

КОПТЕВО В КОЛЬЦЕ ПРОБЛЕМ

На обочине магистрали жизни нет

Нашу родную Большую Академическую улицу планируют превратить в скоростную магистраль, причем не только общегородского, но и транзитного значения для транспорта, который в настоящее время движется по МКАД. Северо-Западная хорда, частью которой, по плану строителей, станет Большая Академическая, соединит Ярославское и Сколковское шоссе, и наверняка каждый водитель транзитного транспорта, решит «срезать путь». А что достанется нам, жителям района Коптево?

Такое перераспределение транспортных потоков, помимо нарушения прав жителей на благоприятную окружающую среду и причинение вреда здоровью граждан, может привести только к одному финалу: район Коптево станет непригодным для проживания. Сформировавшаяся плотная жилая застройка несовместима с запланированным расстоянием между магистралью и строениями 3–10 метров, так как усложнит процесс рассеивания выбросов двигателей автомобилей и приведет к превышению предельно допустимых норм концентрации канцерогенов в 9 и более раз.

По данным Всемирной организации здравоохранения, выбросы автотранспорта сокращают продолжительность жизни в среднем на 4 года. Всего от автотранспорта в атмосферу го-

родов попадает не менее 300 различных вредных веществ.

Медики и ученые утверждают следующее:

- загрязненный воздух вблизи автомобильных трасс опасен для здоровья человека. Выхлопы автомобилей вызывают рак. Повышение риска заболеваемости раком составляет 90 %, риск смертности повышается в 1,4 раза;

- выхлопные газы опасны для головного мозга и способствуют развитию психических заболеваний;

- взрослые и дети, живущие возле автомагистралей, подвергаются повышенному риску (83%) заболевания бронхиальной астмой;

Люди, проживающие в непосредственной близости от автострад с интенсивным движением, подвергаются следующим повышенным рискам:

- преждевременные роды: увеличение риска на 19 %;

- сердечно-сосудистые заболевания, инсульты, инфаркты, гипертония: риск смертности увеличивается в два раза;

- заболевания верхних дыхательных путей и легких, аллергические заболевания ВДП (риск заболеваемости увеличивается на 100 %, риск смертности увеличивается в два раза);

- генетические заболевания и мутации: риск смертности увеличивается в 1,4 раза;

- заболевания крови: повышение риска заболеваемости составляет 100 %, риск смертности увеличивается в два раза;

- глазные заболевания (катаракта).

Между тем асфальтовые покрытия сами являются источниками загрязнения атмосферного воздуха: при движении автотранспорта в результате стирания резины и асфальта образуются дисперсные вещества и соответственно повышается запыленность воздуха; при нагревании асфальт выделяет вредные соединения, особенно активно в жару. Немаловажным фактором является и то, что в жаркую погоду асфальт «работает» с эффектом раскаленной сковороды, что ведет к еще большему перегреву воздуха и усиливает негативное воздействие загрязняющих веществ на окружающую среду.

Жить на обочинах скоростных многополосных магистралей невозможно! Об этом говорят, во-первых, сами жители, которые уже «попали под раздачу», во-вторых, данные медицинской статистики по соответствующим территориям; в-третьих, сопоставление проектов с нормативами градостроительного проектирования (нормы нарушаются более чем в 10 раз).

По материалам конференции «Нерешенные транспортные проблемы Москвы» 27.04.2013.

Хордой по жителям

Жители района Коптево борются против прохождения транзита Северо-Западной хорды по Большой Академической улице.

21 июня 2012 года на публичных слушаниях по «проекту планировки...» все присутствовавшие жители, около 500 человек, проголосовали против предлагаемых проектных решений. Было собрано более 1700 подписей жителей против такой реконструкции, сбор подписей продолжается. Инициативной группой жителей написаны письма во все инстанции. Но ведомства отвечают отписками, не желая вникать в ситуацию, а средства массовой информации и чиновники принижают либо замалчивают проблему.

Жители возражают против проведения транзитной магистрали — Северо-Западной хорды — среди жилого района, в непосредственной близости от жилых домов — в 4–6 метрах, вблизи зоны отдыха жителей многих районов — парка Тимирязевской академии. Поскольку нарушаются строительные и санитарные нормы и иное законодательство страны, значительно ухудшаются экологическая ситуация в жилой зоне и местная транспортная связь. Но вместо конкретных решений нам предлагают за счет сокращения полосности местного трафика несколько увеличить расстояние от жилой зоны до дороги с 4–6 до 10 метров, вместо эстакад —



строительство тоннелей, что также опасно из-за близости грунтовых вод (в 2–3 метрах от поверхности земли) и наличия разветвленной гидрологической сети в нашем районе. Данное предложение не решает проблему, ухудшает экологическую ситуацию, ставит под

угрозу здоровье и жизнь жителей, разбивает район на анклавы, ухудшает местную транспортную ситуацию.

Принципиально важно то, что жители предлагают альтернативное решение:

- транзитные потоки Северо-Западной хорды перенаправить вдоль либо

над Малым кольцом Московской железной дороги с выходом на тот же участок трассы Москва—Санкт-Петербург, таким образом транзитные потоки пойдут обособленно по бесшумному участку по нежилой зоне, занятой в основном гаражами и складами;

- на Большой Академической улице провести расширение не более чем до шести полос, без строительства эстакад и тоннелей, с организацией наземных пешеходных переходов и светофорного регулирования, не приближаться к жилой застройке ближе существующих бортов дорог;

- высадить вдоль Большой Академической улицы с двух сторон устойчивые к выбросам сорта деревьев с подлеском, учитывая сезонность жизни деревьев, создав натуральный экран для жилой зоны в любое время года.

Вариант, предлагаемый жителями, позволяет увеличить плотность сети дорог в округе, разнести транспортные потоки, обеспечив безопасность движения и сохранить экологию и здоровье людей.

Кроме того, строительство скоростной магистрали вдоль малого кольца МЖД или над ним будет более рентабельным, поскольку в зоне отчуждения железной дороги не требуется переноса огромного числа коммуникаций, так как их там нет, а те, которые имеются, будут переноситься в рамках расширения железной дороги под проект скоростных трамваев. Кроме того возведение автомобильной дороги в виде эстакады над ЖД возможно осуществлять с железнодорожных платформ, что существенно снизит сроки и стоимость строительства.