

Юрий Лужков: История с Химкинским лесом является важнейшим тестом на способность страны осуществить модернизацию

Юрий Лужков (Мэр Москвы)

Внешне "химкинская эпопея", будоражащая ныне нашу общественность, не касается города Москвы. Мы были вне обсуждения и вне принятия решения. Всегда эти вопросы регулировались федеральными структурами, минтрансом во взаимодействии с Московской областью.

Иногда обращались за консультациями к городу, но в основном по техническим деталям. Да еще и потому, что новую трассу между Москвой и Питером нужно грамотно и оптимально "завести" в столицу, связать с городской транспортной системой.

И все вроде бы было нормально. Решение о строительстве принято еще в 2004 году, определены ответственные, участники, создан консорциум. Работа пошла. Мы с удовлетворением восприняли этот процесс - в стране не так уж много масштабных и ярких проектов.

И вдруг конфликт вселенских размахов вокруг фактически уже законченной вырубки просеки для строительства. Масштаб общественных дискуссий и взволнованности достиг небывалых высот. Раз так, нужно еще раз все обсудить, проверить, взвесить. Это правильно.

Но верно и другое. Позволю себе сформулировать некоторые принципы. Без следования единым принципам, что в истории с Химкинским лесом, что в любой другой аналогичной ситуации, мы толком ничего не добьемся.

Результатом любой дискуссии и дополнительного обсуждения должно быть принятие в разумные сроки решения и его выполнение. Решение должно быть четким, однозначным и теперь уже необратимым. Обсуждение по принципу "а давайте еще лет пять поговорим и делать ничего не будем" называется болтовней. И такое обсуждение не стоит даже затевать. Это первое.

Второе. Риск заболтать дело есть всегда. Понятно почему. Оставим сейчас в стороне профессиональных болтунов. Таких, к сожалению, бывает много. И их вообще никогда ничего не интересует, кроме как покричать, покрасоваться и всегда действовать по принципу "а я всегда против". Задача - попиариться,

потешить свое самомнение, иногда искренне, но часто еще и с материальной выгодой.

Есть, однако, в возможном затягивании принятия решений и объективные моменты. Решения принимать всегда непросто. Не бывает так, чтобы все думали одинаково и были во всем согласны. В обществе всегда сосуществуют разные интересы. Поэтому принятие решения - это всегда выбор. Не "легкая прогулка" кокетливых сомнений между "абсолютным добром" и "абсолютным злом". А, как правило, сложный выбор необходимого из возможного.

Третье. Выбор потому так и называется, что приходится расставлять приоритеты, учитывать издержки и чем-то жертвовать. Бесплатным ничего не бывает. Любое решение имеет свою цену, и она должна быть оптимальной - как с точки зрения эффективности, интересов развития, так и с точки зрения прав личности, гражданских прав, морали.

Наконец четвертое, и, возможно, главное. Участники дискуссии берут на себя ответственность и обязательства прийти к решению, которое будет принято и выполняться всеми. Необходимость выбирать и соглашаться с издержками лежит не только на государстве, но и на обществе. Эгоизм частного мнения, никого не слушающего и не желающего ничего знать об интересах других, так же плох, как нечувствительность к голосу общества.

Да, итоговое решение не всегда будет всем сильно нравиться. Но все должны понимать, что необходимо принимать аргументы, идти на компромиссы и согласовывать общие и общественные интересы. Даже если для этого придется поступиться некоторыми интересами частными. Идеальные условия бывают только в стерильной лаборатории, а не в реальной жизни.

Давайте теперь именно так подойдем к "Химкинскому делу" и разберемся в вопросе о строительстве трассы.

Прежде всего, в необходимости строительства мощной и современной автомобильной артерии никто не сомневается. Москва - Питер - одна из основных связующих осей государства, и не только транспортных. То, что новая дорога нужна, понимают все. То, что она нужна как можно быстрее, тоже очевидно. Это создает основу для обсуждения вопроса и позволяет надеяться на его скорейшее решение в прагматичном, а не в политико-разговорном ключе.

Мы должны разумно и взвешенно посмотреть на те реалистичные варианты строительства, которые существуют. И выбрать оптимальное решение, заранее отбросив как идею отказа от строительства, так и всякие "гениальные прожекты" на уровне подземной дороги на Питер.

У Москвы есть серьезный опыт транспортного строительства, практика сложных инженерных и управленческих проектов в этой области, большое количество

квалифицированных специалистов-практиков. Мы с ответственностью откликнулись на просьбу федеральных властей изучить разные варианты строительства, рассмотреть помимо существующего сегодня маршрута еще две альтернативы. Такой анализ провели и с наукой экспертно "прокрутили" три варианта трассы.

Первый альтернативный маршрут сразу отвергли, но сказать о нем нужно. Это - прокладка новой трассы над действующей Октябрьской железной дорогой. Бешеный по затратам вариант. Он предполагает протянуть 10-12 автомобильных полос на высоте 9 метров, а в местах пересечения с Ленинградкой - еще выше. В конечном счете это все равно что строить мост не поперек, а вдоль реки. Любое обсуждение этого варианта - несерьезно. Мы не столь богаты, чтобы исполнять такие весьма недешевые маниловские идеи.

Второй альтернативный вариант очевидно лучше. Он затрагивает лишь часть Химкинского леса, где трасса еще не проложена. Потом поворачивает в сторону Химок, через жилые кварталы. Здесь цепляет более 50 коттеджей и далее разрушает микрорайон на две неравные части, отрезая тем самым жилой район от леса. 100 тысяч жителей Химок оказываются зажатыми между двумя напряженно работающими трассами.

Технически этот вариант строительства тоже довольно трудный (особенно по болотистым участкам), но сделать можно. Цена собственно прокладки возрастет, но не так капитально, как в случае с многоэтажной системой.

Правда, сразу возникают другие проблемы и затраты. Во-первых, компенсация за сносимые коттеджи. Здесь придется выделить от 120 до 150 миллионов рублей каждому хозяйству. К этому добавьте предоставление другого участка земли и переселение. Плюс - большие потери времени.

Дальше - больше. Нам придется вырубить 80 га деревьев по периферии Химкинского леса. Затем дорога проследует через природный комплекс по болотам, где наши экологи обязательно найдут редких птиц, лягушек, пиявок и улиток. Есть там и соответствующая флора, то есть без утрат редких растений также не обойдется.

Наконец, прокладывая трассу по Молжаниновке, мы выкидываем 200 тысяч кв. метров жилья, готовящихся к строительству. 3-4 тысячи семей останутся на долгое время (а то и навсегда) без улучшения жилищных условий или же вообще без своего "угла". Когда не в метрах, а в человеческих судьбах считаешь, то цена вопроса очевиднее.

Наконец нынешний запланированный маршрут. Он обоснован. Он дешевле. Он подготовлен технически. Под него почти готова трасса. Его пересмотр потребует заплатить большие неустойки по контрактам и серьезно - на годы - отодвинет строительство и запуск дороги. Да, эта схема не идеальная, то есть не такая, когда все прекрасно, никого и ничто не затрагивает. Такое возможно только в

пустыне. Да, есть экологические и некоторые другие издержки. Нужно было вырубить часть леса, но просека уменьшена и аккуратна насколько возможно. Чтобы еще сократить травмы территории, "подвернут" маршрут, увеличена протяженность участков дороги, что, конечно, даст некоторый рост цене строительства. Но зато мы огибаем ряд социальных и природоохранных проблем. Так что выигрыш в конечном счете больше некоторых дополнительных затрат.

Итог - нужно оставлять запланированный и уже утвержденный вариант. Он реалистичен. Здесь пришлось пойти на определенные жертвы, и, конечно, это вызывает сожаление. Но та цена, которую приходится платить, все-таки более обоснованна, чем другие варианты.

Это объективно наилучший вариант решения при данных условиях и ресурсах. Уверен, такие оценки и выводы о необходимом и правильном решении должны быть поняты и будут приняты если не всеми, то абсолютным большинством.

Какой необходимый вывод из всей этой истории должны мы сделать для развития страны? История с Химкинским лесом и строительством автотрассы Москва - Санкт-Петербург является важнейшим тестом на способность страны осуществить модернизацию. Создать эффективное государство и сильное гражданское общество.

Модернизация - это всегда выбор. Это всегда решения и приоритеты. Но произойдет она, только если будут достигнуты поставленные цели. Если не будет остановки в пути. Эту цену мы должны будем заплатить. И за новую трассу, и во многих других нелегких вопросах и решениях. Эту нагрузку и бремя таких решений так или иначе несут все. Однако есть те интересы, которые для успеха модернизации негодны и должны быть секвестированы однозначно, и есть те интересы, которые безусловны и не должны пострадать ни в коем случае.

В свое время СССР погиб не только из-за проблем экономической неэффективности. Потеря эффективности государства, нормальной обратной связи власти и общества, снижение доверия и дискредитация системы госуправления - эти причины сыграли не меньшую, а то и большую роль в разрушении СССР, трагедии распада государства, которую мы пережили 20 лет назад.

Сейчас в обществе крайне тяжелая и не соответствующая задачам развития моральная атмосфера. Никто не сможет нормально работать, а страна не сможет нормально развиваться, если мы будем продолжать по любому поводу мазать все вокруг черной краской.

У нас по каждому принимаемому решению действует презумпция виновности. Если проступок совершил милиционер - значит, вся милиция такая. Если поймали нечистого на руку бюрократа, то все государственные служащие - воры.

Какое бы решение ни принимали органы власти - значит, они что-то задумали, хотят всех обмануть, ограбить и так далее. Такое очернение реальности, ее замазывание одной грязью стало своеобразной профессией целого ряда политиков, журналистов и разного рода "общественников".

В результате в обществе нет взаимного доверия, солидарности, опоры на авторитеты и принципы. В такой моральной и социальной атмосфере не только практически невозможно вести нормальный общественный диалог по тем или иным вопросам. В такой атмосфере страна просто не может развиваться.

Только эффективное государство способно создать условия для мощного развития. Эта его способность обусловлена тем, что в России государство - это всегда политическая форма всего общества, властный союз народа, а не просто учреждение, аппарат. Поэтому одним из главных направлений модернизации должно стать создание в обществе атмосферы доверия к власти и социальной консолидации. Крайне важно вернуть Государству Российскому его истинное значение и авторитет.

Вернуть стране веру в государство, в достоинство власти - это значит вернуть стране веру в себя. Это есть одна из важнейших задач модернизации, того, чтобы состоялся качественный рывок страны вперед.

3 сентября 2010 года