

## ДОМ градостроительство

## Коллапс по инерции

— территории —

С13 Казалось бы, это естественный процесс: города прирастают новыми районами, сельские жители становятся горожанами — и даже находят в этом некоторые преимущества. Город ведь привлекает доступностью образования, рабочих мест, спорта и развлечений — не зря же деревенская молодежь во всем мире стремится в города. Однако между масштабными стройками во второй половине XX века и первой четверти XXI века имеются весьма существенные различия.

Во-первых, во времена СССР любое строительство велось по заранее утвержденному градостроительному плану. Во-вторых, частной собственности на землю и недвижимость попросту не существовало, так что вопрос решался просто: частные дома сносились, жители переселялись в новые квартиры. В-третьих, автомобиль для большинства населения оставался все-таки роскошью, а потому пробок ни Москва, ни тем более Московская область не знали.

Сейчас все наоборот: любые документы по территориальному планированию как принимаются, так в дальнейшем и обходятся вполне законным путем. В Подмосковье власти мотивируют такие решения необходимостью расселения аварийных и ветхих домов и в итоге разрешают вести многоэтажное строительство хоть в паре сотен метров от существующих поселков. Выкупать у частных лиц по рыночным ценам земельные участки, да еще с расположенными на них недешевыми домами, не горят желанием ни девелоперы, ни местная администрация. И, наконец, у нас произошла повальная автомобилизация населения, с которой в «старой» Москве теперь борются, а в области пока еще нет — видимо, инструментарий еще не готов, хотя, по данным Госадмтехнадзора, жителям Подмосковья уже сейчас не хватает 500 тыс. машино-мест.

**За МКАД — плати**

Борьба эта, кстати, до сих пор не принесла желаемых плодов даже в столице: число машин на дорогах все равно не уменьшается, а только увеличивается. За период с 2007 по 2014 год, говорится в исследовании агентства «Автостат», число легковых автомобилей, зарегистрированных в Москве, выросло на 23,5% и составило 3,84 млн единиц. По итогам 2015 года эта цифра немного снизилась — на 1,3%, а затем вновь начала расти, так что по итогам первого полугодия 2016 года аналитики вновь насчитали без малого 3,8 млн легковых машин, зарегистрированных в столице. К этой цифре надо еще прибавить 383,5 тыс. грузовиков, число которых тоже постепенно растет.

Не забудем также, что существенный вклад в формирование пробок как внутри Москвы, так и на подъездах к ней вносят подмосковные автовладельцы, приезжающие сюда на работу. Как утверждает начальник главного управления Госадмтехнадзора Московской области Татьяна Витушева, ежедневно около 800 тыс. автомобилей едут из области в Москву и обратно. А в том же исследовании «Автостата» говорится, что автопарки крупных подмосковных городов увеличились за семь лет в среднем на 48%. Всего же в подмосковных городах насчитывается 2,9 млн легковушек, и, значит, в Московской агломерации их число превышает 7 млн.

По данным заместителя мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максима Ликсутова, за сут-



По плотности населения и парковок ближнее Подмосковье готовится обогнать Москву

ки на дорогах «старой» Москвы оказывается около 3 млн автомобилей — и это недопустимо много. «Власти хотят добиться максимального порога в 2 млн машин, как в период отпусков, когда пробок в столице практически не бывает», — поясняет координатор сообщества «Синие ведерки» Петр Шкуматов. — Но одними платными парковками тут не обойтись — придется прибегать к регулировке въезда на территорию города, а единственный безотказный способ, по их мнению, — это плата за въезд». По его словам, идея ввести платный проезд из области через МКАД обсуждается в дептрансе с осени 2014 года, однако тогда выяснилось, что на местном уровне такое постановление принять невозможно — необходим федеральный закон. Теперь он подготовлен и рекомендован к принятию в первом чтении думским комитетом по транспорту. «И его примут», — уверен эксперт, — ведь поставлена четкая задача: освободить Москву от пробок к чемпионату мира по футболу, а до него осталось всего полтора года».

Если бы московские власти пекились только о ЧМ-2018, то достаточно было бы, как во время Олимпиады в Сочи, временно ограничить въезд в город автомобилями из других регионов, пусть даже из Московской области. Но поскольку два года не пожелали на разработку положений нового ФЗ, то сама собой напрашивается мысль: платный въезд хотят сделать постоянным, а тарифы будут как минимум вдвое выше, чем билеты на электрички, ведь иначе автолюбители в них не пересядут.

**Мифический трамвай**

Проблема, однако, заключается по большей части в том, что электрички и даже автобусы в часы пик доступны далеко не везде. Скажем, у будущего города «Лайково» есть преимущество перед другими крупными стройками Подмосковья: для них есть съезд с Северного объезда Одиново. Правда, он платный: по сегодняшним расценкам при ежедневных поездках туда и обратно потребуются платить минимум 3 тыс. руб. в месяц, чтобы доехать до МКАД — а ведь цены могут и подняться.

У других магистралей положение куда хуже. Неподалеку от Видного в непосредственной близости от деревни Мисайлово и в 10 км от МКАД стро-

ится «Пригород Лесное», расположенный на двухполосном Володарском шоссе. Здесь, согласно информации с официального сайта застройщика, запланировано возведение 144 домов переменной этажности, в которых будет 72 тыс. квартир, а также 11 школ и 16 детских садов. В проектной декларации, правда, содержится информация только о первой очереди строительства (всего их обещано 13), и она приводит в легкое недоумение: более 80% квартир во всех десяти домах — однокомнатные, зачем же столько детских учреждений? Впрочем, возможно, застройщик рассчитывает таким образом уже к середине срока строительства сформировать вторичный рынок, ведь в большинстве своем «однушки» и студии покупают молодые пары без детей, а к моменту обустройства потомством они уже могут успеть накопить на расширение жилплощади.

Все это свидетельствует о дальновидном подходе, если бы не одно обстоятельство. Транспортная доступность проекта, как указано на сайте, «будет обеспечена за счет внутренней магистральной сети протяженностью свыше 22 км, через которую можно будет удобно попасть на скоростное Домодедовское шоссе. Помимо этого через «Пригород» будет проведена линия современного скоростного трамвая, которая позволит за 15 минут доехать до метро».

Упоминание Домодедовского шоссе несколько удивило, поскольку эта небольшая двухполосная и отнюдь не скоростная трасса соединяет Каширское шоссе с трассой М-2 — и для чего на нее попадать, не совсем ясно. Что же касается линии скоростного трамвая, то на сайте оговаривается, что она «планируется к строительству согласно схеме территориального планирования Московской области». И действительно, подмосковные власти уже инициировали проектирование первого участка масштабного проекта легкого рельсового транспорта, который в перспективе соединит 26 городов области, и в середине 2018 года собираются провести конкурс на привлечение инвесторов. Если все пойдет как задумано, первый 36-километровый участок откроют в 2022 году. Однако рельсы этого проекта лягут примерно в 25 км от «Пригорода Лесное», так что вряд ли он поможет его жителям быстро добраться не то что до Москвы — вообще до любого населенного пункта.

В отделе продаж проекта корреспонденту «Ъ-Дома», задавшему во-

прос о транспортной доступности, пояснили, что Володарское шоссе в 2019 году собираются расширять до четырех полос, так что въезд на Каширку будет свободным. «Но делать это будет не застройщик, а местные власти», — добавил менеджер, представившийся Максимом Стукаловым.

Но поездка, предпринятая корреспондентом «Ъ-Дома» в Мисайлово, убедила в том, что расширить эту трассу без сноса домов, стоящих вдоль нее, невозможно. Кроме того, даже если администрация пойдет на выкуп либо изъятие этих земельных участков, то четыре полосы вместо двух увеличат максимальную пропускную способность шоссе в лучшем случае с нынешних 800 до 1,6 тыс. автомобилей в час. Следовательно, в утренний час пик, с 7:00 до 10:00, смогут выехать менее 5 тыс. автомобилей, а ведь помимо деревьев на этом же шоссе расположен жилой комплекс «Ново-Молоково», где уже проживают 3 тыс. семей, а также поселки Орлово, Богданиха, Григоричово и другие. А когда за первой очередью «Пригорода», в домах которой, по самым скромным подсчетам, будут жить 10 тыс. человек, последуют вторая и третья, то, сколько ни расширяй трассу, транспортный коллапс неизбежен.

**Только для велосипедистов**

То, что только ожидает жителей Ленинского района, уже случилось в Красногорском. Пробки здесь, по словам местных жителей, начинаются еще до шести утра, а один только процесс въезда на личном авто, например, из Павшинской поймы занимает от 45 минут. Летом многие меняют автомобиль на велосипед, поскольку у метро есть велопарковка, но поздней осенью, зимой и ранней весной двухколесного транспорта на ней не очень много.

Но у жителей Павшинской поймы хотя бы в относительной пешеходной доступности есть метро, а вот у тех, кто живет дальше по Волоколамскому шоссе, транспортных возможностей куда меньше. Наталья Шаталина, генеральный директор «МИЭЛЬ-Новостроев», приводит в пример проект «Изумрудные холмы»: 640 тыс. кв. м, 20 корпусов, 7 детских садов, 5 школ, художественная школа, медицинский и спортивно-развлекательный центры с бассейном и аквапарком. «Конечно, это очень крупный проект, который после завершения в 2020 году будет

осложнять транспортную ситуацию для жителей окрестных населенных пунктов — села Новоникольское и поселка таунхаусов «Новая Опалиха», — считает эксперт. Всего в ближнем Подмосковье, по ее данным, насчитывается как минимум 15 строящихся жилых проектов, площадь которых составляет от 230 тыс. до 1,4 млн кв. м, и расположены они в непосредственной близости от дачных и коттеджных поселков.

**Элитный статус не помеха**

До последних лет считалось, что ближнее Подмосковье — это не только города, но и территория загородного образа жизни. Теперь об этом следует забыть, считает главный архитектор Института геологии Сергей Непомнящий. «По мере застройки пригородов добираться до МКАД по переполненным магистралям будет не проще, чем из Ниццы», — говорит он. — Инерция застройки слишком велика, и остановить процесс или развернуть его в разумное русло не представляется реальным». По мнению архитектора, коттеджи и дачи здесь следует продавать уже сейчас, покупая взамен либо дом для тихой загородной жизни за рубежом, либо квартиру поближе к центру Москвы в зависимости от приоритетов.

С архитектором так или иначе соглашаются, приводя конкретные цифры, эксперты как городского, так и загородного рынка жилья. «Действительно, есть случаи, когда крупный жилой проект вырывается в размерный формат», — говорит Владимир Каширцев, генеральный директор компании «Азбука жилья». По его наблюдениям, прямо вдоль границ элитного поселка «Расказовка» с 2013 года идет активное строительство 17- и 20-этажных домов ЖК эконом-класса «Переделькино Ближнее». «Всего планируется возведение 87 домов», — уточняет эксперт и добавляет, что влияние такой масштабной стройки позитивным для высокобюджетного загородного поселка быть не может.

Масштабные стройки неизбежно понижают стоимость частных домов и таунхаусов и увеличивают срок экспозиции, причем иногда в разы, замечает Илья Менжунов, директор департамента элитной недвижимости «Метриум Групп». По его данным, в элитном поселке «Лайково», где в 2013 году было представлено к продаже 16 домовладений, средний срок экспозиции объекта составлял десять месяцев. «Теперь он вырос до 18–20 месяцев», — рассказывает эксперт, — и 11 объектов до сих пор находятся в продаже. Такие низкие темпы во многом обусловлены появлением одноименного проекта-миллионника, расположенного по соседству». При этом, добавляет он, ценные ожидания покупателей и продавцов объектов, находящихся вблизи от масштабных многоквартирных проектов, редко совпадают: минимальный дисконт на таких сделках составляет 20% и доходит до 50%.

Пестрая объявленными о продаже домов и участков стародавние поселки Никольское и Салтыковка, вошедшие в состав Балашихи. Здесь новые жители уже не первый год вынуждены из своих окон любоваться многоэтажками, которые растут одна за другой. Благоустройством поселковой территории здесь не слишком озабочены: ухабистые однополосные дороги плохо освещены, и канавы тянутся вдоль улиц вместо тротуаров. Из изменений последних 20 лет отмечают исчезновение клуба, школы, химчистки, которая стала нерентабельной, и появление

магазина «Дикси». «Проезжую часть, правда, латают исправно, но эти заплатки быстро исчезают», — замечает Павел Федорищев, в прошлом житель Никольского. По всей видимости, особого смысла вкладываться сюда никто пока не видит: не так уж много времени осталось до того момента, когда поселки тем или иным образом сдадутся на милость городских девелоперов.

**Леса вместо трупоб**

Москва, как мы видим, пошла по экстенсивному пути развития, де-факто захватывая многоэтажными и даже высотными проектами ближние территории Подмосковья. «Сегодня мы видим огромное количество таких объектов, которые вышли на рынок в 2016 году или планируются к запуску в 2017-м», — говорит Артур Григорян, генеральный директор «Kaskad Недвижимости». Он считает, что застройщиков этих жилых комплексов ждут крайне не легкие времена, ведь на фоне уже выросшего на 50% объема предложения в многоквартирных домах на загородном рынке спрос остался прежним. «Если это и не приведет к падению цен — всем известно, что девелоперы сегодня в комфорт-классе работают с крайне низкой маржинальностью, не более 10–15%, то весьма вероятно появление недостроев, замороженныхстроек и трупоб», — предупреждает эксперт.

Опыт крупнейших мегаполисов в развитых странах подтверждает: застройка традиционных мест рекреации рядами многоэтажек — неестественный и тупиковый способ развития города. Транспортная доступность при таком количестве и масштабе проектов практически гарантирована, причем не только им самим, но и их малоэтажным соседям, которых они автоматически тянут за собой.

«Но ведь этот путь не единственный», — замечает Сергей Непомнящий. — Вместо экстенсивного способа мы можем выбрать интенсификацию, и вовсе не обязательно она должна сводиться к строительству небоскребов, как ошибочно полагают некоторые, глядя на то, как развиваются, например, Гонконг». Весь город может легко стать многоуровневым, продолжает он, и для этого ничего не нужно копать — только надстраивать. На нижних уровнях будут расположены проезды и паркинги, выше — торговые и выставочные залы, развлекательные центры, над ними — спортзалы и аквапарки, климатизированные сады и павильоны, кафе и коворкинги. А верхний уровень будет отдан паркам под открытым небом и жилью, все окна которого будут выходить в этот парк. Эксперт отмечает, что строительство этих дополнительных городских уровней существенно дешевле, чем размещение городских функций на поверхности земли и тем более освоение новых территорий с попытками создания инфраструктуры, ведь квадратный метр земли в центре Москвы в несколько раз дороже искусственной поверхности — железобетонной плиты.

Если город в несколько раз увеличит количество всех своих пространств и при этом сократит свою территорию, то его потребность в транспорте резко понизится, инфраструктура станет в разы доступнее, а вырубка лесов будет проводиться исключительно в санитарных целях. Правда, для того, чтобы все это стало реальностью, необходима как минимум политическая воля, а власти Московской агломерации пока идут по пути наименьшего сопротивления.

Марта Савенко

ЖЕЛАЕМ ВАМ ДОБРА И МИРА В ЗИЛАРТЕ ЧТОБ БЫЛА КВАРТИРА!

НОВОГОДНИЙ СЮРПРИЗ до 200 000 ₽

до 200 000 ₽

(567) 228 22 88

НА КВАРТИРУ!



ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС  
ЗИЛАРТ  
НОВЫЙ ЦЕНТР СТОЛИЦЫ

ЛСР

ЗАСТРОЙЩИК ООО «ЛСР ОБЪЕКТ-М»  
ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОРГАНИЗАТОРЕ АКЦИИ И ПРОЕКТНОЙ  
ДЕКЛАРАЦИИ НА САЙТЕ ZILART.RU. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ АКЦИИ  
С 1 ДЕКАБРЯ 2016 Г. ПО 31 ЯНВАРЯ 2017 Г. РЕКЛАМА