

станций Москва-Товарная-Рижская, Москва-Товарная-Смоленская, Москва-Товарная-Киевская, а также промзоны «Северянин» и станций Москва-Товарная-Октябрьская и Москва-Товарная-Бутырская уже подписаны. По их условиям ОЦВ должен будет переместить первые четыре станции суммарной площадью 36 га на территории железнодорожной станции Белый Раст на севере Московской области, а для вывода двух последних общей площадью около 10 га ОЦВ сейчас ищет участок на юге Московской области. Взамен ОЦВ получит право застройки этих территорий. Также ОЦВ будет реконструировать грузовые дворы станций Москва-Товарная-Курская (12 га) и Кунцево-II (30 га).

ЭНЕРГЕТИКИ РЖД не единственная компания, владеющая участками земли на территории Москвы. Еще один пользователь столичных территорий — ОАО «Мосэнерго». Эта компания обладает огромными земельными ресурсами — 4100 земельных участков общей площадью 6500 га и 45 000 объектов недвижимости. Но участки эти не собственность — как объясняют в «Мосэнерго», вся земля компании находится в аренде.

Однако такими большими свободными площадками под строительство, как РЖД, «Мосэнерго» не располагает. «Пока мы планируем вносить изменения в расположение зданий на „Золотом острове“, где можем освободить территорию», — говорит пресс-секретарь компании Василий Захаров.

Городская программа «Золотой остров» была одобрена весной 2006 года градостроительным советом при мэре Москвы. Она предполагает комплексную застройку всей территории Болотного острова — 40 га. По замыслу главного архитектора столицы Александра Кузьмина программа предусматривает запрет на строительство в этом районе офисных помещений. Единственный, кто по собственному усмотрению сможет распоряжаться и владеть здесь коммерческой недвижимостью, — это компания «Роснефть», у которой уже есть собственная недвижимость на территории «острова».

Согласно проекту застройки, примыкающие к Кремлю площадки отдадут под общественные объекты и гостиницы, а жилье построят на периферии острова. Высотность новых зданий будет увеличиваться от набережных к центру участка, при этом максимальное число этажей не превысит девяти-десяти. Предполагается, что на «острове» появится пять гостиниц класса «пять звезд», причем возле Большого Каменного моста планируется построить второй в городе отель сети Four Seasons (первый строится на месте снесенной гостиницы «Москва»). «Золотой остров» свяжут с «большой землей» три пешеходных моста и Калининская линия метро с новой станцией «Кадашевская». Для автовладельцев построят двухэтажную подземную автостоянку площадью около 50 тыс. кв. м на территории между памятником Петру I и Малым Каменным мостом. Кроме того, на территории «Золотого острова» появится собственный энергоцентр. По оценкам столичного правительства, срок реализации проекта составит три года, а объем инвестиций — \$2,7 млрд.

Что же касается «Мосэнерго», то оно, по согласованию с правительством Москвы, должно будет «переместить» здание распределительного устройства, подстанции, производственный корпус и строения Опытного завода средств автоматизации и приборов. Эти объекты попадают в планируемую пешеходную зону от храма Христа Спасителя до Якиманской набережной. Освобожденную землю «Мосэнерго» оценит и определит размер компенсации.

Отметим, что в рамках проекта «Золотой остров» будет перемещена и кондитерская фабрика «Красный Октябрь» — в район Красносельской улицы. На ее месте девелопер проекта компания «Гута-Девелопмент» (входит в ГК «Гута») планирует построить жилые кварталы. В результате на российском рынке появится новый вид элитной недвижимости

ПОМИМО ТЕРРИТОРИИ ВОЗЛЕ ПОКЛОННОЙ ГОРЫ БУДЕТ ЗАСТРОЕНО ЕЩЕ 29 УЧАСТКОВ ОКОЛО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ОБЩЕЙ ПЛОЩАДЬЮ БОЛЕЕ 1 ТЫС. ГА. ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО 17 ИЗ НИХ ДОЛЖНА БЫТЬ УТВЕРЖДЕНА ДО КОНЦА 2007 ГОДА



ПРОЕКТ «ЗОЛОТОЙ ОСТРОВ» — ПЕРВЫЙ, НО НЕ ПОСЛЕДНИЙ ПРИМЕР КОММЕРЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА ЗЕМЛЯХ «МОСЭНЕРГО»

— лофты. Стоимость такого жилья в Москве, по оценкам экспертов, может достигнуть \$40–50 тыс. за 1 кв. м. Появление лофтов долгое время сдерживалось отсутствием подходящих для освоения промышленных площадей.

НЕ ОТКАЖЕШЬ Однако нельзя сказать, что предприятия, отдающие свои территории под жилые и офисные здания, довольны происходящим. «Нас попросили — мы пошли навстречу», — сдержанно говорят в «Мосэнерго». Для компаний перемещение своих объектов из одного места в другое, а иногда и за пределы МКАД — дело хлопотное. Кроме того, например, у РЖД застройка ее промзон напрямую связана с развитием Московского транспортного узла. Жилье и железнодорожное полотно должны не мешать и не угрожать существованию друг друга.

В РЖД называют несколько принципов, которые необходимо соблюдать, выводя территории из промышленного пользования. В первую очередь, по словам вице-президен-

та компании Олега Тони, следует обеспечить безопасность движения поездов и эксплуатации сооружений, которые предполагается построить над железнодорожными путями и в непосредственной близости от них. «Норм и требований к проектированию объектов над путями не существует, — говорит господин Тони. — В этой связи необходимо провести работу по созданию необходимой нормативной базы и детально проработать комплекс технических вопросов. Прежде всего технического обслуживания железнодорожных путей в случае тоннельного варианта застройки, защиты сооружений и людей от вибрации тяжеловесных поездов. Предстоит также определить степень и характер влияния токов высокого напряжения контактной сети на железобетонные конструкции, необходимое оборудование зданий с учетом длительного воздействия на людей электромагнитных полей, а также возможные способы ведения ремонтных работ в условиях возникновения аварийных ситуаций».

Однако в целом эксперты рынка положительно относятся к застройке промзон в Москве. «Сейчас в Москве свободных площадок не осталось, а участки РЖД не требуют расселения жильцов и нередко уже располагают необходимыми инженерными объектами», — говорит директор по раз-

витию инвестиционных проектов девелоперской компании «Комстрин» Алексей Злобин. Правда, Артем Цогоев с этим не согласен. «В Москве еще очень много незанятых территорий — промзоны предприятий, транспортные узлы, но все они в частных руках, и договариваться с владельцами об их использовании не так-то просто», — говорит он.

Впрочем, у будущих проектов РЖД и «Мосэнерго» есть и недостатки. В первую очередь это затраты на шумоизоляцию и укрепление фундамента, которые могут значительно увеличить стоимость строительства. А также риск просчитаться с жилыми помещениями: эксперты считают, что возле железнодорожных путей целесообразнее строить коммерческие и торговые площади, поскольку покупателей квартир может отпугнуть шум поездов. Артем Цогоев обращает внимание на то, что «у участков РЖД нет хорошей транспортной доступности, что делает невозможным их застройку офисными зданиями. Помимо того не так уж много компаний умеет готовить фундамент для ведения строительства над путями. А услуги тех, кто умеет, стоят очень дорого». «Но выбора нет — московское правительство готово платить большие деньги, чтобы использовать освобожденные территории», — заключает господин Цогоев. ■