

ДОМ СТРОИТЕЛЬСТВО

Попавшие под ЦКАД

инфраструктура

(Окончание. Начало на стр. 1)

«Платные дороги в том виде, как их создадут и эксплуатируют в цивилизованном мире, решают совершенно иные задачи, — объясняет научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин. — Например, в Европе они служат для расщепления дорог: самая удобная и быстрая из множества имеющихся трасс может быть платной». При этом плата за километр в ЕС составляет 0,8 евро — около 3,3 руб. «И эти деньги хватает только на содержание самой дороги и постов сбора платы», — предупреждает господин Блинкин.

Учитывая наш российский размах в себестоимости как строительства, так и ремонта и эксплуатации дорог, на эти цели может не хватить и 5 руб. с километра. Между тем делать плату за проезд слишком высокой нет смысла: в этом случае те же грузовики, которые хотят с помощью ЦКАД увести подальше от Москвы, поедут по бесплатной МКАД или по неширокой «бетонке».

Впрочем, интерес для инвесторов может составлять прилегающая территория — недаром для ЦКАД запланирована полоса отчуждения в 250 м с каждой стороны дороги. Этого достаточно для строительства складских комплексов, гостиниц, кафе, торговых центров и производств, заточенных под грузоперевозочный бизнес. Беда только в том, что и эти инвестиции окупятся нескоро, а сейчас в России долгосрочные проекты не в моде.

К тому же нельзя недооценивать возможное сужение полос отчуждения в тех местах трассы, где она проходит через лес. Сегодня под строительство ЦКАД запланировано вырубить около 2 млн кв. м леса, и экологические организации — от Фонда дикой природы до защитников Химкинского леса — уже говорят, что это

погубит защитный лесопояс столицы. Если вспомнить историю протестов против вырубки Химкинского леса, то можно не сомневаться в том, что уменьшение объемов вырубки будет произведено за счет сокращения полосы отчуждения. А значит, снизится инвестиционная привлекательность этих участков.

От народного гнева...

Протесты против строительства ЦКАД могут оказаться не менее ожесточенными, чем борьба защитников Химкинского леса. Ведь протестовать будут не только экологи и жители тех районов, где планируется вырубка лес. Потовятся к протестам и те, чьи дома и дачи пойдут под снос. «Моя дача в СНТ планируется к сносу, мне определили компенсацию только за участок, а дом, сказали, не зарегистрирован. Так ведь сами чиновники тянут с регистрацией! Получается, нарочно?» — негодует подмосковный дачник на одном из форумов. И, разумеется, все уверены в том, что компенсация будет занижена, тогда как чиновники, напротив, сетуют на дороговизну выкупа. «Бывает, выкуп земли составляет 10–40% стоимости строительства», — жалуется господин Костин.

Впрочем, те, чьи дома и дачи под снос попадают, тоже недовольны: в некоторых местах ЦКАД будет проходить в сотне метров от домов. Конечно, дорогу в этих местах огорожат шумозащитными экранами. Но одно дело — пить чай на веранде, глядя на лес, и совсем другое — на поток машин. Да и грандиозная стройка, развернутая под самыми окнами, вряд ли добавит хорошего настроения. Тем более что от ее шума, пыли, грязи и топа гас-тарбайтеров никто оградит.

Рабочие стройки — это еще одна причина для волнений. Планируется привлечь к строительству порядка 200 тыс. рабочих, и мало кто сомневается в том, что это будут гастарбайтеры. Больше всего по этому по-



воду волнуются те, кто использует свои дачи сезонно. «Что, сторож в нашем СНТ их остановит, когда они полезут шарить по домам и огородам? Или сам подсказет, где что лежит?» — риторически вопрошает на форуме один из них.

Добавляет волнений и то, что до сих пор не обнародован точный и подробный маршрут ЦКАД. С одной стороны, это оправданно. Во-первых, еще не полностью готова рабочая документация, а значит, маршрут может отклониться от проектного. Во-вторых, спекуляции с землями, подпадающим под отчуждение, вполне вероятны и государство, естественно, хочет этого избежать. Однако из-за этого создается атмосфера тайны, заста-

вляющая граждан подозревать, что их ждут неприятности.

...до покупательского спроса

Афоризм «кто владеет информацией, тот правит миром» очень верно отражает ситуацию со строительством ЦКАД. Особенно это касается участника рынка загородной недвижимости. Немудрено: трасса проходит в 30–50 км от МКАД. Это самое востребованное сегодня расстояние как для постоянного проживания, так и для ближней дачи круглогодичного использования: земля здесь уже не так дорога, как в 30-километровой зоне, но доехать до Москвы за час-полтора все еще можно. Сейчас здесь достаточно активно строятся

новые поселки. И их судьба во многом зависит от того, на каком расстоянии от них пройдет новая трасса.

«На первом этапе строительства трассы неудобства неизбежны: шум, грязь, еще большая загруженность существующих трасс. Вспомните период строительства Третьего транспортного кольца в Москве или недавнюю реконструкцию Ярославского шоссе», — предупреждает руководитель отдела маркетинга компании «Трансрегионинвест» Татьяна Мухина. Она знает о неудобствах не понаслышке. «При расчистке места под строительство ЦКАД в Раменском районе рабочие снесли и потеряли знак поворота к одному из наших поселков, утвержденный в ГИБДД», —

рассказывает госпожа Мухина. Однако особой печали в этом нет, считает эксперт, ведь плюсы значительно перевешивают минусы. «Для Раменского района, где расположены поселки нашей компании, строительство ЦКАД — несомненный плюс. Кольцевая автодорога перенаправит грузовой транспорт с Новорязанского и Егорьевского шоссе, разгрузив их. При этом нужно иметь в виду, что Егорьевское шоссе, имеющее сейчас две полосы, просто невозможно расширить из-за существующей вдоль него застройки. Правда, намечено построить дублер — Новоегорьевское шоссе. Есть и планы расширения Новорязанского шоссе. Если эти планы будут реализованы, Раменский район, да и все Юго-Восточное направление, по транспортной доступности не будет уступать Новорижскому», — радуется госпожа Мухина.

Девелоперы уже уловили ветер перемен. «В 3 км от коттеджного поселка проходит трасса А-107(ЦКАД), обеспечивающая удобный подъездный путь с Новорижского, Волоколамского и Пятницкого шоссе», — рассказывает на своем сайте компания «Мизель-Загородная недвижимость» один из продаваемых поселков.

А в КП «Авиатор» на юго-востоке, куда автор этих строк позвонил, подбирая для себя участок, радостно заверили, что прохождение ЦКАД в километре от поселка — это здорово. «Теперь до Москвы просто долетать будет». Однако уклонились от ответа на вопрос, насколько поселок действительно далеко от будущей трассы.

Между тем расстояние от ЦКАД до поселка — это самое главное. По словам гендиректора компании ИТТ Антона Белобжежского, неприятности, которые ожидают владельцев участков земли, примыкающих к ЦКАД, очевидны: ухудшение состояния окружающей среды в примыкающей и трассе зоне (до 2 км) и усиление шума (в зо-

не до 5 км). «А в некоторых местах вдоль трассы будут построены промышленные предприятия», — добавляет гендиректор компании «Гео Девелопмент» Максим Лещев. Однако в целом строительство ЦКАД и новых трасс, как это покажется странным, означает улучшение экологической ситуации в районах их прохождения, возражает госпожа Мухина. «Ведь скоростная дорога с минимальной скоростью движения 110 км/ч означает отсутствие пробок не только на ней, но и на радиальных магистралях. А значит, исчезновение выхлопов от стоящих в пробках автомобилей», — поясняет она. Об улучшении транспортной доступности на-

Пикник на обочине

Однако некоторые параметры ЦКАД уже вряд ли будут изменены. Например, запланированное строительство крупных транспортно-логистических центров. Всего их должно быть пять — «Котово» в Наро-Фоминском районе, «Белые Столбы» в Домодедове, «Торопово» в Раменском районе, «Криулино» в Павлово-Посадском районе и «Белый Раст» в Дмитровском районе. Все комплексы получили названия расположенных рядом населенных пунктов, так что определить их местонахождение нетрудно.

Госпожа Мухина советует покупателям и девелоперам внимательно изучать планы дорожного строительства. «Достаточно обратиться в архитектурно-планировочное управление Московской области, его территориальный отдел, для изготовления картографии с указанием существующих и/или проектируемых инженерных коммуникаций. В том числе на картах будут обозначены и дороги как регионального, так и федерального значения», — советует господин Белобжежский. По его словам, в зависимости от площади земельного массива затраты девелопера составят 1–3 тыс. руб. за

1 га (чем больше площадь участка, тем дешевле обойдется картография). Но если планы властей по прокладке трассы изменятся, то девелопер может узнать об этом далеко не сразу.

Покупателям еще сложнее: не факт, что в местной администрации им «раскроют все карты» в прямом смысле этого слова. Да и, как уже было сказано, нет никакой гарантии, что за время строительства ЦКАД (а ее платные участки будут строиться до 2019 года) маршрут трассы не претерпит изменений. Так что остается искать информацию где только можно. По мнению руководителя отдела маркетинга группы «Земер» Екатерины Лобановой, все не так страшно. «В том, что ЦКАД рано или поздно построят, сомнений нет», — говорит она. — Предприимчивые дачники рассчитывают переинвестировать свои дома и участки под придорожную инфраструктуру (чем не уютный мотель?), а сами давно подумали альтернативное место для заветных «шести соток». Не меньше повезло тем, чей участок попадает на саму ЦКАД: компенсация стоимости земли вполне позволит без существенных материальных потерь (моральный ущерб в данном случае невосполним) обзавестись садом-огородом в достойном месте. Для кого-то строительство ЦКАД станет подарком: участок не используется, хозяев тяготит наличие дачи, продать руки не доходят. А если ЦКАД по плану пройдет через участок, вопрос решится сам собой в кратчайшие сроки. С момента, когда стало известно о планах строительства ЦКАД, сделки купли-продажи (по сути, спекулятивные) таких участков стали обычным делом на рынке. Свободно вздохнули и те землевладельцы, чьи участки находятся далеко от ЦКАД: трасса только улучшит транспортную доступность участков, а отрицательные факторы отсутствуют. Когда еще надумают строить ЦКАД-2...»

Татьяна Рыбакова

РОСКОШЬ ЖИЗНИ НА БЕРЕГУ МОЯ

Это ваша возможность принять участие в самом эксклюзивном проекте недвижимости на берегу Средиземного моря. Располагаясь недалеко от центра Лимассола, самого оживленного и многонационального города Кипра, и предлагая заманчивый выбор прибрежных домов, бутиков, магазинов и ресторанов, Limassol Marina олицетворяет собой уникальный стиль "жизни на море".

Продажа роскошного комплекса Peninsula Villas, в котором каждая вилла имеет свой собственный яхтенный причал или прямой выход на пляж, только что началась. Это предложение следует за исключительно успешным запуском комплекса Nereids Residences, включающего в себя апартаменты и пентхаусы, расположенные среди прекрасного природного ландшафта с захватывающими дух видами на море и гавань, а также общий плавательный бассейн.

Москва **+7 495 643 1901**
 Санкт-Петербург **+7 812 332 7118**
 Екатеринбург **+7 343 344 3626**
 Киев **+38 044 492 7915**
 Великобритания **+44 (0)20 8371 9700**
 Кипр **+357 25 820 511**
limassolmarina.ru

Camper & Nicholsons
Cybarco
 Разработка и строительство проекта - Limassol Marina Ltd.
 Управление проектом - Cybarco Ltd.
 Эксплуатирующая организация гавани - Camper & Nicholsons Marinas.

Жилой комплекс DE LUXE
ШОКОЛАД
 ТЕТЕРИНСКИЙ ПЕР., Д. 18

ВИДЫ НА КРЕМЛЬ

Архитектор проекта — Ю. Григорян

- Квартиры от 150 до 245 кв. м со свободной планировкой
- Пентхаусы с открытыми террасами: от 227 до 395 кв. м
- Роскошный холл-галерея с эксклюзивным интерьером
- Открытое патио с зоной отдыха
- Дровяные камины
- Высота потолков 3,6 м
- Панорамное остекление
- Внутренний двор с восточным садом
- Фасады отделаны бельгийским кирпичом ручной формовки и натуральным камнем
- Большой и удобный паркинг (до 4 м/мест на квартиру)
- Профессиональная служба эксплуатации и охраны
- Инженерные системы ведущих мировых производителей
- Дизайнерские интерьеры входных групп и общественных зон

Дом построен
 Предложения и цены от застройщика
(495) 991-04-04
 www.teterinskiy18.ru

Реклама