

# ДОМ градостроительство

## Дорожная карта

### инфраструктура

Многокилометровые пробки стали проклятием москвичей. И ситуация ухудшается: доехать от дома до офиса с каждым днем становится все сложнее. Столичные власти решили бороться с транспортными заторами, запретив строительство офисов в центре Москвы. Корреспондент „Ъ-Дома“, помня, что в России две беды, рассмотрел проблему с другого конца и попытался понять, как ухудшают ситуацию новые жилые комплексы и микрорайоны.

### Хаос без границ

Совсем недавно, примерно десять лет назад, Москва имела четкие визуальные границы. Ближе к МКАД исторический центр сменялся спальными районами, а жилые микрорайоны за пределами кольцевой были сосредоточены близ нее или в пределах городов-спутников. В последнее время все изменилось. Сегодня территория столицы от центра и до МКАД представляет собой сплошную многоэтажную застройку. А в последние годы ведется и застройка пригородов столицы — подмосковные города-спутники быстро потеряли свои географические границы. Появление такого количества жилья в Москве и области усложнило транспортную ситуацию в регионе. «В часы пик многокилометровые пробки собираются практически на всех вылетных магистралях», — замечает советник президента ФСК «Лидер» Григорий Алтухов. — И это связано в первую очередь с большим потоком транспорта из новых микрорайонов».

Управляющий директор компании «Century 21 Запад» Евгений Скоморовский уверен, что дело идет к коллапсу, ведь появление каждого жилого дома добавляет нагрузку на дорожную инфраструктуру. Но можно отменить ряд жилых проектов, появление которых превратило

улицы, по которым и прежде было нелегко проехать, в сплошную пробку. Сразу несколько опрошенных экспертов возложили вину за транспортную ситуацию в Восточном Бирюлево на проект «Царицыно». Микрорайон из 15 корпусов общей жилой площадью 370 тыс. кв. м возводится недалеко от парка «Царицыно». С началом строительства, констатирует руководитель службы проектного консалтинга компании Welhome Татьяна Шарова, заметно усложнился проезд по 6-й Радиальной, Элеваторной и особенно Липецкой улицам. «Русаковская улица никогда не отличалась хорошей пропускной способностью, а появление и последующее заселение „Дома в Сокольниках“ способствовало тому, что трасса окончательно встала», — приводит свой пример руководитель аналитической службы ОАО ОПИН Екатерина Лобанова. В числе объектов, которые сыграли роль последней капли, эксперты называют ЖК «Скай Форт», осложнивший движение транспорта в районе станции метро «Нагатинская», а также проект комплексной застройки Марфино. В ближайшие годы, по мнению управляющего партнера Intermark Savills Дмитрия Халина, к ним будет причислен и ЖК «Аэробус», расположенный в Кочновском проезде. «Комп-



Новые жилые комплексы увеличивают нагрузку на местные дороги, и без того перегруженные

лекс станет источником напряженности для прилегающих улиц, многие из которых имеют по одной полосе движения в каждую сторону», — говорит господин Халин.

Как повлияют жилые новостройки на существующие транспортные узлы района, по мнению управляющего партнера Tekta Group Андрея Биржина, станет понятно лишь через пять-семь лет. Ведь новые дома заселяются постепенно: кто-то делает ремонт сразу, у кого-то он растягивается на несколько лет. В результате, по словам застройщика, любой дом только через пять лет выходит на 60–70% проектной мощности. Получается, что, например, жители районов Нагатино и Восточного Бирюлево в полной мере ощутят неудобства от соседства со «Скай Фортом» и «Царицыно» лишь в 2015–2020 годах.

По мнению управляющего партнера АН Spencer Estate Вадима Ламина, ожидается транспортный коллапс и в районе Хамовников: жители комплекса «Садовые кварталы» окончательно закупорят и без того те-

соседние переулочки. «Когда возводится новый жилой комплекс, очень часто не учитывается, где будут ездить машины и ходить пешеходы», — негодует риэлтор.

### Почему дороги «не едут»

Виновыми в сложившейся ситуации застройщики считают городские власти. «Наша основная задача как девелопера — построить соответствующий всем требованиям объект, — объясняет управляющий директор Первого строительного треста Алексей Демьянчук. — А задача чиновников — обеспечить город необходимыми для жизни условиями». Что думают об этой проблеме чиновники, автору „Ъ-Дома“ узнать не удалось. В пресс-службах столичных департаментов градостроительной политики и департамента строительства объяснили, что на вопросы о нагрузке на дорожную инфраструктуру могут ответить лишь в Москомархитектуре. А связаться с представителями этой организации не получилось. Оставлен без ответа и запрос „Ъ-Дома“ в ГИБДД. В результате искать виноватых корреспонденту пришлось, опираясь исключительно на мнение представителей бизнеса.

Как объяснил генеральный директор ДТР Property Management Антон Белобожский, застройщик, который собирается возвести новый жилой комплекс, сначала заказывает в НИИПИ Генплана проект планировки на базе существующих градостроительных решений. А если нужны дополнительные дороги или развязки, то девелопер готовит обосновывающие материалы по корректировке градостроительных решений.

Предложения по изменению дорожной сети сначала должны быть рассмотрены Москомархитектуре, затем надо получить одобрение градостроительно-земельной комиссии (ГЗК) и столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры. Если у имеющейся дорожной сети есть примыкающие к федеральной трассе, то застройщик должен получить согласование в Федеральном управлении автомобильных дорог. «Но если дороги не едут и мероприятия, предусматривающие реконструкцию улично-дорожной сети, недостаточно для обеспечения новой застройки, то положительное заключение не получить», — объясняет исполнительный дирек-

тор ЗАО «ДОН-Строй Инвест» Сергей Гоголев. Затем к проекту подключается ГИБДД, которая согласует схему организации дорожного движения. Иногда местная администрация может обязать застройщика получить ряд дополнительных согласований, добавляет генеральный директор «МИЦ-Девелопмент» Сергей Хорошков, например с дорожными управлениями, которые впоследствии будут эксплуатировать эти дороги.

В среднем, по словам Евгения Скоморовского, только ГЗК, основываясь на том, что транспортная ситуация в районе осложнится, отказывает примерно в 50% обращений. В частности, рассказывает генеральный директор ГК «Мосрегионстрой» Людмила Герасимова, решениями ГЗК было отменено строительство жилья на Давыдовской улице, вл. 19–19а, на 1-й Новокузьминской улице, вл. 20–22 и в Дмитровском проезде, вл. 4–6. Но и любая другая инстанция может стать для девелопера непреодолимой преградой.

Получить все согласования самостоятельно, по словам застройщиков, нереально. Как правило, чтобы построить новые развязки, девелоперы обращаются к посредникам. Один из них, организация «Дороги Про», за дополнительную плату берет на себя проведение всех необходимых согласований, в том числе с департаментом транспорта, ГИБДД и ГУП «Московские дороги». Так, один из девелоперов, пожелавший остаться неназванным, сообщил „Ъ-Дому“, что расходы на проектирование и согласование всего одной развязки с МКАД через компанию «Дороги Про» составили 5,5 млн рублей. Сколько из этих денег потрачено на проектные работы, сколько взяли себе посредники, а сколько ушло на взятки чиновникам, собеседник „Ъ-Дома“ рассказать не смог. «Это очень дешево, ценник на такую же расколку может быть гораздо выше», — заметил он. — Но стоит

учесть, что девелоперу придется потратиться и непосредственно на строительство дороги». В среднем устройство новой развязки с федеральной трассой, по словам Сергея Хорошкова, обходится застройщику в 1 млрд рублей.

### Почему Москва не Шанхай

Почему застройщики платят за строительство новых дорог и развязок? Естественно, не из альтруистических побуждений — просто транспортная доступность становится в последнее время главным критерием при выборе жилья. «Если девелопер планирует реализовать масштабный проект, то сначала он узнает, предусмотрено ли в планах федеральных и региональных властей расширение дорожной сети в этом районе», — рассказывает Антон Белобожский. — Ведь отсутствие перспектив улучшения транспортной ситуации отразится на ценах». В качестве примера эксперт приводит новостройки в городе Балашихе Московской области. «Несмотря на прекрасное качество строительства, близость к столице, жилье там стоит значительно ниже, чем в других районах ближнего Подмосковья», — говорит господин Белобожский. — Причина именно в плохой транспортной доступности, и заманить покупателей в район, из которого утром не выедешь, а вечером — не въедешь, можно только низкими ценами».

В результате крупные застройщики вынуждены финансировать развитие транспортной инфраструктуры, чтобы улучшить потребительские характеристики своего продукта. Так, группа МИЦ, чтобы улучшить транспортную доступность ЖК «Татьянин парк», согласовала с властями постройку двух дополнительных развязок: со стороны Боровского шоссе и выезд на МКАД. Естественно, все затраты по улучшению транспортной ситуации, замечает Евгений Скоморовский,

закладываются в цену квадратного метра и в конечном счете ложатся на покупателей жилья.

При этом, начиная строительство жилого комплекса, застройщики платят инвестиционные взносы. В частности, уточняет Сергей Гоголев, девелопер делает отчисления в городскую казну, во-первых, за снятие запрета на строительство жилья в размере 80% от кадастровой стоимости земли, во-вторых, за изменение цели предоставления земельного участка в аренду для проектирования и строительства в размере 30–60% от рыночной стоимости земли. Эти средства город должен расходовать в том числе и на решение проблем транспортной инфраструктуры. «Однако как сегодня распоряжаются этими средствами власти, нас, конечно, тоже не устраивает», — негодует Алексей Демьянчук.

Возмущение строителей понять можно. Если до кризиса, на растущем рынке, они могли зарабатывать себе на жизнь и «кормить» чиновников, то сегодня продавать жилье становится все сложнее. Высокие цены стали не менее весомым аргументом в пользу приобретения квартиры в другом проекте, чем плохая транспортная доступность. В результате застройщики оказались между двух огней: с одной стороны, чиновники не хотят, с другой — покупатели не могут.

Большинство же экспертов видит проблему в отсутствии генплана. «Власти должны разработать общий генплан и следить за тем, чтобы жилье строилось на комфортных участках для жизни, с комфортной дорожной сетью», — говорит Алексей Демьянчук. А если чиновники не вспомнят о своих главных функциях, то москвичам автолюбителям останется только завидовать шанхайским водителям.

**Денис Тыкулов,** главный редактор портала iDezotodom.ru, специально для „Ъ-Дома“

## НАЧНЕМ РЕМОНТ С «РОССТРОЙЭКСПО»

Каждый, кто хотя бы раз делал в квартире серьезный ремонт или занимался строительством дома, знает, как утомительно колесить по Москве в поисках современных материалов, сочетающихся друг с другом по цвету, стилю, и мучительно принимать решение относительно их декларируемого качества.

Задача выбора строительных и отделочных материалов, предметов мебели и интерьера может решаться по-разному. Одни пути ведут в специальные магазины и дизайнерские студии, чья узкая направленность и эксклюзивно выверенное предложение — одновременно и плюс, и минус. Другие — на строительные рынки, но их ассортимент редко радует клиентов, прежде всего ценящих качество. Возможно посетить и строительные мегамоллы, где в плюсах значится разнообразие и удобная сегментация товаров, а в минусах — все то же разнообразие, порой сбивающее покупательский принцип, и расположение, усугубленное столичными пробками.

Как показывает практика, опытные покупатели, по-настоящему ценящие свое время, находят сразу все вышеперечисленные плюсы в самом центре Москвы, в пяти минутах ходьбы от метро «Фрунзенская», в специализированном строительном выставочном комплексе «Росстройэкспо».

«Росстройэкспо» ежедневно предлагает покупателям только качественные европейские бренды для строительства, ремонта и де-

зайна. Здесь неожиданно радует бесплатный паркинг и удобный подъезд с Фрунзенской набережной, где никогда не бывает пробок, что, согласитесь, очень важно для вечно спешащих и занятых людей! Конечно, можно доверить это деликатное дело профессиональным дизайнерам, но вы же понимаете, что лучше вас ваши вкусы не знает никто: решающие штрихи должны быть именно вашими.

Среди представленных на «Росстройэкспо» компаний как проверенные европейские бренды, так и новички, работающие с эксклюзивными запросами. Кстати, столь же высокий уровень отличает и посетителей комплекса, порой приходящих сюда в поисках интерьерных новинок, совета местного дизайн-бюро или просто интересных идей.

На «Росстройэкспо» можно найти все необходимое: от дверных ручек и элементарных розеток до роскошных каминов и античных колонн. Уже через несколько минут прогулки по павильонам выставочного комплекса начинаешь ощущать себя настоящим дизайнером. Великолепные античные статуи-вазы, фонтаны и барные

стойки из оникса, гранита и мрамора от компании «ТрайдЭкспоХолдинг», термopanели и изделия из искусственного камня от компании «Дикий камень», классические и суперсовременные люстры, торшеры и бра фирмы «Люминатор», представленные на выставочном комплексе «Росстройэкспо», будоражат фантазию и заставляют решиться на самые смелые замыслы.

Как обычно, на выставке широко представлены, возможно, прозаические, но от этого не менее важные для вашего дома вещи: сантехника, системы водоснабжения, теплоизоляционные материалы, окна ПВХ, кондиционеры и т.д. Есть где проявить свою индивидуальность и решить прагматичные задачи.

И если вы планируете в ближайшее время сделать ремонт в квартире или обновить интерьер в загородном доме, не теряя времени в кажущихся «вечными» пробках, хотите быть уверенными в качестве приобретаемых материалов, то лучше всего совершить покупки в специализированном выставочном комплексе «Росстройэкспо».

Энциклопедия ремонта и дизайна  
ВК «РОССТРОЙЭКСПО»

На правах рекламы

Полное собрание полезных идей и качественных товаров для самых взыскательных покупателей

**РОССТРОЙЭКСПО**  
ВСЕ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ДИЗАЙНА

Фрунзенская набережная, д. 30 www.rse.ru тел.: (495) 781-63-33