

Впрочем, желающих может быть и больше: для того чтобы принять участие в конкурсе, достаточно соответствовать следующим требованиям — иметь лицензию на перевозку пассажиров в пригородном сообщении, опыт работы в этой сфере не менее одного года и опыт перевозки не менее 1 млн человек

С победителем конкурса будет заключен долгосрочный контракт на 15 лет, начальная цена которого составила 58,12 млрд руб., но в эту стоимость войдут и расходы на покупку подвижного состава. Оператор должен закупить 28–32 поезда с семью вагонами с возможностью удлинения состава до десяти. Их общая стоимость — до 18 млрд руб.

Вместимость каждого поезда должна составить не менее 1,2 тыс. человек. «Более высокая провозная способность будет обеспечиваться за счет сквозного прохода между вагонами», — поясняет Алексей Зотов. Это даст возможность провозить больше крупногабаритных вещей. Кроме того, отмечает господин Зотов, в поездах, курсирующих по МКЖД, будет больше стоячих мест, поскольку в среднем поездка по малому кольцу займет у пассажира 12–18 минут. «Вряд ли кто-то из пассажиров поедет по всему кольцу: это займет 75 минут, в таком случае проще воспользоваться радиальным направлением», — добавляет господин Зотов.

О желании стать поставщиком подвижного состава для МКЖД неоднократно заявлял почти десяток компаний, среди них: ЗАО «Трансмашхолдинг» (владелец: Alstom, ОАО РЖД, Андрей Бокарев, Искандер Махмудов), ОАО «Синара — Транспортные машины» Дмитрия Пумпянского, Hyundai Rotem, Stadler Rail AG, ПАО «Крюковский вагоностроительный завод». Наиболее богатый опыт поставки поездов на российский рынок у «Трансмашхолдинга». На его мощностях были произведены все поезда, курсирующие сегодня в московском метро.

Проезд по МКЖД будет осуществляться по карте «Тройка» Московского метрополитена. «Если пассажирам придется покупать билет дважды, они просто откажутся от поездок по МКЖД», — объясняет Алексей Зотов.

БОЛЬШАЯ СТРОЙКА МКЖД — часть масштабного проекта строительства ТПУ в Москве и Московской области, всего к 2020 году их должно быть организовано 255 (из них 90 — на базе метро, 57 — на базе ОАО РЖД). За ОАО РЖД функции заказчика ТПУ выполняет «РЖД — Развитие вокзалов» (создано в 2009 году для оказания содействия Дирекции железнодорожных вокзалов). «Там, где это возможно, выходы на перроны и посадку на общественный транспорт будут максимально приближены к ТПУ», — говорит Алексей Зотов. Кроме того, рядом с каждым ТПУ предполагается наличие парковок: как отстойных, так и перехватывающих. Согласно генплану, близ станций МКЖД планируется построить парковки на 3,3 тыс. машиномест с потенциалом роста до 6 тыс. единиц.

Проекты планировок 150 ТПУ столичные власти уже утвердили. Общий объем инвестиций в строительство ТПУ оценивается в 300 млрд руб., из которых 240 млрд руб. — деньги инвесторов, остальное выделит Москва. По словам заместителя столичного мэра по градостроительной политике и строительству Марата Хуснуллина, интерес к финансированию проекта проявили десять компаний, среди которых Банк Москвы, группа «Ташир», «ТПС Недвижимость» и др. Кроме того, будут построены остановочные пункты и тяговые подстанции. Необходимый объем инвестиций в этот проект — 54,8 млрд руб., их выделит федеральный бюджет через внесение дополнительных средств в уставный капитал ОАО РЖД. Еще 47,5 млрд руб. инвестирует правительство Москвы на развитие радиальных направлений, прежде всего реконструкцию мостов и путепроводов.



СОЗДАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ ПОЗВОЛИТ ИНТЕГРИРОВАТЬ МЕЖДУ СОБОЙ НЕСКОЛЬКО ВИДОВ ТРАНСПОРТА

Не менее грандиозная стройка запланирована на территории, прилегающей к ТПУ. Под нее планируется отвести около 1 тыс. га земли, которую город сдаст в долгосрочную аренду под коммерческие площади. Предполагается, что это будут деловые офисы, гостиницы, торговые комплексы. Но необходимость в них обусловлена не только привлечением инвесторов на строительство ТПУ. «Сейчас МКЖД проходит через так называемый ржавый пояс Москвы, то есть вокруг находится много старых, в большинстве своем недееспособных предприятий», — объясняет Алексей Зотов. Наглядный пример — территория бывшего Завода имени Лихачева (ЗИЛ): сейчас это типичная промышленная зона. Но в будущем здесь планируется организовать просторную и удобную прогулочную набережную шириной 50–70 м, на которой разместятся пешеходные и велосипедные дорожки. Также на территории бывшего завода должны появиться детский музей и театр, образовательный кластер и недвижимость общей площадью 4,5 млн кв. м. Кроме того, планируется открыть станцию метро «Технопарк». Подобная практика благоустройства территории при ТПУ активно применяется и в дру-



гих странах. Например, в Лондоне на 67 га заброшенных железнодорожных земель было построено 50 новых зданий, в том числе свыше 450 тыс. кв. м офисов, 500 тыс. кв. м торговых площадей и 11 отелей. Реализация проектов, по официальным данным, стоила £2 млрд и заняла более 12 лет.

Но сами ТПУ не предполагают размещения в них коммерческих площадей. Особенно это касается тех пересадочных пунктов, где ожидается повышенный пассажиропоток. «Торговые зоны могут негативно повлиять на транспортную эффективность», — поясняет Алексей Зотов. Однако в отдельных точках, так называемых накопительных зонах, где пассажиры будут стоять на платформе в ожидании поезда, могут быть установлены автоматы с продуктами.

Строительство «нового кольца» изменит транспортный облик Москвы, поскольку приведет к реорганизации уличной дорожной сети. Будет создано 30 новых маршрутов и почти 170 новых остановок. Из-за этого действующие остановки придется сдвинуть, а старые маршруты интегрировать в кольцо МКЖД. «С трамвайными линиями ситуация обстоит сложнее: их перекладывать невозможно, поэтому приходится думать, как перенести станции поближе к трамвайным остановкам», — объясняет Алексей Зотов. На шоссе Энтузиастов это сделать удалось: там трамвайный круг интегрирован в МКЖД. По предварительным оценкам, «Мосгортрансу» потребуется докупить примерно 300 автобусов, а также сформировать новую маршрутную сеть. Но организовать улично-дорожную сеть внутри ТПУ ОАО МКЖД готово самостоятельно. Сейчас компания как раз готовит техническое задание для проведения конкурса.

ЗЕМЛЯ ОБЕТОВАННАЯ Как и предполагал ВГ год назад, без сложностей с освобождением земель под строительство ТПУ не обошлось. Почти вся земля, необходимая для проекта, принадлежит разным правообладателям, а местами застроена объектами самовольного строительства, в первую очередь гаражами (особенно в полосе отвода железнодорожного транспорта).

Если это самострой, префектура просит владельцев убрать его или добивается сноса через суд. Так, например, было в Черкизово, где вдоль железной дороги стояло неоформленное здание, — его пришлось снести. Похожая история и с гаражными кооперативами, организованными еще в советские времена. Но за такие объекты, находящиеся вне полосы отвода железнодорожного транспорта, в соответствии с постановлением правительства Москвы №63-ПП можно получить компенсацию, если, например, собственники подтвердят документально факт владения данным имуществом, например предоставят гаражные книжки или иные правоустанавливающие документы. В таком случае префектура формирует списки собственников имущества, передает информацию оценщикам, и те рассчитывают стоимость компенсации.

ОАО МКЖД заложило на выплату компенсаций за все объекты 2,9 млрд руб. Но если собственники имущества не согласятся освободить занятые ими земельные участки, необходимые для размещения объектов ТПУ, они будут изъяты в соответствии с принятым в апреле 2013 года ФЗ «Об особенностях регулирования правоотношений в связи с присоединением к Москве новых территорий». Этот закон допускает изъятие земель под нужды транспортной инфраструктуры, а компенсация за имущество определяется либо по договоренности сторон, либо через суд. ■

ТОРГОВЫЕ ЗОНЫ МОГУТ НЕГАТИВНО ПОВЛИЯТЬ НА ТРАНСПОРТНУЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ, НО НА ОТДЕЛЬНЫХ ПЛАТФОРМАХ БУДУТ УСТАНОВЛЕНЫ АППАРАТЫ С ПИТАНИЕМ