

ЗАКОЛЬЦОВАННЫЙ ПУТЬ

ЗАГРУЖЕННОСТЬ ПОДМОСКОВНЫХ ТРАСС

ЕДВА ЛИ НЕ САМАЯ ГЛАВНАЯ ПРОБЛЕМА, КОТОРАЯ ТОРМОЗИТ РАЗВИТИЕ РЕГИОНА. КОНЕЧНО, В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ПРИЛАГАЮТСЯ УСИЛИЯ, ЧТОБЫ ОСНОВНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ МОДЕРНИЗИРОВАЛИСЬ И ИМЕЛИ БОЛЬШУЮ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ. НО ОДНИМ ИЗ РЕШАЮЩИХ ПРОБЛЕМУ ПРОЕКТОВ, НЕСОМНЕННО, ДОЛЖНО СТАТЬ СОЗДАНИЕ ЕЩЕ ОДНОГО КОЛЬЦА ВОКРУГ МОСКВЫ — ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ. АЛЕКСАНДР ШЕВЧУК

СЕКРЕТ ПОЛИШИНЕЛЯ Надо заметить, что еще в советские времена для «стратегических» нужд были возведены «секретные объекты» — два бетонных кольца: Малое опоясывало Москву на расстоянии около 30 км, Большое проходило от ее границ на дистанции примерно 60 км. Вплоть до середины 1990-х годов эти дороги не обозначались ни на одной карте. Однако практически все водители знали об их существовании и активно пользовались. По бетонке с небольшой плотностью шли большегрузные транзитные автомобили, местный транспорт и легковушки дачников. Это были дороги довольно приличного качества, с двумя полосами движения и удовлетворяли требованиям своего времени.

Однако с годами интенсивность движения по этим трассам существенно возросла, а качество дорожного полотна заметно ухудшилось, особенно на восточных и южных участках. Уже к концу 1990-х годов назрела необходимость модернизации колец. В 2001 году правительством РФ была утверждена федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)», которая и послужила импульсом для начала такой работы.

«В 2006 году был зарезервирован коридор шириной от 400 до 1000 м, в границах которого должна была разместиться будущая трасса», — рассказывает заместитель генерального директора института по проектированию и изысканиям автомобильных дорог «Союздорпроект» Геннадий Шитиков. — На стадии обоснования инвестиций, разрабатывавшихся в 2005–2006 годах, рассматривались два принципиальных варианта. По первому шоссе прокладывалось с максимальным использованием полосы отвода и конструктивных элементов Московского малого кольца (ММК) и Московского большого кольца (МБК), по второму — маршрут был проложен по совершенно новому направлению в зоне тяготения ММК и МБК. Однако всесторонний и тщательный анализ показал, что реконструкция бетонок для доведения до параметров сверхскоростной трассы была бы связана с практически полной их перестройкой. С точки зрения привлечения инвестиций такой сценарий был признан нецелесообразным. Кроме того, требовался альтернативный маршрут бесплатного проезда, функцию которого сейчас призвана выполнять малая и большая бетонки. Весомым аргументом в пользу возведения новой автотрассы стала в том числе возможность повышения плотности дорог в Московской области».

Действительно, за десять лет резко возросло количество легковых автомобилей как в Москве (в 1,6 раза), так и в Московской области (в 2,9 раза), в регионе в 2,6 раза увеличилось количество грузовых автомобилей. Следовательно, увеличилась интенсивность движения. Но при сопоставлении с европейскими показателями уровне автомобилизации населения плотность подмосковной дорожной сети в четыре и более раз ниже, чем в странах, близких по занимаемой территории. Строительство ЦКАД как раз и сокращает эту диспропорцию.

ВОКРУГ ЦКАД ВОЗНИКНЕТ НОВЫЙ ПОЛЮС ПРИТЯЖЕНИЯ РАБОЧЕЙ СИЛЫ, ЧТО ПОЛОЖИТЕЛЬНО СКАЖЕТСЯ НА ИНТЕНСИВНОСТИ ТРУДОВОЙ МАЯТНИКОВОЙ МИГРАЦИИ

ГОРОДСКОЙ ВАРИАНТ «Проектирование велось три года начиная с 2008-го. В работе участвовали специализированные институты, экспертные организации. В целом было задействовано около 1,5 тыс. специалистов», — продолжает Геннадий Шитиков. — В прошлом году, пройдя необходимые ведомственные согласования и государственную экспертизу, разработка проекта строительства ЦКАД была завершена. Помимо «внутреннего» своего значения Центральная кольцевая станет составной частью панъевропейских транспортных коридоров запад-восток (Лондон—Париж—Берлин—Минск—Москва—Екатеринбург) и север-юг (Хельсинки—Санкт-Петербург—Москва—Киев). Поверьте, подобных масштабных проектов в постсоветской истории еще не было! Сопоставим только проект строительства платной скоростной автомагистрали Москва—Санкт-Петербург».

Общая протяженность автомобильной дороги составит около 529 км. Вводить ее в эксплуатацию будут постепенно, участками. Для этого ее разбили на пять пусковых комплексов, четыре из которых — №№1–4 — станут новым строительством, а №5 — реконструкцией участка малой бетонки (так называемый звенигородский ход). Определены наиболее привлекательные с точки зрения инвестиционной составляющей части проекта. Северо-восточная, восточная и юго-восточная части кольца (пусковые комплексы №3 и №4) вошли в первоочередной этап. Их строительство должно завершиться в 2017–2018 годах.

К ускоренным срокам ввода отнесен и участок (около 50 км) между Киевским и Симферопольским шоссе. Как раз именно он с недавних пор входит в территорию Новой Москвы. «В этом году перед нами была поставлена задача ускорить работу над строительством участка Центральной кольцевой автомобильной дороги, который частично попадает на территорию Большой Москвы, приступить к реализации проекта уже в январе 2014 года», — комментирует председатель правления госкомпании «Автодор» Сергей Кельбах. — Свою дальнейшую деятельность мы будем вести в тесном взаимодействии с правительством Москвы и Московской области в рамках развития Московского транспортного узла. В связи с этим нам необходимо будет скорректировать свою программу действий. Отрадно, что новое руководство Московской области придает очень большое значение строительству ЦКАД. Мы находим полное понимание у Андрея Воробьева по поводу необходимости нашей совместной активной работы над проектом».

Надо отметить, что до сих пор трасса считается федеральной и к городским магистралям не относится. Возникший нюанс пока никак не может решиться хотя бы в силу того, что все еще идет разработка концепции развития столичной агломерации, с учетом которой будет скорректирован Генеральный план Москвы с ее новыми территориями. На это уйдет, как минимум, два года. Платную скоростную трассу столичные власти рассматривают как данность. Известно мнение научного руководителя НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаила Бликина, который заявляет, что новые трассы высокого класса просто необходимы, а благодаря ЦКАД удастся снять часть нагрузки от транзитного транспорта с Московской кольцевой и весьма заметно облегчить внутримосковские трассы.

Реакция риэлторского сообщества на появление внутри столицы скоростной магистрали оказалась весьма своеобразной. По мнению Татьяны Шаровой, руководителя службы проектного консалтинга и аналитики компании Welhome, строительство ЦКАД и остальной инфраструктуры в Новой Москве — процесс длительный. «Поскольку есть возможность не повторять градостроительных ошибок прошлых лет и начать с чистого листа, то нет смысла строить крупные жилые массивы вдоль автотрассы. В связи с этим, на мой взгляд, вдоль скоростной дороги может развиваться сегмент коммерческой недвижимости: торговые центры и склады», — считает она.

Иного мнения придерживается Екатерина Лобанова, руководитель аналитического центра компании ОПИН: «Убедена, что в столичную авеню этот участок не превратится. ЦКАД задумана прежде всего для удобства перемещения транзитного транспорта в Московском регионе, отсюда и скоростной режим, и отсутствие различных барьеров. Если столичные власти начнут рассматривать «свой» участок ЦКАД в качестве выгодной зоны для размещения торговых, развлекательных и прочих центров притяжения людей (и денег!), сама идея современной трассы с хорошей пропускной способностью может умереть».

РАЗВЯЗАТЬ УЗЕЛ После «городского отрезка» дорога уйдет в сторону Большого кольца, в зоне которого она будет находиться примерно на протяжении 120 км. Ключевой отрезок, тяготеющий к большой бетонке, — от Минки до Ленинградки, очевидно, замкнет ЦКАД в последнюю очередь.



Единственным бесплатным участком станет участок реконструируемой малой бетонки от Киевки до Ленинградки, поэтому стоимость проезда по нему не назначается. Все остальные будут платными, предположительно проезд по ним составит 1–1,5 руб. за 1 км для легковых автомобилей и 4–5 руб. — для грузовиков. Реализация всего проекта в объеме так называемой первой очереди, предусматривающей строительство четырехполосной дороги на всем протяжении, рассчитана до 2022 года. Ширина дороги на полное развитие — от шести до восьми полос (по три-четыре полосы в каждую сторону), расчетная максимальная скорость на скоростных участках будет рекордной — до 150 км/ч. Запланировано строительство около 65 развязок, причем все они будут разноразмерными.

Возведение ЦКАД, несомненно, даст импульс развитию районов, в черте которых она пройдет. «Вокруг ЦКАД возникнет новый полюс притяжения рабочей силы, что положительно скажется на интенсивности трудовой маятниковой миграции, которая ежедневно парализует дорожную сеть столицы и ближайшего Подмосковья», — говорит Леонард Блинов, директор по маркетингу Urban Group.

Стоит уточнить, что ЦКАД окажется в непосредственной близости от крупных населенных пунктов — Тучково, Дорохово, Кубинки, Голицыно, Алабино, Софьино, Новопетровское, Мамошино, Никольское, Клина, Солнечногорска, Икши, Игнатово, Селевкино, Ашукино и Софрино. Чем не стимул для их дальнейшего развития! В то же время, согласно проекту, она пройдет не ближе 200–500 м от деревень и дачных поселков Подмосковья при соблюдении шумозащитных мероприятий. Как этот фактор повлияет на домовладельцев — нынешних и будущих?

«Поселки, расположенные возле ЦКАД, — это, как правило, чисто дачный формат, что обусловлено расстоянием от Москвы, которое составляет в зависимости от направления от 50 до 80 км», — рассказывает Валерий Мищенко, председатель совета директоров Kaskad Family. — Соответственно, несмотря на то, что зона постоянного проживания относительно МКАД каждый год отодвигается примерно на километр, до того радостного момента, когда даже 60 км от столицы станут приемлемой для большинства покупателей зоной постоянного проживания, еще очень далеко. Девелоперы в основном используют данные территории для создания жилья дачного формата, то есть сезонного, временного проживания».

«ЦКАД — сравнительно новый долгоиграющий проект, — считает Владимир Яхонтов, управляющий партнер компании «МИЭЛЬ—Загородная недвижимость». — Это уже не Ближнее Подмосковье с землей, которая раскупается как горячие пирожки, но и не 100-километровая даль, куда удобно выезжать практически только на дачу. Дома в таких поселениях чаще приобретают для проживания те, у кого нет необходимости каждый день ездить в Москву. Что касается уже существующих поселков, то для них соседство с ЦКАД оборачивается скорее плюсом ввиду транспортной доступности».

ВВЕДЕНИЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЦКАД РАЗГРУЗИТ МОСКОВСКУЮ КОЛЬЦЕВУЮ АВТОДОРОГУ ОТ ТРАНЗИТНЫХ ПОТОКОВ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

