

Автор: **Наталья МАРТЫНОВА**

Подмосковье активно осваивается малоэтажной застройкой. А также многоэтажной — девелоперов, покинувших Москву. А значит, **необходимы новые дороги**. В том числе новые направления прямо от МКАД. Некоторые уже проектируются и осуществляются, другие **пребывают в стадии идей**. Какие и где?

ДОРОЖНЫЕ ПРОЖЕКТЫ «Москва-Подмосковье»



Минуло пять лет со старта нацпроекта, как федеральные власти разобрались, что собственно означает «доступное и комфортное жилье», которым они пытаются обеспечить граждан России. Напомним, сначала речь шла об условно низких ценах: «доступное жилье — это то, которое средняя семья сможет купить, откладывая все (!) доходы за три года». Когда власти заметили, что магический коэффициент «три» не приближается, а только отдалается, они добавили: «с привлечением ипотеки». Ну а когда заметили, что ипотека доступна преимущественно тем, кто в жилье давно не нуждается, а больше озабочен инвестированием накоплений, раздали совсем уж странные трактовки «доступного и комфортного»: оно во-

все не означает «собственное жилье», это может быть и жилье в доходном доме, за которое комфортно платить. Или даже: «А никто не говорил, что «доступное и комфортное» — это жилье в том же регионе», где живет нуждающийся в нем. Наконец, по мере погружения в экономический кризис власти определились: «доступное и комфортное» — это малоэтажное индивидуальное жилье экономкласса. Так или иначе, но Подмосковье активно. Следовательно, необходимы новые дороги, в том числе новые направления прямо от МКАД.

» РЕАНИМАЦИЯ «А101»

В апреле прошла информация о том, что правительство Москвы и ОАО «Масштаб» (проект «А101») изуча-

ют возможность совместного освоения земель бывшей «Коммунарки». «В рамках совместной деятельности планируется комплексная застройка земель площадью 127 га, находящихся в собственности группы компаний «Масштаб», — сообщила пресс-служба компании. Из сообщения следует, что участки примыкают к московскому району Южное Бутово.

Вообще участки «Масштаба» разбросаны по обе стороны Калужского шоссе от МКАД до Троицка. Направление давно оценено такими компаниями, как, например, «Газпром». Что, впрочем, способствовало и некоторой переоценке направления. Но у направления есть серьезный недостаток — проблемная транспортная доступность. Железнодорожной ветки нет, а расширение Калужки ввиду прилегающей застройки невозможно. «Насадить» планируемые новостройки «А101» на Варшавское шоссе, даже если они примыкают к границам Бутова, уже невозможно. Зато есть свидетельства того, что реанимирована идея конца 1970-х о реконструкции тупикового в обе стороны — центр и МКАД — Севастопольского проспекта между Варшавкой и Профсоюзной (Калужским шоссе). То есть мы стоим перед созданием нового загородного направления — Севастопольского. Правда, для реконструкции Севастопольского проспекта придется чуть-чуть задеть Битцевский парк, больше даже не сам парк, а припарковочную зону. Есть еще пара узких мест на пути к Третьему кольцу. С другой стороны строится Четвертое кольцо, и оно частично снимает проблему.

Пробиться через Ясенево сложно, но решаемо: Тарусская и Ясногорская — это по дорожному

типу широкий бульвар. Хотя и превратившийся в кошмар жителей района. А через Новочеремушкинскую сюда и далее можно хоть электричку протаскать. В виде, например, «скоростного трамвая». Выйти за МКАД на Бачурино тоже уже несложно: лес здесь уже порядком «прорежен».

» ДУБЛЕР КУТУЗОВСКОГО. ТОЧНЕЕ – РУБЛЕВКИ

Если вынос Севастопольского шоссе за МКАД еще зависит от договоренностей Москвы с ГК «Масштаб», то вопрос с дублером Кутузовского проспекта можно считать решенным. Только потому, что решен вопрос и даже началось финансирование его подмосковного продолжения — дублера Рублево-Успенского шоссе. Формально речь идет о строительстве северного объезда Одинцова на Минское шоссе, ввиду «сложной ситуации на важном участке международного транспортного коридора Берлин-Москва-Екатеринбург». Понятно, что такое объяснение шито белыми нитками. Хитрость проекта в том, что «объезд», начинаясь от развязки Молодогвардейской улицы с МКАД, идет между Немчиновкой и Ромашково на юго-запад к Минскому шоссе, по-

очередно пересекая Подушкинское, Красногорское, Успенское шоссе, т.е. фактически становясь дублером Рублево-Успенского шоссе.

Для этого дублера Рублевки и подходит идеально так называемый «Северный дублер» Кутузовского проспекта. Он начинается от ТТК на пересечении с коротеньким Воробьевским шоссе. Оттуда он идет к платформе Москва-Сортировочная, пересека-

ку Раменку, железную дорогу Киевского направления у платформы Матвеевское и мимо жилых кварталов Матвеевского выходит к Аминьевскому шоссе. Далее до МКАД она пересекает промзону Очаково-Матвеевское и, пройдя севернее Троекуровского кладбища, выходит к развязке Сколковского шоссе с МКАД.

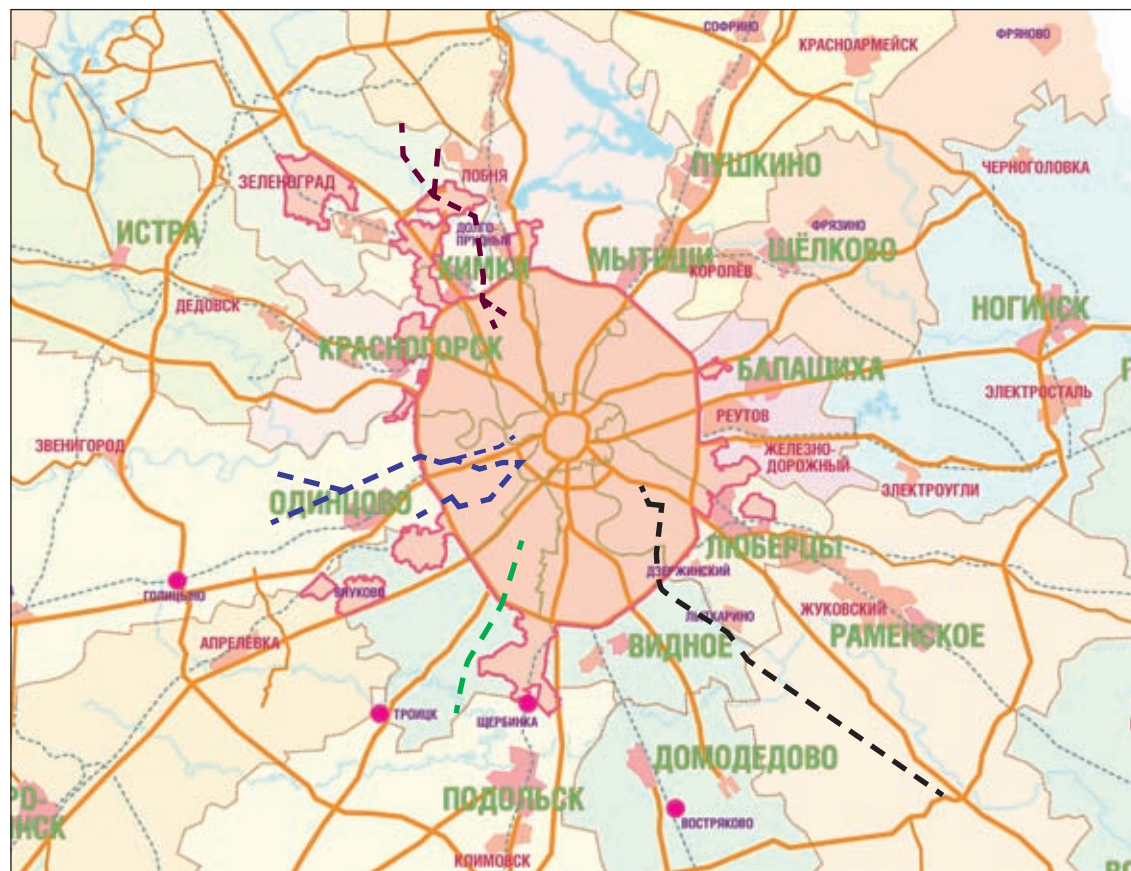
Вроде бы стремиться есть к чему: слово «Сколково» — на слуху. Но на ме-

Есть свидетельства того, что реанимирована идея конца 1970-х о реконструкции тупикового в обе стороны — центр и МКАД — Севастопольского проспекта между Варшавкой и Профсоюзной (Калужским шоссе)

ет Минскую улицу и Кутузовский проспект у самого начала Рублевского шоссе, а далее идет вдоль железной дороги Белорусского направления и Усовской ветки прямо к Молодогвардейской развязке.

Кстати, от Воробьевского шоссе начинается Мосфильмовская улица, начало проекта-«аутсайдера» — «Южного дублера» Кутузовского проспекта. От южного «торца» Мосфильмовской трасса пересекает ре-

сте будущего «нанограда» пока лежит опытное зерновое поле, а на «перспективы» мэрия не особо податлива. Тем не менее в конце мая вызвало переполох объявление властями Москвы открытого конкурса на выбор заказчика строительных работ по реконструкции участка Мосфильмовской улицы как «первого участка Южного дублера Кутузовского проспекта». Вскоре правда выяснилось, что пока «дублер» за счет столичного бюджета



- ПРОЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА СКОРОСТНЫХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ В ПОДМОСКОВЬЕ
- - Проект строительства дублера Ленинградского и Дмитровского шоссе
 -
 - Проект строительства магистрали на Бронницы
 -
 - Проект строительства нового «Севастопольского шоссе»
 -
 - Проект строительства дублера Можайского и Рублево-Успенского шоссе
 -



продолжается всего лишь до строящегося объекта компании «Интеко», хорошего объекта хорошей компании.

Что же касается «Северного объезда Одинцова», он же — дублер Рублево-Успенского шоссе, то известно, что по крайней мере изучался вопрос продления этой трассы между Можайским шоссе и Звенигородом

ское шоссе и идет по нему на север, после Летной улицы смещаясь к левому берегу канала им. Москвы и пересекая его севернее Ивакина на правом берегу. Обойдя аэропорт Шереметьево, трасса идет к Рогачевскому шоссе либо от Чашниково через Носово вдоль западной окраины Лобни, либо обходя лесной массив через Перепечино,

Москвы-реки к МКАД у Бесединской развязки. А от развязки, практически по прямой, — параллельно ЛЭП — на Бронницы и далее на Малино.

Интересно, что это практически единственное направление, где из Москвы еще можно проложить не только автодорогу, но параллельно ей присоединить и электричку или более благообразный скоростной трамвай. Проект вокзала на месте завода «Серп и Молот» у площади Ильича обсуждался летом 2008 года. Как сообщалось, «он будет обслуживать южные направления». На вопрос, какие именно направления и как будет обслуживать новый вокзал, в пресс-службе РЖД ответили: «Вопрос прорабатывается». Неофициально удалось выяснить, что одним из вариантов было полотно через промзону Грайворово как раз вдоль трассы дублера Волгоградского шоссе. Очевидно и дальше. Но повторимся, проект «Большого Домодедова» пока задумался, а с Бронниц и прочих маленьких заинтересованных субъектов много не возьмешь.

Именно под «**Большое Домодедово**» затачивался проект так называемого **дублера Волгоградского проспекта**, который слишком уж далеко и в другую сторону уходил от Волгоградки основной

далее на запад через Колюбакино до Рузы и Можайского водохранилища. Платный режим трассы до А-107 («первой бетонки») позволил бы сохранить ее «рублевский» характер.

» ЛИХАЧЕВСКО-РОГАЧЕВСКОЕ И БРОННИЦКОЕ ШОССЕ

Трасса проекта может начаться у развязки Бусиновского проезда с МКАД или от новой развязки на 78-м км МКАД от пробившегося через промзону Коровинского шоссе. Возможен и промежуточный вариант: Коровинское шоссе после пересечения стыкующихся Базовской и Клязминской улиц уходит левее и через промзону Западное Дегунино выходит к Ижорской улице у начала Бусиновского проезда. Наконец, наиболее вероятный вариант — соединение Бусиновского проспекта с уже строящейся «Северной хордой (рокадой)», идущей на севере Москвы вдоль Октябрьской железной дороги.

В обоих вариантах соединения с МКАД трасса выходит на Лихачев-

Шемякино, Лунево, Поярково, Мышецкое, Агафонику. Таким образом, Лихачевско-Рогачевское шоссе разгрузит наиболее загруженные начальные участки Дмитровского и Ленинградского шоссе.

Шансы Бронницкого шоссе несколько потускнели ввиду того, что проект компании Соалсо Василия Анисимова — полумиллионный город «Большое Домодедово» (на границе Домодедовского и Ступинского районов) — ушел в тень. Но, надо думать, не навсегда. Поскольку идея нового города-спутника и дорог к нему великолепна и в свое время вышла на стадию проектирования.

Именно под «Большое Домодедово» затачивался проект так называемого дублера Волгоградского проспекта, который слишком уж далеко и в другую сторону уходил от Волгоградки основной: по Волжскому бульвару к станции метро Волжская и вдоль жилой застройки Люблина и Марьино, по санитарной зоне Капотненского НПЗ, через Братеевскую излучину

» ДОРОГА В НЕКРАСОВКУ. И ДАЛЕЕ?

Перспективы восточных направлений по сравнению с западными, северными и южными довольно грустные. Хотя и повеселил в мае **префект Восточного административного округа Москвы Николай Евтихийев**. «На востоке Москвы продолжается строительство Северной рокады. Проектные работы по участку от МКАД до Четвертого транспортного кольца (ЧТК) через район Вешняки планируется завершить к середине 2011 года», — сообщил префект и для пущей убедительности добавил, что этот участок магистрали будет постро-

ен в рамках строительства Северной рокады, которая пойдет в обход центра и соединит две будущие новые федеральные трассы «Москва — Санкт-Петербург» и... «Москва — Ногинск».

В логике заявлений столичных чиновников вообще трудно разобраться, а когда они противоречат друг другу и здравому смыслу, то невозможно. Что, например, заставило **руководителя департамента дорожно-транспортного строительства Александра Левченко** заявить о том, что МКАД можно расширить на три полосы в обе стороны, с 10 до 16 полос? Заявить такое, что **главному архитектору Москвы Александру Кузьмину** пришлось объяснять главному дорожному строителю, что это технически невозможно из-за необходимости перестраивать все развязки?

Впрочем, вполне возможно, что вся эта нехитрая двухходовка была затеяна для того, чтобы привлечь внимание к необходимости другого проекта, чтобы не забывали, что он и в кризис актуален. Сам Кузьмин, «давая отповедь» Левченко, высказал догадку, что решением проблемы МКАД могут стать «ее дублиеры».

От Кузьмина «мяч подхватил» **глава столичного стройкомплекса Владимир Ресин** и высказал мнение, что решить вопрос с перегруженностью МКАД может строительство Четвертого транспортного кольца. Попутно Ресин заметил, что во второй половине года финансирование строительства дорожно-мостовых объектов увеличено на 8 млрд руб. до 40 млрд, которые будут отправлены на «объекты, где был дефицит финансирования». Можно предположить, что на ЧТК. Внимание к проекту привлечено. Вот и всё «событие».

Впрочем, префект Евтихийев рассказал и много дельного: «Первый участок трассы в Кожухове уже построен. Тот, кто проезжает по МКАДу в районе Вешняков, наверняка заметил, что эстакада подходит к ней со стороны района Косино-Ухтомский. В этом году там будет делаться выход на внутреннюю часть МКАД, и появится довольно сложная развязка».

Еще интереснее то, о чем он умолчал. Магистраль «Вешняки-Люберцы» правильнее было бы называть «Москва-Кожухово-Некрасовка». Хорошая дорога в эти районы столицы действительно повысит их привлекательность.

Что же касается Люберец, то, насколько известно, выход на трассу со стороны областного города будет затруднен, и это может стать еще одним источником напряженности в отношениях Москвы и области. Но то, что для выхода в Некрасовку новое шоссе на участке где-то в 1,5 км должно пройти по территории области, дает шанс на компромисс.

И только на уровне идеи рассматривался вариант формирования нового загородного направления от Некрасовки через

и области. Москва кивает на соседей, дескать, несогласованность планов дорожного строительства — вот корень практически всех столичных проблем от пробок и экологии до жилищного строительства. Областные чиновники сетуют, что договориться с Москвой невозможно ни по одному вопросу, так как у тех есть два мнения: «одно наше, другое — неправильное». А **губернатор Московской области Борис Громов** заявил недавно, что работать по дорогам можно лишь с федеральными ведомствами: «Здесь, скорее все-

“ Во второй половине года финансирование строительства дорожно-мостовых объектов увеличено на 8 млрд руб. до 40 млрд, которые будут отправлены на объекты, где был дефицит финансирования ”

деревни Марусино, Мотяково, Русавкино-Поповщина далее на восток до А-107. С учетом возможности прокладки метро до Некрасовки на этом направлении было бы перспективно и многоэтажное строительство.

» ВПЕРЕДИ РАЗВИЛКА?

Однако абсолютно очевидно, что главная проблема, стоящая перед всеми этими проектами или проектами, — несогласованность планов Москвы

го, не наши с Москвой контакты по дорогам, а контакты Московской области с федеральными органами власти, потому что дороги — федерального значения и областного. Дороги, которые мы заново начинаем строить, скажем, платную дорогу Москва — Санкт-Петербург, которая в этом году начинается, и дорога в обход [Одинцова] между Минским шоссе и Рублевским мы делаем совместно не с Москвой, а с федеральными властями». ■

