

Москва: главный вектор

Заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства М.Ш. Хуснуллин – о приоритетах градостроительного развития Москвы

- Какие направления градостроительного развития столицы наиболее актуальны с учетом существующей экономической ситуации?

- Прежде всего, хочу подчеркнуть, что главный вектор градостроительного развития Москвы – полицентричность – остается неизменным. А чтобы развивать город полицентрично, постепенно смещая центры деловой активности в периферийные районы, необходимо в первую очередь совершенствовать транспортную инфраструктуру, что было и остается нашим важнейшим приоритетом. Причем в нынешней экономической ситуации это особенно актуально, ведь если не будет развиваться транспорт, город просто не сможет полноценно жить и функционировать, в районы с плохой транспортной доступностью перестанут вливаться инвестиции. Допустить это мы не можем. Вот почему город принял важнейшее решение не сокращать, невзирая ни на какие кризисы, расходы на строительство столь необходимых Москве и москвичам дорог с выделенными полосами для общественного транспорта, а главным образом метро – нашего основного вида общественного транспорта, самого быстрого, самого удобного. Что такое метро, особенно в условиях кризиса? Это важнейший стартер развития и жилищного строительства, и социальной инфраструктуры, и коммерческих объектов. Более того, сейчас мы форсируем строительство транспортных объектов: чем быстрее будем строить, тем меньше будем зависеть от инфляции. Кроме того, продолжаем реализовывать важнейший для развития города проект – строительство пассажирского пути Малого кольца Московской железной дороги, которое фактически станет вторым метро – наземным, органично интегрированным с

существующей системой метрополитена. Открытие движения по этому пути, сооружение на станциях МК МЖД транспортно-пересадочных узлов также даст мощный толчок развитию примыкающих к железнодорожному «кольцу» территорий, включая промзоны. Мы ведь рассматриваем ТПУ совместно с прилегающими территориями, т.е. реализуем комплексный подход, позволяющий решить две важные задачи: обеспечить эффективные транспортные связи и сформировать точки экономической активности и новые рабочие места. Строительство ТПУ, напомню, будет осуществляться не только на станциях МК МЖД, но и на станциях метро.

По-прежнему приоритетным направлением остается подготовка спортивной инфраструктуры к предстоящему в 2018 г. Чемпионату мира по футболу. В первую очередь это реконструкция Большой спортивной арены «Лужники», где уже сейчас работы ведутся с опережением графика на 2–3 месяца, а будут идти еще быстрее, чтобы меньше зависеть от инфляционных процессов. Мы поставили задачу сдать этот объект на полгода раньше запланированного срока, для ускорения работ усилили ночную смену. Это также и строительство новых футбольных полей, где будут проходить тренировочные матчи; все работы идут по графику и будут завершены в срок.

Кроме того, несмотря на непростую экономическую ситуацию, город продолжает реализацию социально значимой программы по сносу ветхих пятиэтажек и строительству 1,8 млн кв. м нового жилья для переселения граждан из ветхого фонда. На сегодняшний день эта программа выполнена уже почти на 90%, и до конца 2016 г. мы ее планируем завершить.

Одно из главных направлений – развитие присоединенных территорий. Там активно возводятся жилье, социальная инфраструктура, транспортные объекты, включая метро и дороги, формируются крупные точки экономического роста – новые офисно-деловые центры, кластеры с десятками тысяч новых рабочих мест. Кстати, не стоит забывать о том, что у нас одно рабочее место в строительной сфере формирует до 9 рабочих мест в других сферах производства и услуг, поэтому именно строительство является

локомотивом выхода из любого кризиса, что подтверждает и мировая практика. Новые рабочие места – это обеспечение горожан стабильной работой и стабильной зарплатой. А стабильная зарплата – это гарантированные налоги в бюджет, а следовательно, поддержание высокого уровня социальных обязательств, которым отличается Москва. Хочу особо отметить, что на сегодняшний день в Стройкомплексе столицы никакого снижения темпов и объемов строительства не наблюдается, напротив – виден рост.

- Как идет работа над актуализацией генерального плана Москвы?

- Генплан – это будущее мегаполиса, его стратегическая карта. Напомню, что ныне действующий генплан Москвы, принятый в 2010 г., не учитывал новые территории (присоединены 01.07.2012 г.); были просчеты в прогнозах роста численности населения и количества зарегистрированных автомобилей (например, по этому генплану к 2020 г. на тысячу москвичей должно было приходиться 370–380 автомобилей, а по факту этот показатель был достигнут еще в 2012 г., и количество автомобилей продолжает расти на 6–7% в год). Планировалось построить в старой черте города еще 200 млн кв. м недвижимости (дополнительно к 400 млн кв. м на момент принятия генплана). Поэтому, безусловно, генплан 2010 года нуждался в актуализации.

Генплан мы актуализируем в соответствии с принципом полицентрического развития Москвы. Документ будет учитывать детальный план градостроительного развития территорий Новой Москвы. Кроме того, в нем будет учтено развитие промзон и прибрежных территорий Москвы-реки. Напомню, что актуализированный генплан предусматривает развитие столицы до 2035 г. Он будет вынесен на общественные слушания и максимально учтет интересы и обоснованные пожелания жителей города.

- Как продвигается реализация проекта по развитию прибрежных территорий Москвы-реки? Ожидаются ли новые архитектурные конкурсы?

- Прибрежные территории Москвы-реки мы рассматриваем как одни из самых перспективных для развития в старой черте города, здесь взаимная работа инвесторов с городом имеет прекрасную базу. Напомню, что это градостроительный проект мирового уровня, направленный на формирование открытых общественных пространств, комфортных для горожан и туристов. Мы намерены «освободить» реку, частично отведя от нее автомагистрали, снять «замок» с набережных, сделать зону у воды максимально доступной для всех. Кроме того, у нас плохая транспортная связанность между берегами, поэтому нужно строить новые мосты, обустраивать для пешеходов существующие. Проект органично вписывается в контекст нашей градостроительной политики: обеспечение структурной целостности города с учетом перехода к его полицентрической модели. Как известно, победителем международного конкурса на лучшую концепцию развития Москвы-реки стало архитектурное бюро «Проект Меганом», предложившее образ «портов», которые должны стать точками развития водного и наземного общественного транспорта, формирования пешеходных и велосипедных маршрутов. Важная роль отведена созданию «естественной» реки: один из берегов Водоотводного канала планируется превратить в зеленый променад на уровне воды. Еще одна интересная идея «Проекта Меганом» – плавучие острова, которые позволят очищать реку и создавать природную среду даже там, где набережные убраны в гранит. Сейчас НИиПИ Генплана Москвы совместно с «Проектом Меганом» фактически завершили разработку концепции развития реки на отдельных ее участках. До конца этого года будет разработан и стандарт благоустройства набережных. Реализацию проекта мы планируем проводить поэтапно. Это огромная работа, предполагается, что в течение 20 лет будет реконструировано порядка 120 км набережных. Таким образом, река получит второе рождение, по-настоящему оживет и придаст новый импульс развитию прилегающих к ней районов, включая промзоны.

Конкурсов, равноценных по масштабу и значимости тем, что уже прошли по «Зарядью», по развитию Москвы-реки, на ближайшее время не планируем,

но это не означает, что не проходят другие конкурсы, тоже очень интересные и значимые для столицы. В 2014 г., например, мы впервые за многие годы провели конкурс на лучший архитектурный проект новых станций метро («Солнцево» и «Новопеределкино»). Причем конкурс, изначально запланированный как всероссийский, вызвал столь высокий интерес и среди зарубежных архитектурных и дизайнерских бюро, что мы повысили его статус до международного. Московское метро изначально создавалось не только как утилитарный объект транспортной инфраструктуры, но и как уникальное архитектурное сооружение. К подобным конкурсам привлекались лучшие зодчие страны, а реализованные проекты вписаны золотыми буквами в историю московского метро и отечественной архитектуры: это «Охотный ряд» и «Динамо» по проектам Дмитрия Чечулина, «Кропоткинская» и «Маяковская» по проектам Алексея Душкина, «Комсомольская» Алексея Щусева, «Чистые пруды» Николая Колли... Поэтому мы считаем, что и каждая новая станция должна иметь свое лицо, свою изюминку. Следующие конкурсы, скорее всего, будут посвящены разработке дизайн-проектов первых новых станций Третьего пересадочного контура метро.

Сейчас проходит еще один интересный крупный архитектурный конкурс – на лучшую концепцию реконструкции здания Олимпийского комитета в районе Лужнецкой набережной и обустройство набережной «River Park». В рамках первого этапа конкурса рассмотрены портфолио 9 компаний и выбраны 5 участников второго этапа, который пройдет 15 июля этого года.

- Концепция Новой Москвы предполагает смещение деловой активности на периферию города. Насколько удалось осуществить децентрализацию?

- Необходимо подчеркнуть, что концепция развития Новой Москвы полностью отвечает курсу на полицентричное развитие мегаполиса. Напомню, что мэр Москвы еще летом 2012 г. поставил задачу комплексного развития этих территорий, т.е. не превращать их в огромный спальный район, а комплексно развивать и интегрировать с Большой Москвой. Именно эту задачу мы

последовательно выполняем. Но заявлять о том, что мы решили задачу децентрализации, пока рано, ведь с момента присоединения территорий к Москве прошло еще слишком мало времени, а развитие Новой Москвы – мегапроект, рассчитанный на десятилетия. Но тем не менее процесс децентрализации уже набирает обороты. Были определены 14 основных «точек роста»: с жилой и коммерческой недвижимостью, новыми местами приложения труда, удобной социальной и транспортной инфраструктурой. Все это нашло отражение в разработанных территориальных схемах развития Новой Москвы. Схемы уже прошли публичные слушания и скоро будут утверждены Правительством Москвы. Мы рассматриваем их как основу будущего генерального плана новых территорий, который впишется в актуализированный генплан Москвы.

Вообще, должен сказать, к настоящему времени в градостроительном развитии присоединенных территорий произошел настоящий рывок. Менее чем за 3 года с того момента, как они стали частью Москвы, там введено в эксплуатацию свыше 4 млн кв. м недвижимости, из которых жилье составляет лишь чуть более трети, а остальное – социальная инфраструктура, объекты офисной, коммерческой недвижимости. Почти вдвое возросло число рабочих мест (к 84 тыс. прибавилось еще 70 тыс., а в этом году планируем создать еще более 30 тыс. рабочих мест). Причем благодаря тому, что город сделал ставку на смещение центра деловой активности на новые территории, часть рабочих мест формируется за счет переезда ряда компаний из центральных районов столицы. Яркий пример – офисный парк «Комсити» в Румянцево, где уже есть три крупных арендатора: «Ростелеком», «Систематика» и IT-компания Oracle. Сегодня в Румянцево создано порядка 10 тыс. рабочих мест, в перспективе их будет 40 тыс., а к 2035 г. – до 150 тыс. Причем по соседству построят современный жилой микрорайон со всей необходимой инфраструктурой. Аналогичную задачу – децентрализации – решаем и при строительстве крупнейшего административно-делового центра в Коммунарке, и при развитии таких «точек роста», как Троицк, Рассказовка, Внуково и т.д.

Менее чем за 3 года нам удалось решить в Новой Москве проблему дефицита детских садов и школ. А поскольку мы рассматриваем эти территории как главный ресурс градостроительного развития мегаполиса и именно здесь активно строится жилье, социальную инфраструктуру мы вводим не постфактум, а одновременно с жилой недвижимостью. За означенный период в Новой Москве введены 14 детских садов, 4 новые школы, 6 поликлиник, медицинский корпус, а в нынешнем году возведем еще 18 детских садов и 6 школ.

Ну и, конечно же, ни о какой децентрализации не могло бы идти речи, если бы мы изначально вплотную не взялись за развитие транспортной инфраструктуры. Мы занимаемся и реконструкцией существующей улично-дорожной сети, и строительством новых дорожных объектов – главным образом формирующих поперечные связи между районами Новой Москвы. Так, в прошлом году ввели в эксплуатацию после капитальной реконструкции две хордовые дороги, соединившие Киевское и Боровское шоссе, Киевское и Калужское шоссе, приступили к реконструкции главной транспортной артерии Новой Москвы – Калужского шоссе. Сейчас строим два участка дороги: от Коммунарки до Южного Бутова (закончим в текущем году) и от Троицка до Киевского шоссе (введем в 2017 г.). Всего же в наших планах более 600 км новых дорог, примерно столько же будут реконструированы. Без самого быстрого общественного транспорта – метро – никак не обойтись. И в первую очередь метро придет на территории активного развития. Первыми станциями будут станции «Румянцево» и «Саларьево» на продленном участке Сокольнической линии, благодаря чему те, кто работает в «Комсити», получат метро в шаговой доступности. Станции откроются для пассажиров уже в этом году. Кроме того, «Румянцево» станет основным пересадочным узлом для жителей поселений Сосенское, Внуково и Московский. А на станции «Саларьево» будет сооружен крупнейший ТПУ с паркингом на 5 тыс. машиномест. Мы приняли решение построить в оборотных тупиках станции монтажную камеру для будущих щитов, что позволит продолжить

строительство ветки до Калужского шоссе; скорее всего, продлим ее еще на две станции. Придет метро и в западные районы Новой Москвы: в Рассказовку (одноименная станция Калининско-Солнцевской линии), а после 2020 г. в аэропорт «Внуково». В направлении Коммунарки построим абсолютно новую ветку метро – она пройдет от станции «Ул. Новаторов» ТПК до административно-делового центра в Коммунарке со станцией «Столбово».

Всего к 2035 г. в Новой Москве возведем порядка 100 млн кв. м различной недвижимости, включая жилье, социальные объекты, медицинские, образовательные, научно-технические кластеры, агрокластеры, планируем проложить до 50 км линий метро, реконструировать более 380 км дорог и продолжить около 476,8 км улично-дорожной сети. Для сохранения экологического каркаса этих территорий обустроим порядка десяти парковых и рекреационных зон, уже сегодня под их размещение зарезервировано около 80 земельных участков. Таким образом, Новая Москва превратится в территорию, комфортную и для жизни, и для работы, и для отдыха.

- Как будет развиваться «Москва-Сити»?

- «Москва-Сити» – один из самых масштабных градостроительных проектов не только столицы, но и всей России за последние десятилетия. Центр возводится на территории площадью около 100 га, из которых 60 га предназначены под новую застройку. На сегодняшний день уже введено в эксплуатацию 2,2 млн кв. м недвижимости (11 из 23 запланированных объектов), 7 объектов находятся в стадии строительства, 5 – в стадии проектирования. Кстати, в целом срок возведения одного небоскреба составляет 4–5 лет, что соответствует средней продолжительности строительства высотных зданий в крупнейших европейских даунтаунах. Из общего объема введенной недвижимости более трети – офисные помещения, остальное – апартаменты, объекты инфраструктуры.

Ежедневно ММДЦ посещают 100 тыс. человек (60 тыс. – резиденты, офисные сотрудники, порядка 40 тыс. – гости). По завершении строительства

количество резидентов и посетителей возрастет в 2,5 раза. Работы там идут, что называется, полным ходом. Совсем недавно ввели в эксплуатацию новый корпус на 200 тыс. кв. м. Только до конца 2015 г. введем еще около 500 тыс. кв. м недвижимости. Высокими темпами создается транспортная инфраструктура: строится станция метро «Шелепиха» в интеграции с железной дорогой (ведется строительство пассажирского пути участка МК МЖД). Завершаем возведение кольцевой эстакады вокруг комплекса «Афимолл Сити», уже в этом году запустим движение в полном объеме, что позволит улучшить транспортную ситуацию внутри делового центра. Кроме того, строим крупный ТПУ, который будет включать три линии метро, платформы МК МЖД и Смоленского направления МЖД. На одной только этой стройке трудятся около 2,5 тыс. человек; к сентябрю 2016 г. все работы должны завершиться. В «Москва-Сити» также придет Северный дублер Кутузовского проспекта. И тогда мы сможем территорию Сити «раскрыть». Завершить строительство всех объектов в «Москва-Сити» планируем к 2018 г. ММДЦ станет одной из главных достопримечательностей Москвы XXI века, а комплекс «Башня Федерация» – самым высоким зданием в Европе.

Вообще мы этот проект активно развиваем как проект Большого Сити. В текущем году начнем строить новый пешеходный мост от набережной Москвы-реки до территории делового центра. Планируем отдать под застройку промзону в районе «Москва-Сити», там может появиться до 5 млн кв. м недвижимости, включая жилье. Причем, что важно, все это будет располагаться вокруг транспортного узла «Москва-Сити». Так что эта территория несомненно станет мощным ядром экономического развития столицы на годы вперед.

- По итогам 2014 г. в международном рейтинге TomTom, определяющем города мира с самыми загруженными дорогами, Москва заняла четвертое место. До этого она стабильно фигурировала на первом, т.е. являлась лидером по количеству и длине пробок. В столице реально улучшилась дорожная ситуация? В чем Вы видите причины этого?

- Хочу отметить, что ведущая компания TomTom изучает 200 крупнейших городов мира на предмет загруженности дорог далеко не первый год, результаты ее исследований – предмет серьезной и основательной работы. И вот впервые за последние 4 года Москва перестала быть лидером среди самых загруженных трафиком городов мира. Более того – наш город сместился в рейтинге сразу на три позиции. Считаю, что добиться такого снижения нагрузки на улично-дорожную сеть оказалось возможным благодаря качественному подходу к градостроительной политике, курсу на полицентричную модель развития мегаполиса, а также целому комплексу мероприятий в сфере организации транспортной инфраструктуры. Кстати, напомним, что в 2011 г. мы провели собственное исследование дорожной ситуации в городе и пришли к выводу: если прирост числа автомобилей останется прежним, через 3 года Москву ожидает транспортный коллапс. Поэтому мы и разработали комплекс мер, включающий реконструкцию вылетных магистралей, возведение многоуровневых развязок, сооружение внеуличных пешеходных переходов, обустройство боковых проездов, а главное – выделение полос для общественного транспорта на ключевых автомагистралях, развязках и т.д. Мы, как я уже неоднократно говорил, сменили акценты градостроительной политики, сделали упор на развитие новых территорий, чтобы разуплотнить центр города. И вот судите сами: при том что последние 3 года в Москве ежегодно сдается более 8 млн кв. м недвижимости, в 2014 г. никакого транспортного коллапса мы не наблюдали. Не наблюдаем и сейчас, введя только в первом квартале этого года более 2,1 млн кв. м недвижимости, напротив, фиксируем снижение загруженности дорог. Так что улучшение дорожной ситуации – это, несомненно, наша большая градостроительная победа.

- Каковы планы по строительству метро на 2015 и 2016 гг.?

- В первую очередь напомним, что еще в прошлом году мы создали колоссальный задел, чтобы обеспечить в ближайшие 3 года ввод около 60 км

новых линий, 35 новых станций и 6 депо. Кроме того, мы разработали и утвердили трассировки Третьего пересадочного контура метро – «второго кольца» – и новой линии метрополитена в Новую Москву (от ст. «Ул. Новаторов» до ст. «Столбово»). Чуть больше месяца назад мы согласовали скорректированную программу развития метро до 2020 г.: максимально активизируем работы по линиям, формирующим транспортную обеспеченность территорий развития, и здесь делаем упор на строительство метро в Новой Москве, а также на участках ТПК, т.е. там, где это принесет максимальный градостроительный эффект. В 2015 г. – а это год 80-летнего юбилея московского метро – план ввода предусматривает 13 км линий, 8 станций и 2 депо. Особо отмечу, что за весь советский период строительства метро, когда его строила фактически вся страна, такие объемы были достигнуты только один раз, в год 40-летия метро: в 1975 г. метростроители ввели 13,7 км и 6 станций. И вот спустя 40 лет, если не возникнет никаких непредвиденных сложностей и все пойдет по плану, мы фактически повторим тот рекорд. В самое ближайшее время вводим станцию «Котельники», конечную на Таганско-Краснопресненской линии. Это подарок не только москвичам, но и жителям Подмосковья из городских округов Котельники и Люберцы, так как станция имеет два выхода: на территорию столичного района Выхино-Жулебино и на территорию Котельников. Введем в эксплуатацию участок линии от «Тропарево» до «Саларьево», на котором откроем станции «Румянцево» и «Саларьево». В 2015 г. также вводим один из сложнейших участков столичной подземки – участок глубокого заложения на Люблинско-Дмитровской ветке: от «Марьиной Рощи» до «Петровско-Разумовской» со станциями «Петровско-Разумовская», «Бутырская» и «Фонвизинская». На Замоскворецкой линии до конца года планируем открыть новую станцию «Технопарк» (между «Автозаводской» и «Коломенской»), она обеспечит шаговую доступность к промзоне ЗИЛ, которую мы активно развиваем; на северо-западе достроим участок от станции «Речной вокзал» до новой станции «Ховрино». Сегодня московское метро насчитывает 196 действующих станций, и одна из новых

станций, скорее всего «Петровско-Разумовская», в юбилейный год московского метро тоже станет юбилейной – двухсотой.

На 2016 г. запланирован ввод участка Калининско-Солнцевской линии – от «Солнцево» до «Парка Победы», – который мы соединим с запланированным к вводу на тот же год участком ТПК от «Делового центра» до «Петровского парка»; это будет первый участок «второго кольца» метро – самого масштабного проекта за всю историю московского метростроения. Продолжим работы и на других участках и станциях, в том числе на строящейся Кожуховской линии.

Но уже сейчас мы не ограничиваемся программой строительства метро на ближайшие годы, а работаем на перспективу – закладываем коридоры возможных линий на период после 2020 г. Только в проектировании у нас сейчас находится более 180 км новых линий. Кстати, при строительстве Третьего пересадочного контура уже сегодня мы закладываем возможность поворотных съездов на новые радиальные направления, которые могут появиться в будущем. В частности, рассматриваем возможность продления линий метро к аэропорту Внуково, в сторону Троицка, Рублево-Архангельского.