

## Сергей Собянин дал интервью телеканалу «ТВ-Центр»

07.08.2015



**Алексей Фролов:** Добрый день, Сергей Семёнович!

**Сергей Собянин:** Добрый день, Алексей!

**Алексей Фролов:** За последние годы в Москве было реконструировано большинство основных магистралей столицы, построено множество эстакад, развязок. Скажите, если подводить итоги, что нас ожидает в этом году? Или нет, лучше давайте так. Вот давайте подведём итоги пятилетки: насколько вырос дорожный фонд в Москве?

**Сергей Собянин:** Действительно, проще говорить о пятилетке, потому что все эти проекты — хотя многие из них локальные, — но тем не менее они образуют большую систему, которая называется транспортной системой Москвы, а ещё больше — это, конечно, Московский транспортный узел. Это вся транспортная система огромного мегаполиса.

Как Вы знаете, Президентом Российской Федерации Путиным Владимиром Владимировичем дано было поручение о создании такой программы — цельное развитие Московского транспортного узла. Это один из серьёзных системных вопросов, потому что раньше как происходило: в области строились свои дороги, в Москве — свои, они не состыковывались, в результате достаточного эффекта не было. Кроме того, не развивалось пригородное железнодорожное сообщение, практически заглохло метростроение, и, конечно, для того чтобы всё это возродить, состыковать, нужна была цельная программа. И вот то, о чём Вы спросили в части дорожного строительства, это является частью большой, огромной системы развития транспортного узла Московского региона, в котором участвуют и наши коллеги из Московской области, Росавтодора, «Российских железных дорог». Все, кто занимается вообще в России транспортом, они как бы сосредоточились на этом узле.

Что касается московских дорог, то за пятилетку мы их построили около 400 километров. Это почти в 2,5 раза больше, чем в предыдущие пять лет. Более 100 искусственных сооружений: путепроводов, эстакад, тоннелей. Казалось бы, подумаешь, какие-то 400 километров дорог, вот выйти в поле — и там можно тысячами строить. Транспортная стройка в Москве серьёзно отличается от любой стройки в другом регионе страны, потому что мы строим в городе, насыщенном инженерными коммуникациями, жилыми домами, промзонами, дорогами, транспортными объектами. Чтобы построить любой новый объект, даже небольшой, необходимо переложить иногда десятки километров коммуникаций: газопроводов, водопроводов, канализации, электрических сетей и так далее. Это такая ювелирная работа, и в этой работе сопряжены усилия десятков других городских служб. И при всём при этом на городских стройках сегодня работают не посредники, а реальные крупные дорожные компании, которые обладают и инженерными, и рабочими кадрами, и всей необходимой техникой. За счёт этого удалось сократить сроки строительства почти в полтора-два раза. Это очень важно с учётом того, что мы строим действительно не в поле, а в городе.

**Алексей Фролов:** Если уже мы с Вами заговорили о пятилетке, если я правильно понимаю, с 2011 года одним из приоритетов строительной политики города стало возведение объектов социальной инфраструктуры. В самом деле, если мы обратимся к двухтысячным годам, тогда же возводились целые кварталы, где не было ни школ, ни поликлиник, ни детских садов. Сейчас такая ситуация, наверное, уже невозможна. Как Вы оцениваете объём строительства объектов социальной инфраструктуры за последние пять лет?

**Сергей Собянин:** Социальная инфраструктура всегда строилась, может быть, действительно в

недостаточных объёмах, и мы получили новые микрорайоны, в которых был огромный дефицит и школ, и детских садов. Это действительно так. В основном эти проблемы удалось решить, хотя напряжённые точки ещё есть. В целом мы построили около 500 объектов социальной сферы: 250 детских садов и школ, около 70 объектов здравоохранения, объекты культуры, спорта и так далее. Это действительно большая стройка, причём нам удалось вовлечь в неё не только бюджетные ресурсы, но и деньги инвесторов. Сегодня, например, детские дошкольные учреждения на 30 — 40 процентов возводятся уже за счёт средств инвесторов. Это очень важно для того, чтобы обеспечить своевременное комплексное освоение территории, возведение микрорайонов, которые имеют всю инфраструктуру.

Кроме этого, в городе, конечно, появились такие уникальные объекты, как стадион «Спартак», ледовая арена на ЗИЛе, реконструируются «Лужники», начал возводиться новый стадион «Динамо» и так далее. Появляются крупные уникальные объекты мирового уровня.

**Алексей Фролов:** Новая Москва, когда она стала Новой Москвой в 2012 году, как мы её называем, открыла действительно широкое поле для деятельности девелоперов и строителей. Как Вы оцениваете уровень развития Новой Москвы на сегодняшний день, что за это время сделано?

**Сергей Собянин:** Что касается девелоперов, мы с самого начала проводим политику в Москве, чтобы интересы девелоперов были на втором плане, а на первом плане были интересы города и горожан. Поэтому мы в большей части ликвидировали точечную застройку и перенесли основные объёмы либо на промышленные зоны, где можно комплексно осваивать земельные участки, создавать рабочие места и жильё, либо на новую территорию. И уже больше половины всего ввода объектов как раз идёт на новой территории и в промзонах. Причём мы не даём строить одно жильё, мы говорим о том, чтобы создавать не только жилые районы, но и рабочие места.

И Новая Москва — пример тому: там уже создано около 80 тысяч новых рабочих мест. То есть это комплексный проект, в котором москвичи получают и жильё, и рабочие места, и транспортную инфраструктуру, которую мы всеми силами подтягиваем, чтобы она не отставала при освоении новых территорий.

**Алексей Фролов:** Самое время перейти к теме транспорта. Если мы посмотрим на карту столичного метро, за последние несколько лет появилось больше станций, чем за несколько предыдущих десятилетий. Вы собираетесь поддерживать этот темп строительства в ближайшие годы? И сколько станций в этом году откроется?

**Сергей Собянин:** В этом году откроется четыре, и всего за последние годы будет 18 станций метро. При этом надо иметь в виду, что у нас в стройке находятся ещё около трёх десятков станций метро. Это громадная стройка, тяжёлая, сложная, сопряжённая и со сложными проектными работами, с освобождением земельных участков, с привлечением огромного количества специалистов, которых во многих секторах уже и не осталось в стране. Мы собираем в Москве организации, которые занимаются метростроением, со всей страны и даже из других стран СНГ. Сложная стройка, но мы останавливать её не собираемся — несмотря на все трудности, она будет продолжена.

**Алексей Фролов:** Что касается Малого кольца Московской железной дороги, амбициозный проект. Когда москвичи смогут воспользоваться этим Малым кольцом?

**Сергей Собянин:** Мы как раз стоим на одном из участков строительства МКЖД. Конечно, огромная стройка идёт, причём не только укладка новых железнодорожных путей, не только прокладка электрических коммуникаций, силовых подстанций, но и перестройка всей транспортной инфраструктуры. Потому что, для того чтобы проложить третий железнодорожный путь, необходимо расширить путепроводы, эстакады, построить новые дорожные развязки и путепроводы, потому что новая железная дорога уже не вписывается в габариты старых путепроводов. Один из таких — на Звенигородке. Всего таких объектов, может быть, попроще, некоторые посложнее, 29 инженерных сооружений. И все необходимо одновременно закончить в этом и начале следующего года.

Я надеюсь, что основные работы будут закончены уже к лету 2016 года, и осенью мы должны запустить уже пассажирское сообщение, которые свяжет не только пригородное железнодорожное сообщение, но будет, по сути дела, вторым пересадочным контуром для многих станций метро.

**Алексей Фролов:** Ну что ж, время смотреть следующую пятилетку. Благодарю вас, Сергей Семёнович.

**Сергей Собянин:** Спасибо. Всего доброго.

Информация подготовлена порталом Правительства Москвы.

---

Адрес страницы: <http://novokosino.mos.ru/presscenter/news/detail/2060540.html>