

МОСКОВСКАЯ перспектива

№ 44 (1267)

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ. КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ

МЕТРО ПОДВЕДУТ К РЕНОВАЦИИ

Станцию «Зюзино» БКЛ запустят в 2021 году

2

ТЕМА НОМЕРА: МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ СТАРТУЮТ

Встречаем наземное метро

6–7

МЕСТО ВСТРЕЧИ ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ

Знаменитому фильму 40 лет

11



ЗАПУСК МЦД БУДЕТ ИМЕТЬ ОГРОМНОЕ ЗНАЧЕНИЕ В ИЗМЕНЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В МОСКВЕ. ПОСЛЕ ЭТОГО ПАССАЖИРОПОТОК СЕРЬЕЗНО ПОМЕНЯЕТСЯ, СВЯЗКА МЕТРО И ДИАМЕТРОВ ДАСТ КОЛОССАЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ: ПОЯВИТСЯ СОТНЯ НОВЫХ МАРШРУТОВ, СЭКОНОМИТСЯ ОГРОМНОЕ КОЛИЧЕСТВО ВРЕМЕНИ

Марат Хуснуллин, заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства

С. 3



Дворец водных видов спорта в «Лужниках» открыт

Шум приборя в «Лужниках»

Московский дворец водных видов спорта открыл двери для спортсменов и любителей

□ Наталья Крол

В прошедшее воскресенье, 17 ноября, в Москве открылся один из самых больших в России и Восточной Европе Дворец водных видов спорта. «Здесь был бассейн, который практически развалился и не функционировал. Мы решили на его месте создать новый современный центр водных видов спорта. В нем профессиональный 50-метровый бассейн, рядом – два 25-метровых и большой аквапарк», – сообщил мэр Москвы Сергей Собянин, когда центр работал в тестовом режиме.

Объект станет частью крупного столичного спортивного кластера, который складывается в этом районе. Корреспондент «Московской перспективы» посетила дворец и убедилась в его внешних и функциональных достоинствах.

Первое, что вызывает положительные эмоции человека, направляющегося насладиться водными процедурами, это удобная транспортная доступность дворца. Выходя из обновленного павильона станции метро «Воробьевы горы» и через несколько метров попадаешь в вестибюль водного комплекса. Современный дизайн интерьеров, интересные элементы декора, например, кольца светящихся люстр, скульптура мужчины-пловца, выполненная в виде металлически переплетенных конструкций, производят впечатление. Часть фигуры выступает из стены наружу, часть изображена на стене. Человек плывет, он устремлен к электронным турникетам. И мне туда же. Оставив ценные вещи в сейфе и получив полотенце, продвигаюсь в раздевалку.

Электроники здесь много. С ее помощью закрываются шкафчики, на специальном табло есть информация о том, как пользоваться системами хранения и

прочее. Браслет посетителю выдают тоже электронный. С ним можно плавать, посещать любые зоны – тренировочную, СПА, детские, пляжную. На дилетантская пляжная зона производит самое сильное впечатление. Пологий спуск имитирует постепенный вход в море, а сама поверхность воды воспроизводит небольшой шторм. Здесь можно учиться серфингу, а можно просто покачаться на волнах, а потом лечь на лежак под зонтиком. Не совсем московское развлечение, не правда ли? Тем не менее я в Москве, хотя ощущение, что в тропиках.

Дворец водных видов спорта не рассчитан на проведение соревнований. Он предоставляет широкие возможности для любителей активного досуга, физкультуры, хотя спортсмены-пловцы вполне смогут оттачивать свое мастерство на водных дорожках. При этом увидеть свои личные результаты по скорости, времени, протяженности пройденной дистанции

можно на большом электронном табло, если ввести свои данные в специальном меню здесь же в зале. Эта опция доступна всем. Максимальная пропускная способность плавательного центра – 2868 человек в час.

Во дворце несколько бассейнов. Особенно необычные те, дно которых может менять уровень. Отрегулировать его можно за 5–10 минут. Это важно для детских групп и маломобильных посетителей. Зона СПА включает гидромассажные бассейны, бани разного типа, душевые с бочками холодной воды – для любителей острых ощущений. «Старожилы» радуются тому, что опция старого бассейна сохранена, есть возможность поплавать в закрытом помещении, а при желании можно оказаться в открытой части и, минуя классические колонны, плыть в открытом пространстве, разглядывая облака, горизонт города, как бы находясь вне города. Помимо вводного

городка дети получат возможность лежать на песке, причем необычном. Из него можно лепить разные фигурки, чем обычно и занимаются «мелкие» на морском побережье.

Обновленное сооружение сохранило черты старого. Например, декоративные барельефы отставировали и разместили внутри дворца, на фасаде их копии. В целом же новый объект – это технологически современное спортивное сооружение высокого класса. На территории более 50 тыс. кв. метров собраны все передовые технологии в области строительства, спорта и водных развлечений. Пять уровней комплекса включают фитнес-центр и Академию бокса. Они будут открыты несколько позже. Здание накрыто прозрачной крышей, которую в ясную теплую погоду можно открыть, чтобы создать ощущение отдыха на открытом воздухе.

Но хорошей погоды можно и не ждать – во дворце она будет всегда.

17 мгновений подземки

Семнадцатый по счету тоннелепроходческий щит начал в субботу проходку на восточном участке Большой кольцевой линии метро столицы, тоннель пройдет под железнодорожными путями и Таганско-Краснопресненской веткой подземки. Об этом сообщил мэр Москвы Сергей Собянин в своем аккаунте в соцсети «ВКонтакте».

С. 3

Москвичи торопят переезд

Десять новых площадок для строительства стартовых домов по программе реновации включены президиумом правительства Москвы на прошлой неделе в адресный перечень. Об этом рассказал журналистам заместитель мэра по вопросам градполитики и строительства Марат Хуснуллин. Он также пояснил, как формируется база для будущих масштабных строек, которые изменят облик районов столицы.

С. 3

Четыре хорды взяли в кольцо

В проекте «Активный гражданин» открылось новое голосование. Горожанам предлагается оценить проект строительства хордовых магистралей. По мнению экспертов, создание «хордового кольца» – важный и нужный проект для всей транспортной системы Москвы. Четыре магистрали – Северо-западная, Северо-восточная, Юго-восточная хорды и Южная рокада, – в отличие от МКАД и ТТК будут иметь выходы за пределы города. Около 7 млн человек смогут быстрее перемещаться в мегаполисе.

С. 4

Первоклассные стройки

Столичные инвесторы увеличили ввод социальных объектов. С начала нынешнего года они сдали в эксплуатацию 16 детских садов – это на 25% больше, чем в 2018 году, и на 44% больше, чем в 2017-м. В среднем за счет внебюджетных источников в Москве строится более 40% социальной инфраструктуры. По словам главы стройкомплекса Марата Хуснуллина, такие вложения повышают капитализацию жилых проектов и качество городской среды.

С. 8

ОПРОС «МОСКОВСКОЙ ПЕРСПЕКТИВЫ»



С. 6–7

Эксперты о запуске МЦД

Олег Тонин, заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги»:

МЦД полностью интегрируют в систему работы метрополитена. Это касается интервалов движения поездов, времени работы, а также набора сервисов. Уверен, что Московские центральные диаметры будут удобны и востребованы горожанами. Пассажиры оценят красоту и удобство поездов, а также транспортно-пересадочных узлов. Более того, модернизация железных дорог создаст совершенно другую городскую среду в сравнении с той, которая была раньше. Если в советские годы вдоль ж/д коридоров формировалась в основном промышленность, то сейчас это современные районы со всеми необходимыми для жизни атрибутами, при этом обеспеченные транспортной инфраструктурой.

02 | город власть

Метро подведут к реновации

Станцию «Зюзино» Большой кольцевой линии запустят в 2021 году

□ Андрей Мещеряков

Посетив в минувшую среду станцию метро «Зюзино», мэр Москвы Сергей Собянин ознакомился с ходом работ на южном участке Большой кольцевой линии метро (БКЛ). «Станция «Зюзино» будет расположена в центре огромного жилого микрорайона, большая часть домов которого включена в программу реновации. Вместе с новым жильем его жители получат метро в шаговой доступности от дома. Пока строительство этого отрезка БКЛ находится на начальной стадии, но должно быть завершено уже через два года», – сказал столичный градоначальник.

Сергей Собянин отметил, что строительство южного участка БКЛ идет по графику. «Работы здесь – непочатый край. Чтобы реализовать задуманное и уложиться в срок, строителям необходимо напрячь все силы и четко выполнять поставленные перед ними задачи. А страхи жителей Зюзино о том, что в ходе реновации ухудшится транспортная ситуация в их районе, – несостоятельны. Наоборот, сюда придут новые станции метрополитена, которые разгрузят радиальные направления столичной подземки и улично-дорожную сеть. Так, станцию метро «Зюзино» возведут на пересечении улицы Каховки с Севастопольским проспектом», – подчеркнул Сергей Собянин. В настоящее время на возведении станции «Зюзино» трудятся 280 человек. Завершена разработка грунта котлованов,



Площадка строительства станции метро «Зюзино» БКЛ

ведется устройство основных конструкций, рассказали представители АО «Мосинжпроект» – управляющей компании по строительству новых линий и станций московского метро. Несмотря на типовую конструкцию, станция «Зюзино», по словам главного архитектора Москвы Сергея Кузнецова, будет иметь яркий индивидуальный образ, сочетающийся с эстетикой района типовой застройки 1960-х годов. В дизайне будут использованы серые, черные и желтые цвета. Стены вдоль путей оформят алюминиевыми панелями. Колонны облицуют светло-серым мрамором с выраженной текстурой.

Главной особенностью станции станет декоративный подвесной потолок в виде пчелиных сот, который создадут из



С ОТКРЫТИЕМ ЮЖНОГО УЧАСТКА БКЛ УЛУЧШИТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИТУАЦИЯ СРАЗУ В ПЯТИ РАЙОНАХ СТОЛИЦЫ – ЭТО ПРОСПЕКТ ВЕРНАДСКОГО, ОБРУЧЕВСКИЙ, КОНЬКОВО, ЧЕРЕМУШКИ И ЗЮЗИНО

алюминиевых пластин разных размеров со множеством светодиодов. Сложный ритм потолка будет контрастировать с простым рисунком пола, отделанного двумя разновидностями природного камня – светло-серым гранитом и черным габбродиоритом (габбро-диабазом).

Кроме того, на станции «Зюзино» ведется монтаж ТПМК Herrenknecht S-219 «Роза» диаметром шесть метров для проходки тоннеля до станции «Воронцовской» протяженностью 2,1 тыс. метров. Старт комплекса запланирован на конец ноября, а окончание – на август 2020 года. Тоннель пройдет под действующей Калужско-Рижской линией, что в метро случается нечасто. При этом станция «Воронцовская» станет пересадочной на «Калужскую».

Ранее тоннелепроходческий комплекс «Роза» уже работал на строительстве тоннелей БКЛ – на участках от «Воронцовской» до «Улицы Новаторов» и от «Каховской» до «Зюзино».

На участке «Проект Вернадского» – «Каховская» полностью закончен перегон от станции «Воронцовская» до «Улицы Новаторов» (1,3 тыс. метров). Завершена также проходка одного из тоннелей от «Каховской» до «Зюзино» (1 тыс. метров).

До конца текущего года планируется завершить проходку обоих тоннелей от станции «Проект Вернадского» до «Улицы Новаторов», а в ноябре – строительство левого перегона между «Каховской» и «Зюзино».

Готовность южного участка БКЛ со станциями «Зюзино», «Улица Новаторов» и «Воронцовская», по словам строителя, составляет 22%.

Открытием южного участка БКЛ улучшится транспортная ситуация сразу в пяти районах столицы – это Проспект Вернадского, Обручевский, Коньково, Черемушки и Зюзино. В общей сложности здесь проживают более полумиллиона человек. Снизится нагрузка на действующие на этих территориях линии подземки, а интенсивность движения на автомагистралях сократится на 15%. Именно на южном участке Большая кольцевая линия будет интегрирована со строящейся Коммунарской линией метро.

«Станцию «Зюзино» откроют одновременно с девятью другими станциями, расположенными на 20-километровом участке БКЛ от «Мневников» до «Зюзино». Запуск планируется в 2021 году», – пообещал Сергей Собянин.

Виртуозное мастерство строителей

Музыкальная школа имени Листа станет культурной площадкой района Вешняки

□ Сергей Чаев

На минувшей неделе мэр Москвы Сергей Собянин открыл новое здание детской музыкальной школы им. Ференца Листа, построенное рядом с общеобразовательной школой № 402 на улице Косинской, в которой более 30 лет оба учебных заведения занимали одни и те же площади. В результате музыкальной школе, отвечающей за дополнительное образование детей, приходилось полностью зависеть от учебного расписания средней школы. Теперь у нее собственное современное здание, построенное на средства бюджета города.



В новом здании музыкальной школы им. Ференца Листа в различных классах и студиях смогут заниматься 300 учеников

В новой музыкальной школе созданы все условия для воспитания будущих музыкантов. Сергей Собянин после посещения школы подчеркнул, что она, несомненно, станет значимым культурным и общественным центром для жителей района Вешняки.

Современное трехэтажное здание площадью 4,1 тыс. кв. метров в четыре раза больше, чем те помещения, которые прежде занимало музыкальное учреждение. Для организации полноценных занятий они не были приспособлены. Сегодня в школе могут заниматься 300 учеников.

«Переехав в новое здание, музыкальная школа имени Ференца Листа повысит качество и доступность дополнительного музыкального образова-

ния для детей и обеспечит их культурный досуг», – сказал глава стройкомплекса столицы Марат Хуснуллин и напомнил при этом, что ученики и преподаватели школы регулярно выступают с концертами, участвуют в конкурсах международного уровня, сотрудничают с различными благотворительными программами.

По мнению руководителя школы Алины Березиной, теперь учебное заведение великолепно подготовлено для занятий музыкой.

Здесь оборудованы классы по различным музыкальным специальностям, хоровой и оркестровой, имеются большой и малый концертные залы, универсальный зал, в котором

можно заниматься хореографией, развлекать и душ, а также буфет на первом этаже школы.

В классах для теоретических занятий установлено интерактивное оборудование – доски с нотным станом, магнитные стенды для информации. Все кабинеты оснащены музыкальными центрами и современными аудиосистемами.

В большом концертном зале, рассчитанном на 180 зрителей, появился роуль знаменитой марки «Блютнер». В зале можно не только репетировать и устраивать концерты, но и смотреть кино.

Малый зал вмещает 60 человек. Здесь будут проходить коллективные репетиции и

собрания, уроки по вокалу и различные школьные мероприятия, сдача экзаменов.

Новое направление, которое появилось в школе после переезда, – звукорежиссура. На втором этаже здания расположена профессиональная студия звукозаписи, оснащенная по последнему слову техники. Здесь ведутся записи солистов и небольших вокальных коллективов, проходят занятия по студийной звукозаписи. Школа – флагман в этом направлении.

Для желающих заниматься танцами школа впервые набрала в группы детей в возрасте от трех до десяти лет. «В перспективе мы планируем развивать не только музыкальное направление, но и хореографическое», – сказала Алина Березина.

КСТАТИ

В пятницу Сергей Собянин осмотрел строящийся дошкольный корпус школы № 709 в районе Северный. «Строительство детского сада практически завершено. Получилось качественное и уютное для детишек здание. Прошу не забывать с его открытием, оперативно выполнять оставшиеся работы и получать разрешение на ввод. Как только здание передадут школе, начинайте прием детей, так что проблем с местами в детских садах в этом районе уже не будет», – сказал Сергей Собянин. Строительство нового дошкольного учреждения должно завершиться в этом году. Оно возводится по индивидуальному проекту и отвечает современным требованиям комфорта и безопасности детей. Трехэтажное здание общей площадью 1,2 тыс. кв. метров рассчитано на 225 малышей, 9 групп (две младшие, средние и старшие группы и три – подготовительные). В каждой группе будут собственная раздевалка, игровая и буфетная, а раздвижная перегородка между игровой и спальней позволит трансформировать эти помещения в единое пространство. Для работы кружков, проведения музыкальных и спортивных занятий предусмотрены отдельные залы и классы. На прилегающей к детскому саду территории обустроены веранды, спортивная и игровые площадки.

КОРОТКО



Сергей Собянин открыл после реконструкции корпус МКБ «Вымпел»

В понедельник мэр Москвы Сергей Собянин открыл после реконструкции производственно-конструкторский корпус машиностроительного конструкторского бюро (МКБ) «Вымпел» им. И.И. Торопова и поздравил коллектив с 70-летним юбилеем предприятия. Столичный градоначальник отметил, что «предприятие первым в мире создало новейшую ракету четвертого поколения средней дальности «воздух-воздух». На базе «Вымпел» работает Центр подготовки персонала, который осуществляет подготовку специалистов летного и инженерно-технического состава по всей номенклатуре продукции военного назначения». В 2017 году правительство Москвы присвоило предприятию статус промышленного комплекса, что дало ему право на получение налоговых льгот, предусмотренных городским законодательством. За два года объем предоставленных городом льгот составил 93,7 млн рублей. Это частично помогло «Вымпелу» реализовать проект реконструкции основного производственно-конструкторского корпуса площадью 18 тыс. кв. метров, выходящего на Волоколамское шоссе. Обеспечены оптимальные условия труда для 500 высококвалифицированных сотрудников предприятия, на котором в общей сложности трудятся свыше 2,3 тыс. человек.



Столица улучшила свои показатели в рейтинге инновационных городов мира

Москва поднялась на 10 позиций в рейтинге инновационных городов мира Innovation Cities Global Index (2thinknow). В прошлом году столица находилась на 48-м месте, а в нынешнем поднялась на 38-е, обогнав Стамбул, Осло, Рим, Гонконг и многие другие мегаполисы. Города-участники оценивались по 162 показателям, объединенным в три блока: «Инфраструктура для человеческого капитала», «Рыночный потенциал» и «Культурное достояние».

Эксперты оценивали показатели валового регионального продукта, количество представительств международных компаний, уровень благосостояния и образования, наличие промышленных кластеров и собственного городского бренда. Кроме того, учитывалась политика властей в развитии ИТ-сферы, беспроводных сетей и системы электронных платежей. В пятерку лидеров вошли Нью-Йорк, Токио, Лондон, Лос-Анджелес и Сингапур. Равное с Московской количество баллов набрали японская Осака, канадский Ванкувер, Портленд и Лас-Вегас (США). Москва оставила позади себя в рейтинге Стамбул, Осло, Рим, Копенгаген, Дублин, Гонконг, Хельсинки и Брюссель.



Началось переселение жителей микрорайона «Камушки» по программе реновации

В Пресненском районе начался переезд жителей четырех пятиэтажек по программе реновации, об этом сообщил руководитель департамента градостроительной политики Москвы Сергей Лёвкин.

«Жители старых домов, расположенных по адресам: 2-й Красногвардейский проезд, д. 10, 1-й Красногвардейский проезд, д. 20, и ул. Антонова-Овсеенко, д. 7 и д. 9, начали переезд в новый реновационный дом по адресу: Мухомольный проезд, д. 2», – рассказал Лёвкин. По словам руководителя департамента строительства Москвы Андрея Бочкарёва, помещения первого этажа нового дома – нежилые и рассчитаны на размещение точек ритейла и бытового обслуживания, салонов красоты, творческих кружков и спортивных секций.

«На первом этаже также обустроен детский сад с залами для музыкальных, физкультурных и других занятий. Во дворе дома оборудованы детские и спортивные площадки, а также площадки для отдыха взрослых. В дополнение к подземной парковке предусмотрены машино-места на открытой плоскостной стоянке, в том числе и для маломобильных людей», – рассказал Бочкарёв.



На ВДНХ откроется самый большой каток в Европе

На территории столичной ВДНХ 22 ноября будет открыт самый большой в Европе искусственный каток, ледовые дорожки пройдут между павильонами выставки, сообщил мэр Москвы Сергей Собянин. «Несмотря на теплую погоду, в следующую пятницу на ВДНХ откроется главный каток страны. Самый большой в Европе из искусственных и уж точно один из самых красивых», – написал Собянин на своей странице в соцсети «ВКонтакте».

Он добавил, что ледовые дорожки катка пройдут между обновленными павильонами ВДНХ. А с высоты они будут похожи по форме на золотой ключик.



В «Москва-Сити» построили новый небоскреб

Завершено строительство 79-этажного небоскреба в составе многофункционального административно-делового комплекса Neva Towers в деловом центре «Москва-Сити», сообщил председатель Мосгостройнадзора Олег Антосенко. Здание с парковкой на 1701 место возвели за счет средств инвестора. Это первая очередь строительства небоскреба, который возводится на Краснопресненской набережной, уч. 17–18, в районе Пресненский. Neva Towers будет состоять из двух башен на едином четырехэтажном стилобате (общая нижняя часть). В них разместятся офисы, апартаменты и паркинги на 2040 мест. По его словам, до конца 2020 года планируется построить и вторую башню – в 68 этажей. Сейчас там заканчиваются монолитные работы, ведутся монтаж фасадов, внутренние инженерные систем, кладка стен и перегородок.

Москвичи торопят переезд

Подобрана 361 площадка для строительства стартовых домов

«С.1»
Виктор Дмитриев

Десять новых участков для возведения домов по реновации общей площадью 128,1 тыс. кв. метров включены в адресный перечень в девяти районах семи округов столицы. В построенное на них жилье комфорт-класса переедут жильцы 21 сносимой пятиэтажки – в общей сложности 4,7 тыс. человек, проживающих в 1833 квартирах.

На сегодняшний день в городе уже подобраны 361 площадка под новые дома, и этот список будет пополняться. В целом участки под строительство домов по программе реновации найдены, они обеспечат выполнение 30% программы, сказал Марат Хуснуллин.

«К тому же после завершения публичных слушаний, а в этом году планируется обсудить порядка 84 проектов планировки площадок, в которых участвуют и жители, и архитекторы, участки, готовых под застройку, станет еще больше. Уже в ближайшее время мы сможем составить на ближайшие 5–6 лет план, кто и куда переедет из участников реновации. При этом 98% москвичей довольны тем, какие квартиры им предлагают, и охотно в них переезжают. Их устраивает и география, и качество жилья. Считаю, что этот показатель подтверждает наш абсолютный успех», – подчеркнул глава стройкомплекса.

Марат Хуснуллин также отметил, что строительство на новых десяти площадках начнется в конце 2020 – начале 2021 года. На возведение одного дома уйдет в среднем 18 месяцев, поэтому горожане начнут заселяться в готовые квартиры в 2022-м. Всего до конца 2022 года планируется построить и спроектировать 2,8 млн кв. метров жилья по программе реновации.

«Новые стартовые площадки находятся в шаговой доступности от сносимых домов. Это гарантирует их жителям максимально комфортные условия переезда в построенное жилье», – сказал



98% москвичей довольны тем, какие квартиры им предлагают в рамках реновации

заместитель мэра и отметил, что с подбором стартовых площадок в центре города складывается весьма непростая ситуация.

«На заседании правительства мы договорились, что будет выполнена комплексная схема обеспечения районов реновации инженерными коммуникациями. Это позволит нам поэтапно реконструировать сети, выполнять поэтапное благоустройство территорий, а самое главное – поэтапно вводить в строй возведенные дома. Работа ведется параллельно на всех проектах планировки, которые мы на сегодняшний день утвердили на правительстве», – заключил заммэра.

Всего с момента старта программы реновации в Москве построили и ввели в строй 47 домов, 43 из которых переданы под заселение. В них переезжают жильцы 80 сносимых пятиэтажек. В текущем году новоселье уже справили 10,8 тыс. человек. К концу года количество новоселов увеличится до 12 тыс.

Еще 142 здания по программе реновации находятся в стадии строительства и проектирования.

КСТАТИ

На заседании президиума правительства Москвы также отмечалось, что с 4 октября по 5 ноября 2019 года на портале «Активный гражданин» прошло голосование, в ходе которого москвичи могли выразить свое мнение о том, является ли срок программы реновации – 15 лет – оптимальным, либо ее реализацию необходимо ускорить. В голосовании приняли участие 190 тыс. человек, из которых конкретный ответ дали 146 тыс. участников, остальные затруднились ответить. Таким образом, 73% участников голосования считают необходимым ускорить реализацию программы. При этом 61% рассматривает возможность купить квартиру в домах, которые будут строить в кварталах реновации, если часть квартир будет выставлена городом в свободную продажу.



УЖЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ МЫ СМОЖЕМ СОСТАВИТЬ НА БЛИЖАЙШИЕ 5–6 ЛЕТ ПЛАН, КТО И КУДА ПЕРЕЕДЕТ ИЗ УЧАСТНИКОВ ПРОГРАММЫ РЕНОВАЦИИ

Округ	Район	Адрес или адресный ориентир
ЦАО	Басманный	Посланников переулок, вл. 18
СВАО	Южное Медведково	проезд Дежнева, вл. 30, корп. 3
СВАО	Южное Медведково	проезд Дежнева, вл. 32
ВАО	Богородское	Краснобогатырская улица, вблизи вл. 38
ЮАО	Нагатинский Затон	Судостроительная улица, вл. 5
ЮАО	Царицыно	Пролетарский проспект, вл. 16, корп. 3
ЮЗАО	Черемушки	Новочеремушкинская улица, вл. 56, корп. 3
ЗАО	Проспект Вернадского	улица Лобачевского, вл. 28–36
ЗАО	Фили-Давыдково	Кастаневская улица, вл. 32, корп. 1
ТиНАО	Московский	г. Московский, вблизи участка с кадастровым № 50:21:0110205:597 (уч. 1)

До Бирюлева маршрут построен

Определена трассировка новой линии метро

Валерия Козырева

Жители Восточного и Западного Бирюлева ждут метро с советских времен. Еще 20 лет назад в Генплане Москвы в этих районах было предусмотрено строительство подземки. О том, как будет проходить Бирюлевская линия, в минувшую субботу рассказал заммэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. «На заседании штаба по градостроительной политике у мэра Москвы Сергея Собянина была утверждена предварительная трассировка. Мы практически всем составом руководства стройкомплекса, АО «Мосинжпроект» и проектировщиков проехали по будущей Бирюлевской линии, чтобы посмотреть, где физически будут располагаться станции и какие есть проблемы», – сообщил заммэра.

Первый участок новой линии будет состоять из девяти станций, его длина около 20 км. Начнется ветка с территории ЗИЛА, дальше пройдет через районы Курьяново и Царицыно до Бирюлево Восточного, а затем в районе Липецкой улицы повернет в Бирюлево Западное. По словам Марата Хуснуллина, благодаря двум



Протяженность Бирюлевской линии метро составит 34 км

новым пересадочным узлам жители ЮАО смогут добраться до окружных рельсовых линий Москвы (МЦК и БКЛ) меньше чем за 20 минут.

«Бирюлевская ветка даст очень важную связку между платформой Московского центрального кольца ЗИЛ и метро «Технопарк». Там до конца года откроется большой тематический парк «Остров мечты», новая станция повысит его доступность для посетителей. Дальше линия пройдет под Москвой-рекой до строящейся станции БКЛ «Кленовый бульвар». Еще

один «подводный» тоннель построим в Курьянове. В данном микрорайоне небольшой пассажиропоток, но из-за переезда больше 3 км там необходимо построить либо техническую станцию, либо аварийный выход», – сообщил глава стройкомплекса. Отметим, что подобная промежуточная станция есть в Троице-Лыкове, которая обслуживается, но останавливаются. В будущем, когда на месте промзон появятся оживленные жилые кварталы, подобный задел в метрополитене окажется

весьма кстати. С развитием Бирюлевской ветки метро рядом с домом получат жители района Москворечье-Сабурово и ЖК «Царицыно». Согласно предварительной схеме, платформы будут располагаться на Кавказском бульваре и улице Бакинской. Затем линия протянется вдоль Липецкой улицы, там будет две станции: на пересечении с Проектируемым проездом № 5108 и с улицей Лебедевской. Следующую остановку составы будут совершать в районе Бирюлево Западное, там москвичи смогут сесть в метро на Востряков-

ском проезде. Но на девяти станциях перспектива развития новой радиальной линии не заканчивается.

«В районе станции Битца мы планируем пересечение железной дороги и соединение со вторым Московским центральным диаметром с возможностью дойти до Щербинки, откуда сделать ответвление в сторону новой Москвы. Кроме того, на станции ЗИЛ мы будем обязательно закладывать оборотные тупики. На сегодняшний день на всех строящихся линиях предусматривается возможность будущего продления. Правда, на ближайшие 10 лет мы не видим необходимости продлевать Бирюлевскую ветку в центр, поэтому на данный момент работаем над участком от ЗИЛА до МКАД. В конце ноября, после запуска первых двух линий МЦД, пассажиропоток серьезно поменяется. У москвичей появятся сотни новых маршрутов, они смогут сэкономить большое количество времени. Мы еще раз осмыслим, как пассажиры будут двигаться, после чего будем принимать решение по развитию линий метро в увязке с железной дорогой», – прокомментировал Марат Хуснуллин и отметил, что вместе с метрополитеном в Бирюлево придут инвестиции, после чего район заживет совсем другой жизнью. Строительство Бирюлевской линии метро может начаться после 2025 года.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Марат Хуснуллин, заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства:



Московские центральные диаметры (МЦД) – это крупнейший транспортный проект столичной агломерации, который объединит пассажиропоток пригородных электричек и метро. Диаметры соединят разрозненные жд направления, превратив их в полноценные линии, по которым без пересадок можно будет проехать через столицу и добраться до ближайших городов Подмосковья.

Работы по этому проекту идут полным ходом. Тысяча людей работает практически в круглосуточном режиме, чтобы запустить первые диаметры. Уже на этой неделе будет определена дата запуска первых двух линий Московских центральных диаметров Одинцово – Лобня (МЦД-1) и Нахабино – Подольск (МЦД-2). Их протяженность составляет 132 километра. На них будут находиться 66 станций, с 27 из которых можно пересесть на метро, Московское центральное кольцо (МЦК) или радиальные направления железной дороги. На станциях появятся тактильная плитка, скамейки, информационные табло, системы голосового оповещения, стойки SOS, навигация и хорошее освещение.

Запуск этих маршрутов будет иметь огромное значение в изменении транспортной ситуации в Москве. После этого пассажиропоток серьезно поменяется, связка метро и МЦД даст колоссальный эффект: появится сотня новых маршрутов, сэкономится огромное количество времени. Сегодня железная дорога воспринимается как пригородный, дачный вид транспорта. Запуская проект Московских центральных диаметров, мы поставили задачу сделать электричку полноценным видом городского транспорта, пользоваться которым было бы так же удобно, как метро.

Помимо строительства новых станций и реконструкции существующих к запуску первых двух маршрутов МЦД планируется привести в порядок и благоустроить более 60 га прилегающих к ним территорий. Там, где это возможно, автобусные остановки перенесут ближе к платформам, чтобы пассажирам было удобнее добираться до МЦД.

Всего планируется открыть пять диаметров. Таким образом, для 6 млн пассажиров, половина из которых москвичи, а половина – жители Подмосковья, время в пути с одного конца Москвы до другого сократится в 2–2,5 раза.

Подробнее о проекте МЦД на стр. 6–7

17 мгновений подземки

Еще один тоннелепроходческий щит начал работу на БКЛ

«С.1»
Максим Клинский

«Сегодня начали строить тоннель от «Нижегородской» до «Текстильщиков» на востоке Большого кольца. Метро в этой части города ждут жители Кузьмино, Текстильщики и Печатники. Трасса будет сложной: водонасыщенный грунт, а сверху – железнодорожные пути и действующая фиолетовая линия», – написал Собянин.

Как следует из видеоролика, размещенного на странице столичного градоначальника, теперь Большое кольцо строят 17 щитов. Щит, названный «Светлана», пройдет 375 метров одного из тоннелей БКЛ.

Кроме того, на станции «Текстильщики» восточного участка Большой кольцевой линии московского метро началась сборка головной части 10-метрового тоннелепроходческого комплекса (ТПМК) «Виктория».

По словам генерального директора АО «Мосинжпроект» Марса Газизуллина, 10-метровому тоннелепроходческому комплексу Herrenknecht S-517 «Виктория» предстоит проложить двухпутный тоннель между станциями «Текстильщики», «Печатники» и «Нагатинский Затон».

Всего на Большом кольце метро для строительства двухпутных тоннелей будет использовано четыре ТПМК большого диаметра. Помимо «Виктории» будут задействованы ТПМК «Победа» китайского производства, который построит участок метро от станции «Нагатинский Затон» до «Кленового бульвара», ТПМК «Лилия» уже возвел более половины первого двухпутного тоннеля от станции «Карамышевская» до «Мневников», идет монтаж щита-гиганта «Надежда» для проходки участка до «Давыдково».

«Надежду» доставили из Санкт-Петербурга. Там он построил перегон протяженностью 4,5 км между станциями «Проспект Славы» и «Шушары» (проектное название станции «Южная»), а также 5-километровый двухпутный тоннель от станции «Новокрестовская» до «Беговой».

10-метровый тоннелепроходческий комплекс «Победа» также доставлен из Китая в Россию. По словам Марса Газизуллина, с помощью него китайский подрядчик выполнит проходку двухпутного тоннеля метро от станции «Нагатинский Затон» до «Кленового бульвара» и далее – до переходной камеры.

Столица может войти в Книгу рекордов Гиннеса по количеству используемых тоннелепроходческих щитов для строительства метро, рассказал глава стройкомплекса Марат Хуснуллин. Сейчас на проходке тоннелей столичной подземки задействовано 30 ТПМК. «Никогда, ни в одном мегаполисе мира одновременно столько щитов не работало. Поэтому Мосинжпроект планирует подать заявку в Книгу рекордов Гиннеса», – отметил он.

04 | транспорт мнения

Четыре хорды взяли в кольцо

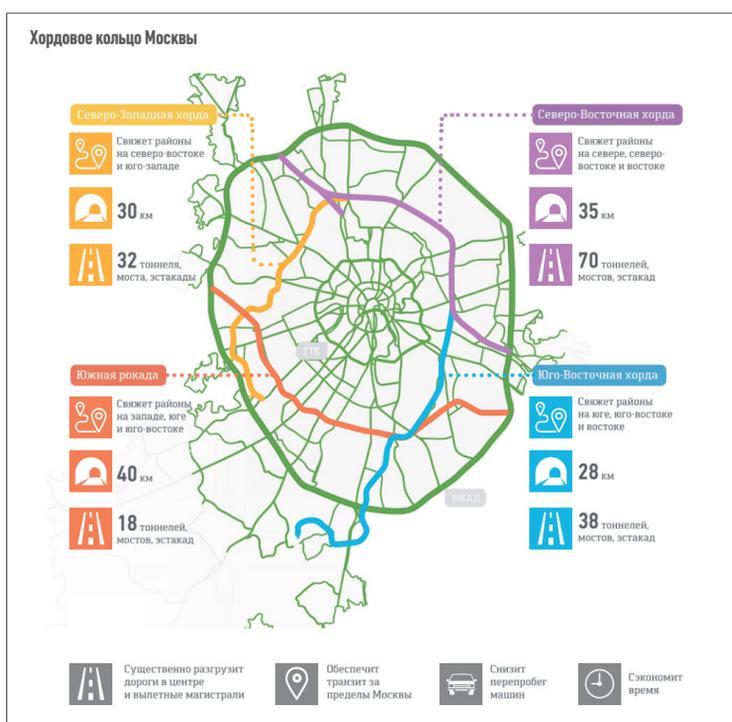
Москвичи в проекте «Активный гражданин» оценят строительство новых магистралей

Андрей Макаровский

Голосование в проекте «Активный гражданин» включает пять вопросов. Сначала предлагается высказать мнение по поводу строительства хорд. В ответе на второй нужно указать, каким видом транспорта человек пользуется. Среди вариантов – «Личный автомобиль или каршеринг», «Такси», «Наземный общественный транспорт», «Метро, включая МЦК, электрички», «Передвигаюсь пешком», «Велосипед».

Далее москвичи расскажут, планируют ли они пользоваться новыми магистральями во время поездок на личном авто, такси или общественном транспорте. В ответе на четвертый вопрос необходимо продолжить фразу «В результате строительства хордовых магистралей транспортная ситуация...» одним из предложенных вариантов ответа: «Значительно улучшится», «Улучшится, но радикальных изменений не произойдет», «Не изменится» или выбрать «Затрудняюсь ответить».

В последнем пункте нужно будет ответить на вопрос о том, часто ли горожане бывают в районах прохождения новых магистралей. Можно выбрать из вариантов: «Живу в одном из районов», «Работаю в одном из районов», «Бываю часто», «Бываю редко», «Не бываю» или «Затрудняюсь ответить».



Напомним, новое дорожное кольцо Москвы будет образовано из Северо-западной, Северо-восточной, Юго-восточной хорд и Южной рокады. В общей сложности планируется возвести 150 мостов, тоннелей и эстакад.

Протяженность кольца составит 133 км с учетом подъездных путей и выходов на вы-

летные магистрали, что, в свою очередь, сопоставимо с МКАД длиной 109 км и в три раза больше ТТК, протяженность которого составляет 35 км.

По словам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, строительство Северо-западной хорды прак-

тически завершено, готовы две трети Северо-восточной, значительная часть Южной рокады. Уже идет возведение нескольких участков Юго-восточной хорды, по остальным ведется проектно-исследовательские работы.

«В ближайшие годы основной задачей для нас станет завершение строительства

всех хордовых магистралей и формирование так называемого хордового кольца. Мэр Москвы Сергей Собянин поручил реализовать этот проект в кратчайшие сроки. Северо-западная хорда связала районы на северо-востоке и юго-западе Москвы. Северо-восточная соединит районы на севере, северо-востоке и востоке столицы. Южная рокада – районы на западе, юге и юго-востоке. Юго-восточная хорда свяжет районы на юге, юго-востоке и востоке. Хордовое кольцо существенно разгрузит дороги в центре и вылетные магистрали, обеспечит удобный транзит транспорта за пределы Москвы, позволит снизить перепробег автомобилей. Автомобилисты ощутят эффект в экономии времени на поездках, сокращении перепробегов транспорта», – отметил руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев.

Строительство хорд в Москве имеет и множество других плюсов. По мнению специалистов, система хордовых магистралей на 20 процентов эффективнее, чем замкнутая кольцевая. За счет сокращения перепробега транспорта снижается количество вредных выбросов в атмосферу. Кроме того, развитие получат территории, прилегающие к новым трассам. Каждый из проектов подразумевает благоустройство и озеленение территорий, что также благоприятно скажется на экологической обстановке в столице.

МНЕНИЯ



Екатерина Чернашкина, главный специалист Института Генплана Москвы:

Хорды строятся для улучшения условий движения транспорта и транспортного обслуживания прилегающих к ним районов и города в целом, для создания новых удобных маршрутов движения и сокращения времени в пути. Периферийные участки хорд – это новые радиальные направления, а центральные участки формируют распределительный контур – «хордовое кольцо», которое так же, как в свое время ТТК, будет перехватывать и перераспределять транспортные потоки. Строительство новых путепроводов и мостов по трассе позволит связать территории города, разделенные железными дорогами и рекой Москвой.



Михаил Блинкин, директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ:

Система хорд, которая призвана отвести трафик от центра города, обещала уже давно, это совершенно правильная идея. Кольцо, составленное из хорд, имеет огромное преимущество перед обычным кольцом, поскольку у хорды есть два конца, которые выводят автомобили из города. Если отвечать на вопрос, нужно ли это, то да, нужно. А если отвечать на вопрос, сколько это стоит, то в Москве все стоит очень дорого, а транспортное строительство особенно. Причины чисто технические – первая глава сводного сметного расчета, а именно снос и перекладка коммуникаций и компенсации потерь прежним землепользователям, стоит дороже, чем само строительство. И в Москве по-другому невозможно – свободного места нет. Московский дефицит асфальта касается не только автомобилистов, но и общественного транспорта. В этом политика столичных властей сбалансирована. Проблема в том, что даже такие масштабные дорожные стройки не отменяют необходимости дальнейшего мощнейшего развития общественного транспорта и ущемления интересов автовладельцев. Потому что для наших 5 млн машин в Москве никогда не найдется достаточно места для комфортного существования.



Илья Заливухин, руководитель бюро «Яузпроект», вице-президент Союза московских архитекторов:

Давно понятно, что городу нужна единая система скоростных дорог. По Генплану 1974 года были запланированы четыре хорды, но они должны были стать именно скоростными дорогами и представляли собой единую систему. Северо-восточная и Юго-восточная – это полноценные хорды. Северо-западная хорда и Южная рокада – это, скорее, гибридная система, так как они проходят по существующим улицам. Я полностью поддерживаю Северо-восточную и Юго-восточную хорды, так как это действительно полноценные скоростные дороги. Нужно создать единую систему, сетку скоростных дорог. Это общепринято: в Париже, в Мадриде, в Шанхае работает именно такая система.



Павел Зюзин, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ:

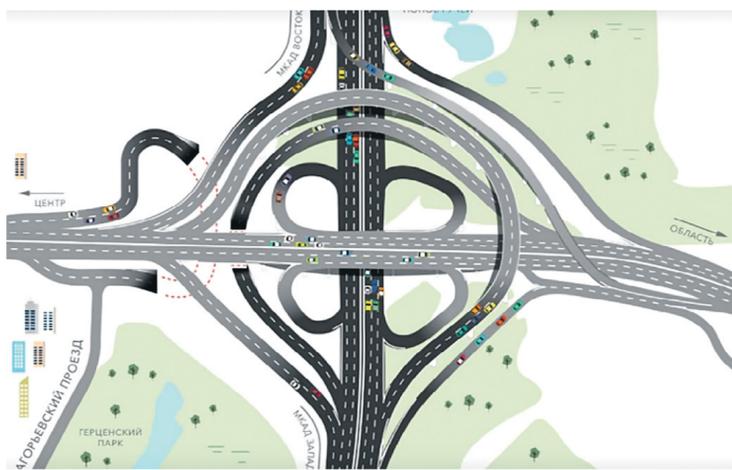
Я бы выделил две парадигмы автодорожного строительства в Москве. В 1990-х – начале 2000-х годов превалировала практика, когда в городе велось строительство так называемых полимагистралей, крупных элементов улично-дорожных сетей с большим числом полос. Яркими наследниками того времени являются Большая Ленинградка, проспект Мира. Эта практика себя не оправдала. То же самое Третье транспортное кольцо оказалось не полностью изолированным от остального трафика: масса пересечений в одном уровне, примыкание к боковым участками улично-дорожной сети сильно снижает его эффективность. В настоящее время принята иная концепция. Прежде всего все эти нововведения – результат анализа международного опыта, очень богатого и в части автодорожного строительства, и в части развития общественного транспорта. И конечно, это сказалось на дорожном строительстве, которое, скорее всего, и дальше будет смещаться в сторону повышения связанности улично-дорожных сетей. Я считаю такую логику правильной. Вместе с этим также идет строительство хорд, но это уже не Третье транспортное кольцо, это более высокотехнологичные транспортные коридоры, которые позволяют, в общем-то, пересекать агломерацию с максимально возможной скоростью и в разных уровнях, и они будут иметь пересечения со всеми основными шоссе. Поэтому я думаю, что этот, второй путь, который сейчас у нас возобладал, более соответствует передовым мировым трендам.

Клевер отцвел на МКАД

Реконструкция развязки на Кольцевой автодороге продолжается

Валерия Козырева

В столице решают судьбу последних «клеверных» развязок на МКАД. Городские власти пришли к выводу, что подобные объекты уже не справляются с поставленной перед ними задачей распределить большой поток машин. В Москве за последние девять лет 16 крупных развязок старого типа уже заменили современными многоуровневыми направленными съездами. По словам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, это позволило снизить загруженность Кольцевой автодороги на 20%.



Проект реконструкции развязки МКАД – Липецкая улица – М4 «Дон»

В данный момент в проектировании находятся четыре развязки: на пересечении МКАД с ул. Верхние Поля и ул. Капотней (всего построят и реконструируют 12,45 км дорог), с ул. Липецкой (9,4 км), с Осташковским шоссе (6,5 км) и Алтуфьевским шоссе (2,94 км). Москвичам предложили оценить новые схемы движения и оставить свои предложения и замечания на сайте «Активный гражданин». В опросе «Останутся ли «клеверные» развязки на МКАД» приняли участие более 200 тыс. человек.

На странице голосования жителям рассказали, что старые развязки на МКАД имели свойство самоzapираться: когда блокировался один въезд, практически сразу же «вставали» остальные. В результате пробки возникали как в одну, так и в другую сторону. Также на портале москвичам предложили ознакомиться с точкой зрения

экспертов в области транспортной политики и движения. Четыре специалиста сходятся во мнении, что новые развязки необходимы городу. «За последние 20 лет МКАД превратилась в торговую улицу со множеством торгово-развлекательных комплексов, автосалонов и с большим потоком автомобилей, которые следуют к центрам притяжения. Естественно, что все это способствует образованию заторов. В то же время развязки с направленными съездами очень облегчают ситуацию. К счастью, их строят и открывают на МКАД все больше. Новые развязки на Алтуфьевском шоссе, с Осташковским шоссе и с Липецкой улицей нужны, они должны облегчить ситуацию и убрать заторы в этих точках», – рассуждает Екатерина Решетова, старший научный сотрудник Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ.

Москвичам предложили ответить на пять вопросов. На основной «Вы поддерживаете проект реконструкции развязки?» предлагается семь вариантов ответа с уточнением, какое значение имеет строительство для деятельности человека. Также участников голосования просят указать, каким видом транспорта они пользуются и как часто бывают в районах, где планируются работы. В двух других вопросах москвичи порассуждали, как обновление «клеверов» отразится на их ежедневном маршруте по Кольцу и на транспортной ситуации в целом.

По данным проекта «Активный гражданин», большая часть голосов была отдана за реконструкцию. Жители дают оптимистические прогнозы. Около 150 тыс. москвичей верят, что эстакады, тоннели и боковые проезды облегчат движение по МКАД и увеличат пропускную

способность. Но почти половина из них оговаривается, что полностью избавиться от пробок все же не удастся. Всего лишь 7% респондентов считают, что реконструкция не изменит типичную ситуацию на дорогах. Более 160 тыс. человек планируют пользоваться новыми развязками. Однако только 37% от общего количества респондентов ездят на автомобиле или такси, остальные предпочитают общественный транспорт, в основном – метро. Чаще всего машину как средство передвижения по Москве выбирают жители в возрасте от 35 до 44 лет. Среди этой аудитории проект реконструкции развязок нашел самый большой отклик, а вот молодежь считает, что он «полезен, но не является первоочередным». Молодые люди перекладывают принятие решений на плечи специалистов. По данным опроса, в указанных районах живут или работают

около 45 тыс. респондентов и еще столько же бывают там часто. Поэтому для этих граждан реконструкция – насущный вопрос.

В столичном стройкомплексе отмечают, что преимущества новых дорожных развязок очевидны: нет перекрещивающихся потоков, при движении по эстакадам не приходится сильно сбрасывать скорость. Такая глобальная работа обеспечивает полноценную связь транспортной инфраструктуры Москвы и Подмосковья. Кроме того, при реконструкции также предусматривается строительство новых подземных пешеходных переходов. Одним из первых участков, где появились направленные съезды, стало пересечение Ленинградки и МКАД. Там построены левоповоротная и правоповоротная эстакады из центра на внешнюю сторону Кольцевой автодороги, организованы подъезды к торговым центрам. По словам Марата Хуснуллина, все это исключило переплетение автомобильных потоков, когда одни автомобили еще не успели съехать с развязки, а им уже преграждает путь другая вереница машин, пытающихся въехать на развязку. В результате пропускная способность участка возросла на четверть.

Предлагаемая правительством Москвы реконструкция развязки с Алтуфьевским и Осташковским шоссе улучшит дорожное движение на северо-востоке МКАД, а обновление развязки с Липецкой улицей устранил главную причину пробок на юге магистрали. Строительные работы на данных участках должны начаться в конце 2020 – начале 2021 года.

133

КМ СОСТАВИТ ДЛИНА ХОРДОВОГО КОЛЬЦА СО ВСЕМИ СЪЕЗДАМИ

Технологии переведут с китайского

АО «Мосинжпроект» и CRCC договорились о создании совместного предприятия и обмене опытом

□ Анна Вальман

Москва как один из крупнейших в мире мегаполисов в своем стремлении к динамичному развитию открыта передовым технологиям, новым градостроительным решениям и взаимодействию с серьезными мировыми строительными компаниями. В ходе недавнего визита делегации столичного стройкомплекса в Пекин были достигнуты договоренности о тесном сотрудничестве российского холдинга «Мосинжпроект» с Китайской железнодорожной строительной корпорацией (China Railway Construction Corporation, CRCC).

Сотрудничество Московского стройкомплекса с компанией CRCC продолжается уже не один год, и обе стороны доверяют взаимодействию. Китайская корпорация активно занимается строительством столичной подземки: возводит участки Большой кольцевой линии (БКЛ) от «Аминьевского шоссе» до «Проспекта Вернадского» и между станциями «Нагатинский Затон» и «Каширская». Кроме того, специалисты из Поднебесной возводят участок новой Коммунарской ветки от «Мамырей» до «Столбово».

В Пекине московская делегация во главе с заместителем мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Маратом Хуснуллиным посетила наиболее интересные объекты компании CRCC – в общей сложности 13 площадок. Руководитель столичного стройкомплекса отметил, что был поражен, увидев передовые технологии и интеллектуальную систему управления работами. «CRCC – одна из крупнейших мировых корпораций, специализирующаяся



Делегация стройкомплекса Москвы на подписании соглашения с компанией CRCC

на возведении объектов инженерной и транспортной инфраструктуры. Умение и опыт ее специалистов пригодятся в реализации московских планов по строительству метро, дорожных объектов и транспортно-пересадочных узлов», – заявил Марат Хуснуллин. В свою очередь, председатель правления China Railway Construction Corporation Чэнь Фэнцзянь, принимая гостей из России, подчеркнул важность сотрудничества двух наших стран и городов. «Мы рассматриваем Москву как самый важный рынок Европы и хотим активно участвовать в строительстве умного и современного города, использовать свои лучшие ресурсы и самые передовые технологии, способствовать его экономическому и социальному развитию», – заявил он.

В ходе этого визита был подписан ряд соглашений о сотрудничестве. Одно из них – об обмене опытом в сфере информационных технологий. Так, за 2020 год планируется полно-

стью перейти на использование BIM-технологий в метроостроении. Они предполагают создание компьютерной 3D-модели будущего объекта, содержащей всю необходимую информацию о нем. Китайская компания уже накопила большой опыт работы с этими технологиями, а также разработала качественное и современное программное обеспечение. Предполагается, что проектирование с применением BIM позволит сделать более точную оценку стоимости объекта и эффективности использования средств при строительстве.

Другое соглашение предусматривает сотрудничество в рамках программы строительства московских транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). По мере готовности компания CRCC может принять участие в строительстве того или иного бага. Китайские специалисты будут выступать в качестве проектировщиков или подрядчиков, и кроме того,

компания рассматривает возможность участия в проектах как девелопер и инвестор. В связи с этим заместитель гендиректора по развитию АО «Мосинжпроект» Альберт Суниев отметил, что в ближайшие полтора года в столице выставят на торги более 30 проектов ТПУ, и не исключено, что часть этих комплексов будут построены силами наших новых партнеров. Российские и китайские специалисты рассматривают варианты сотрудничества и в более отдаленной перспективе. В частности, компании договорились о создании совместного предприятия для строительства метро в третьих странах. К этому времени будут выполнены основные объемы московской программы развития подземки. Таким образом, высвободится большое количество опытных инженеров и рабочих. По мнению экспертов, накопленные московскими и китайскими метростроителями компетенции позволяют им быть конкурентоспособными на мировом рынке. Напомним, уже сегодня российских специалистов приглашают в Индию и страны Ближнего Востока.

Глава департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин рассказал, что также может быть достигнута договоренность об участии компании CRCC в качестве соинвестора строительства первой очереди административно-делового центра в Коммунарке. Речь идет о девяти стартовых участках с градостроительным потенциалом не менее 500 тыс. кв. метров. «Расходы на строительство, по предварительным договоренностям, будут разделены между сторонами поровну. На реализацию первой очереди потребуется около 35 млрд рублей инвестиций», – уточнил Владимир Жидкин.



МОЖЕТ БЫТЬ ДОСТИГНУТА ДОГОВОРЕННОСТЬ ОБ УЧАСТИИ КОМПАНИИ CRCC В КАЧЕСТВЕ СОИНВЕТОРА СТРОИТЕЛЬСТВА ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ АДМИНИСТРАТИВНО-ДЕЛОВОГО ЦЕНТРА В КОММУНАРКЕ

Пароходу и человеку

Проект реконструкции Карамышевской набережной демонстрирует нестандартные подходы к сохранению экологии



Проект реконструкции Карамышевской набережной

□ Елена Котова

В рамках программы обустройства набережных власти столицы намерены существенно переосмыслить оснащение некоторых городских территорий вдоль рек за счет расширения их рекреационных возможностей. Старый подход – неприступные мощные берега, одетые в камень, – изжил себя. Территории вдоль рек будут удобны и для человека, и для прогулочных плавсредств. Одним из ярких примеров нового подхода станет реконструкция Карамышевской набережной.

Мероприятия по благоустройству Карамышевской набережной коснутся всей прибрежной полосы на участке от Живописного моста до 3-го Силикатного проезда и охватят территорию площадью 56,3 га.

Мэр Москвы Сергей Собянин сформулировал цель проекта реконструкции набережной как обустройство территории для выполнения рекреационных задач – привлечения москвичей, в первую очередь, жителей близлежащих домов, вошедших в программу реновации.

Главный архитектор города, первый заместитель председателя Москомархи-

тектуры Сергей Кузнецов рассказал, что проект реконструкции включает большую и очень сложную работу по укреплению речных склонов. Это позволит предотвратить оползни, которым, как показали исследования, подвержен не какой-то отдельный участок, а полностью весь берег. Кроме того, переоборудуют и отремонтируют два причала – «Верхние Мневники» и «Домостроительный комбинат». После этого Карамышевская набережная сможет принимать пассажирские суда.

По проекту возле Карамышевского моста появятся 200-метровый велопешеходный тоннель и вертолетная

КСТАТИ

Общая протяженность обоих берегов Москвы-реки в пределах МКАД – около 200 километров. С 2010 года правительство Москвы реализует программу их комплексного обустройства. «Продолжаем активно работать над набережными Москвы, большая часть из которых либо была не благоустроена, либо находилась на территории промышленных зон и была недоступна для москвичей», – отметил мэр Москвы Сергей Собянин. Всего с 2011 года было благоустроено 61,4 километра набережных и зеленых территорий вдоль реки. Например, в центральной части города появился непрерывный пешеходный маршрут вдоль набережных левого берега Москвы-реки. Его протяженность – более 19 километров, от делового центра «Москва-Сити» до Новоспасского монастыря. Если прогуляться по нему, можно увидеть Новодевичий монастырь, «Лужники», храм Христа Спасителя, памятник князю Владимиру, Кремль, парк «Зарядье» и другие знаковые объекты. В 2019 году было обустроено около 15 километров набережных, в планах на 2020 год – 20 километров.

площадка, куда сможет приземляться санитарная авиация. Таким образом, медики смогут оказывать экстренную помощь больным, доставляя их в больницу № 67 имени Л.А. Ворохобова.

Кроме того, проект продемонстрирует множество нестандартных подходов в ходе благоустройства. Ведь Карамышевская набережная является особо охраняемой природной территорией. Этот факт будет учтен даже при выборе строительных материалов для дорожек и экотроп, устройство которых запланировано в рамках реконструкции.

Кроме того, по словам директора ГАУ «НИ и ПИ Град-

план города Москвы» Дины Саттаровой, проектным решением предлагается обустроить около 4,4 км пешеходных и беговых тропинок, а также до 5,4 км велосипедных дорожек с учетом сложившейся дорожно-тропиночной сети.

«Наша основная задача – открыть эту территорию для людей, сделать ее безопасной и доступной для прогулок и активного отдыха. Для этого предполагается организовать на набережной различные общественные пространства, в том числе детские площадки и пляжные зоны, установить парковые фонари, скамейки, перголы и качели», – отметила Саттарова.

Нет штрафа без причины

Мосгосстройнадзор отчитался о своей работе

□ Сергей Чаев

Комитет государственного строительного надзора подвел итоги своей работы с начала года. На особом контроле у специалистов ведомства находятся такие знаковые для города объекты, как бассейн «Лужники», парк развлечений «Остров мечты», небоскребы «Москва-Сити», больница в Коммунарке и ряд других.

«Мосгосстройнадзор уделяет большое внимание культуре строительного производства, охране труда и технике безопасности. Эти вопросы приоритетны для комитета, поскольку касаются жизни и здоровья людей. Ведется регулярная и планомерная работа по выявлению нарушений в процессе организации строительства», – подчеркнула начальник управления специализированного надзора Наталья Киселёва.

Руководитель подразделения отметила, что причины подобных нарушений – отсутствие необходимого контроля рабочих со стороны бригадиров, прорабов, начальников участков, низкая квалификация и игнорирование ими средств коллективной защиты. Как следствие, с начала года инспекторы Мосгосстройнадзора вынесли 165 постановлений об административных правонарушениях на сумму 11,7 млн рублей.

За это же время специалисты санитарно-эпидемиологического надзора приняли участие в проверках объектов капитального строительства. Они осуществили свыше 3 тыс. проверок и наложили на строителей штрафы на сумму 12 млн рублей. На особом контроле у них находились такие объекты, как бассейн «Лужники», парк развлечений «Остров мечты», «Москва-Сити», первая очередь больницы в Коммунарке и ряд других.

По словам Киселёвой, одним из важнейших направлений в работе комитета является рассмотрение обращений граждан. В этом году от москвичей поступило около 2 тыс. жалоб, большая часть из которых была связана с шумом от проводимых строителями работ.

Чтобы тщательно разобраться в каждой ситуации, к проверкам привлекаются специалисты ведомственного Мосгосстройнадзора ГБУ «Центр экспертизы, исследований и испытаний в строительстве». Они проводят измерение уровня шума на объекте и принимают к нему территории. Если он превышает допустимые значения, подрядчику назначаются административные наказания в виде штрафов. В этом году превышения были выявлены в 254 случаях. В настоящее время вынесено 184 постановления о наложении штрафов на сумму 45,5 млн рублей.

При этом нарушители экологических требований и мероприятий по охране окружающей среды в период строительства, а также требования, связанных с благоустройством и озеленением территорий, заплатили за 10 месяцев года штрафов на сумму свыше 18 млн рублей.

«Всего с начала года на территориях новостроек высадили более 10 тыс. деревьев, около 215 тыс. кустарников, устроили 187 га газонов и свыше 55 тыс. кв. метров цветников», – сообщила Наталья Киселёва.

В 2019-м специалисты Управления пожарного надзора Мосгосстройнадзора приняли участие в 4 тыс. проверках возводимых объектов по соблюдению строителями требований противопожарной безопасности. По словам начальника управления Николая Беляева, в отношении нарушителей возбуждено 664 дела об административных правонарушениях, а общая сумма выставленных им штрафов превысила 30 млн рублей.

Комфорт как драйвер развития

21 ноября в центре дизайна Artplay пройдет IV ежегодная конференция Москомархитектуры

□ Наталья Лилина

Традиционная конференция Москомархитектуры будет посвящена промежуточным итогам по реализации ряда московских проектов, включая реновацию и редевелопмент. Эксперты попытаются обсудить даже такую сложно оцениваемую категорию, как уровень психологического комфорта жителей города.

К обсуждению приглашены такие авторитетные эксперты рынка, как главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов, директор Института Генплана Москвы Татьяна Гук, гендиректор центра дизайна Artplay Сергей Десятков, известные столичные архитекторы и урбанисты.

В рамках конференции будет представлено исследование «Формирование комфортной городской среды при реновации жилых территорий», которое станет отправной точкой дискуссии. «Мы видим, что люди голосуют ногами за те районы, парки, улицы, где создано удачное благоустройство, покупатели – рублем за те жилые проекты, где создана качественная среда, жители своим присутствием – за города, которые предоставляют им максимальные возможности. Без учета этих факторов любые строительные планы обречены на провал, и наша профессиональная задача видеть зарождение этих трендов заранее и участвовать в их формировании. Но это возможно только на базе исследований и при комплексном подходе. Мы стараемся уйти от узкого взгляда на формирование городской среды и говорить про город именно как про комплекс социальных, транспортных, экономических и психологических составляющих», – отметил главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов.

В числе тем для дебатов предложены следующие: «Рекреационная нагрузка на природные территории – как сохранить парки «зелеными»; «Железные дороги – дополнительный драйвер развития и одновременно разделитель городских территорий»; «Промышленные зоны – реально ли перспективы их освоения»; а также «Покупательские предпочтения москвичей»; «Психологический комфорт в городе» и многое другое.

Встречаем наземное метро

Первые два диаметра запускают в Москве и Подмосковье

■ Максим Клинский

На этой неделе ожидается запуск двух Московских центральных диаметров – D1 и D2. Проект, призванный разгрузить транспортную систему Москвы, в первую очередь метрополитен, качественно отразится на жизни всей столичной агломерации. Город и пассажиры получат новые маршруты передвижения, снизится стоимость проезда на железной дороге, уменьшится маятниковая миграция, увеличится капитализация жилья вдоль новых линий, появятся новые общественные пространства.



Вокзалы встанут под разгрузку

Московские центральные диаметры разгрузят метро и столичные железнодорожные вокзалы. D1 пройдет через Савеловский и Белорусский вокзалы, а благодаря D2 можно будет добраться до Рижского и Курского, а также до площади трех вокзалов – Ленинградского, Ярославского и Казанского. «Раньше часть пассажиров железной дороги приезжали на ближайшую по ходу движения электричек вокзалы и там делали пересадку на метро. Теперь они смогут продолжить свой путь по центру города на МЦД и сделать пересадку на другой станции на более удобную для них линию метро или МЦК», – рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. Так, с D1 пересадка на другие виды транспорта пока предусматривается на станциях Кунцевская, Фили, Тестовская, Беговая,

Белорусский вокзал, Савеловский вокзал, Тимирязевская и Окружная. В перспективе к ним добавятся еще три пересадочные платформы – Славянский бульвар, Дмитровская и Петровско-Разумовская. На D2 возможности для выбора оптимального маршрута еще больше. Пересадочными здесь являются 11 станций, в частности Тушинская, Щукинская, Ленинградская, Дмитровская, Ржевская, Каланчевская, Курский вокзал, Москва-Товарная, Новохоловская, Текстильщики и Царицыно. В будущем количество возможных пересадок на радиальные линии подземки, железной дороги и МЦК на втором диаметре вырастет до 15. На всех станциях МЦД, пересекающихся с другими видами транспорта, будут сформированы современные комфортабельные транспортно-пересадочные узлы (ТПУ). Пассажир получит большое количество альтернативных маршрутов и сможет выбрать оптимальные пути следования.

По единому билету

Благодаря МЦД снизится стоимость проезда по железной дороге, а благодаря интеграции с метро и МЦК пересадка между этими видами транспорта станет бесплатной. Согласно разработанным тарифам, на МЦД появятся три тарифные зоны: «Центральная», «Пригород» и «Дальняя». Первая охватит расстояние между станциями Марк и Сетунь по направлению Одинцово – Лобня и между станциями Волоколамская и Остафьево по направлению Нахабино – Подольск. Зона «Пригород» будет действовать за пределами вышеназванных станций и до конечных остановок МЦД. При проезде до МЦД с других железнодорожных станций пассажир расплатится по ценам зоны «Дальняя». Передвижение в пределах первой зоны обойдется в 38 рублей по тарифу «Коселек» транспортной карты «Тройка». Поездка со станций зоны «Пригород» будет стоить 45 рублей. Для «Дальней» стоимость проезда складывается из двух составляющих: 23 рубля будет стоить электричка до МЦД, далее придется заплатить 45 рублей. Во всех случаях пересадка в течение 90 минут между МЦД, Московским центральным кольцом и подземкой будет бесплатной.



Диаметры без границ

По словам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, МЦД свяжут Москву и Подмосковье в единую транспортную систему. Жители области смогут добраться до центра столицы всего за 20–30 минут. Сегодня даже у москвичей из отдаленных районов на это может уходить примерно час. Нет никаких сомнений в том, что благодаря появлению Московских центральных диаметров произойдет децентрализация, которая подразумевает рассредоточение населения по территории всей агломерации. «Какая разница для человека, где ему жить, если можно быстро добраться в любую точку города? Поэтому люди начнут выбирать себе новое жилье, ведь многие предпочли бы собственный дом, а не квартиру», – говорит Стив Ю, главный советник MTR Corporation Limited (Гонконг). То же самое касается и рабочих мест. Земля в Москве дорогая, строить новые предприятия внутри МКАД по карману не всем компаниям, а разместить их в 20 км от города и при наличии современной транспортной инфраструктуры захотят многие. Таким образом, появится возможность победить маятниковую миграцию. Потоки пассажиров больше не будут стремиться утром в центр, а вечером на периферию.

На маршрутах особый спрос

Открытие МЦД приведет к активному освоению прилегающих к ним территорий. Эксперты убеждены, что появление диаметров повлияет на рынок жилья Москвы и Подмосковья. В компании «Инком-Недвижимость» прогнозируют, что улучшение транспортного сообщения со столицей примерно на 30–35% увеличит спрос на подмосковные жилые комплексы, которые расположены в 5–10 минутах ходьбы от станций. Стоимость подмосковных квартир, расположенных в шаговой доступности от МЦД, вырастет примерно на 15%. На столичный рынок жилья запуск МЦД, по мнению экспертов, также окажет влияние. Появление нового маршрута может поднять стоимость квартир, расположенных вблизи станций,

на 7%. Заметнее всего появление диаметров повлияет на стоимость жилья в тех районах, где сейчас нет станций метро или МЦК. «Сам факт появления наземного метро и, как следствие, улучшение транспортной доступности стимулирует покупателей рассматривать данные локации. Рост спроса на новостройки в этих локациях возможен уже в начале следующего года, когда жители полноценно ощутят выгоду от появления нового вида транспорта», – прогнозирует Роман Лябихов, генеральный директор девелоперской компании. – «Отдельные строящиеся рядом со станциями МЦД проекты уже повысили или повысят цены в ближайшие месяцы».



ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ:



Игорь Бахирев, руководитель транспортно-инженерного центра Института Генплана Москвы:

Московские центральные диаметры – это знаковый проект для российской столицы, который можно сравнить, наверное, со строительством первых линий метрополитена в 1935 году. Тогда это был прорыв в области развития городского транспорта, а сейчас впервые в дополнение к городской системе уличного транспорта и метрополитена, всем привычного, мы получаем новую агломерационную транспортную систему. Как и любой градостроительный проект, он будет иметь долгий и накапливаемый эффект. Но уже с запуском Московских центральных диаметров люди смогут почувствовать изменения в качестве перевозок. Ездить станет гораздо удобнее.



Павел Чистяков, вице-президент Центра экономики инфраструктуры:

Важное преимущество МЦД – это огромная вместимость поездов. Я бы назвал это масштабированностью. В метро ширина вагона 2,7 метра, а электрички – 3,5. В подземке составы состоят из восьми вагонов, на ж/д – 12. Поскольку Московские центральные диаметры пройдут по поверхности земли, никто не мешает наращивать длину платформы сколько угодно – хоть до 14 вагонов. То есть это создает огромный запас. Провозная способность диаметров в два раза больше, даже если поезд будет ходить с интервалом четыре минуты, а не 90 секунд, как в подземке. Также преимущество МЦД – это возможность полностью приспособить их для маломобильных групп населения, не только для инвалидов, но и для мам с колясками, которым сейчас в метро ехать очень неудобно. То же самое касается пассажиров с крупногабаритным багажом.



Артемий Лебедев, основатель, генеральный директор Студии Артемия Лебедева:

Навигация на МЦД будет выполнена в том же стиле, что и на МЦК и других видах городского транспорта, продолжая те же самые идеи. Городу необходим единый язык коммуникаций. Многие вещи, которые уже существуют, пока еще не вошли в привычный обиход пассажиров. Например, не все еще знают, что все выходы из метро пронумерованы. Гораздо проще сказать: станция такая-то, выход номер пять, чем объяснять, на какую улицу ведет вестибюль или как сориентироваться в подземном переходе. Пассажиру будет проще ориентироваться в городе. У него будет ощущение, что, пересаживаясь с метро на МЦК или с МЦК на МЦД, он пользуется единой транспортной системой.

МЦД-3 (D3)

- Возможность пересадки на метро, МЦК и др. ж/д направления
- Ожидаемый пассажиропоток – более 330 млн человек в год
- Интервал движения поездов составит 5–6 минут

МЦД-2 (D2)

ОДИНЦОВО – ЛОБНЯ

с 12 станций можно сделать пересадку на метро, МЦД и другие ж/д направления

28 станций 52 км путей

до 2025 года планируется запустить 5 диаметров

ноябрь 2019 ЗАПУСК ПЕРВЫХ ДВУХ ДИАМЕТРОВ

МЦД – это 375 км путей и более 180 станций

МЦД-1 (D1)

НАХАБИНО – ПОДОЛЬСК

с 15 станций можно сделать пересадку на метро, МЦД и другие ж/д направления

38 станций 80 км путей

МЦД-3 (D3)

ЗЕЛЕНОГРАД

МЦД-2 (D2)

НАХАБИНО

ОДИНЦОВО

МЦД-1 (D1)

АПРЕЛЕВКА

МЦД-4

МЦД

История с продолжением

Создание инфраструктуры D1 и D2 продолжится и после запуска диаметров

□ Лев Новожилов

После запуска первых двух Московских центральных диаметров развитие их инфраструктуры продолжится. Работы включают строительство новых путей, платформ, пересадок, создание парковок и благоустройство. По оценке ОАО «РЖД», говорить о полном запуске всех объектов D1 и D2 можно будет в 2024 году. К этому же времени планируется запустить и оставшиеся три диаметра.

Подготовка к запуску Московских центральных диаметров Лобня – Одинцово и Нахабино – Подольск близится к финалу. За несколько дней до старта меняют схемы метро, теперь на них указаны пересадки на МЦД. Около 300 новых навигационных табличек и указателей установлены на Курском, Савеловском и Белорусском вокзалах. Практически завершена реконструкция пригородных платформ, которые вошли в состав D1 и D2.

Одна из самых крупных строек, которая должна завершиться к запуску диаметров, – станция Волоколамская D2. Мимо платформы поезда пока

ходят без остановки. Но уже через несколько дней здесь откроют новый транспортный хаб. Можно будет сделать пересадку из метро на электричку по принципу «сухие ноги».

После Нового года на ТПУ «Волоколамская» начнется новая стройка, но она никак не повлияет на работу уже существующего объекта. Здесь появится еще одна пассажирская платформа. Кроме того, в рамках второго этапа протянут еще две ветки новых железнодорожных путей на всем участке от Подольска до Нахабина.

На D2 в 2020–2021 годах планируется построить новые остановочные пункты – это Петровско-Разумовская и Дмитровская. Платформу Илимская, согласно графику ОАО «РЖД», возведут между Лианозово и Бескудниково в 2024 году. Также в будущем будут перенесены и перестроены станции Марк, Бескудниково и платформа Лианозово.

На D1 в 2020–2021 годах планируется открыть шесть новых платформ: Волоколамскую, Пенягино (ранее Пойма), Марьину Рощу, Печатники, Курьяново и Котляково. Еще две платформы – Гражданскую и Дмитровскую – перенесут после открытия диаметра. Также ближе к станциям заработают в ноябре, первое время они будут курсировать по уже существующим железнодорожным путям. Второй этап нашей работы – строительство новых путей. Мы полноценно проектируем и строим новые выделенные пути именно под МЦД, – рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.



Лучшее градостроительное решение

Институт Генплана Москвы получил золотой кубок национальной премии по ландшафтной архитектуре

□ Нина Жаворонкова

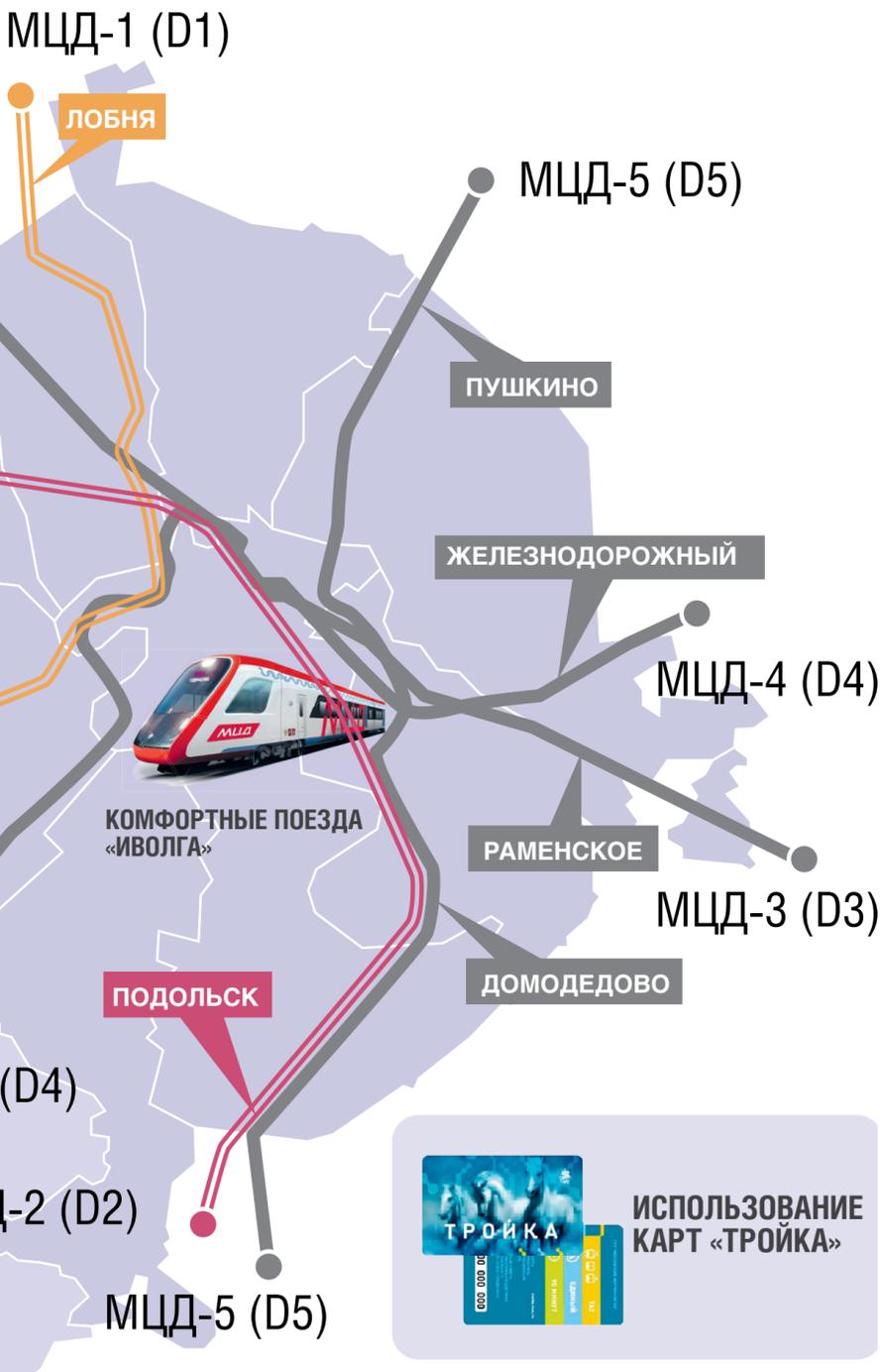
Авторский коллектив Института Генплана Москвы был удостоен одного из главных призов X Российской национальной премии по ландшафтной архитектуре 2019 года.

– памятного золотого кубка и золотого диплома в номинации «Лучшее градостроительное решение, проект планировки, концепция» за проект благоустройства территорий, прилегающих к Московским центральным диаметрам.

С 2010 года этот фестиваль-смотр имеет статус высшей профессиональной награды для тех, кто работает в области садово-паркового искусства, ландшафтного строительства, благоустройства и озеленения. Учредителями конкурса выступают Ассоциация ландшафтных архитекторов России, Союз архитекторов РФ и Союз московских архитекторов.

«Одни из приоритетных работ нашего института – это проекты планировки территорий, прилегающих к МЦД, в составе которых выполнен специальный раздел, обеспечивающий комплексное развитие территорий. Уже несколько месяцев целая команда высококвалифицированных специалистов участвует в их разработке, поэтому для нас эта победа послужит еще одним стимулом для продолжения развития данного направления», – отметила Анна Баданова, советник директора Института Генплана Москвы.

Институт Генплана Москвы по заказу Москомархитектуры разработывает 21 проект планировки территорий (ППТ), прилегающих к Московским центральным диаметрам (МЦД) Смоленского, Савеловского, Рижского и Курского направлений Московской железной дороги.



ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КАРТ «ТРОЙКА»

РЖД собирают земли

Москва выделила участки для размещения объектов МЦД

□ Наталья Крол

Градостроительно-земельная комиссия (ГЗК), возглавляемая мэром Москвы Сергеем Собяниным, одобрила предоставление участков для развития железнодорожной инфраструктуры. Это необходимо для реализации запуска проекта «Московские центральные диаметры» (МЦД).

Земельные участки будут предоставлены на условиях аренды ОАО «РЖД». Они расположены в Восточном и Юго-Восточном административных округах города, их общая площадь составляет порядка 5,8 га. Председатель Москомстройинвеста, ответственный секретарь ГЗК Анастасия Пятова объявила, что ОАО «РЖД» получило 85 территорий, расположенных рядом с железной дорогой Горьковского на-

правления на отрезке от Нижегородской улицы до МКАД, где планируется размещение объектов железнодорожной инфраструктуры. Выделение земли обусловлено развитием новых маршрутов МЦД, для которых необходима реконструкция существующих путей.

Также Градостроительно-земельная комиссия согласилась с предоставлением ОАО «РЖД» земельного участка для размещения новой платформы. Как отметила Анастасия Пятова, ориенти-

ровочная площадь участка составит 0,047 га, он будет предоставлен компании в аренду для строительства остановочного пункта Курьяново. «Новая станция войдет в состав второго Московского центрального диаметра (D2), который свяжет Нахабино и Подольск. Ее строительство предполагается в непосредственной близости от жилых районов Марьино и Печатники», – уточнила она. Участок свободен от объектов капитального строительства.



Алексей Колин, руководитель НОЦ «Независимые комплексные транспортные исследования»:

Я думаю, что удобство почувствуют сразу же после запуска. Диаметры, безусловно, вещь очень полезная. С помощью всех тех решений по железной дороге, которые сейчас мы называем МЦД, мы «заглубляем» пассажиропотоки и тем самым разгружаем инфраструктуру метрополитена. Возьмите хотя бы тарифные решения по МЦД. Что было раньше: доехать от Нахабина до Тушина стоит 46 рублей, а до Рижского вокзала – уже в районе 100. Выходит, что пассажир простимулирован выйти и пересесть на метро как можно раньше. С вводом МЦД у тех, кто хочет проехать из пригорода и окраинных зон в срединную черту столицы, будет возможность продолжить путь по железной дороге, при этом не переплачивая лишних денег, даже экономя.



Владимир Савчук, заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ):

Диаметры объединяют возможности городского и пригородного общественного транспорта, то есть «убивают двух зайцев»: они позволяют горожанам передвигаться внутри столицы, фактически становясь дополнительными ветками метро, и в то же время обеспечат жителей услугой поездок в пригород. ИПЕМ проводил масштабное исследование предпочтений россиян в пригородном транспорте в 42 субъектах Федерации, и особенно активно на него откликнулись жители Москвы и области. Диаметры вызывают высокий интерес у респондентов – 68% опрошенных ответили, что будут ими пользоваться. Кроме того, результаты анкетирования показали: пассажирам пригородного транспорта в регионе важнее всего время в пути, удобство расписания и комфорт в транспортном средстве. По всем этим параметрам МЦД превосходит другие виды общественного транспорта.



Александр Морозов, директор по транспортному планированию и прогнозированию Центра экономики инфраструктуры:

В Москве есть целый ряд районов, которые находятся в непосредственной близости от станций МЦД, где метро нет в принципе. Это районы Бирюлево, Можайский, Ярославский. Или Бескудниковский и Лианозово, где метро тоже не в шаговой доступности. Проект МЦД задуман в том числе для того, чтобы улучшить транспортную доступность для москвичей, у которых нет поблизости станций подземки. Вместо того чтобы построить метро в Ярославском районе за десятки миллиардов, мы это район обеспечим с помощью МЦД гораздо меньшими средствами. В результате наши с вами налоги будут направлены на какие-то другие рациональные вещи. Недавно состоялась дискуссия по продлению существующих линий метро в Красногорск, Балашиху и Мытищи. И пока вопрос был решен как раз в пользу МЦД.

08 | реконструкция развитие

Промзоны, кварталы, жилые массивы

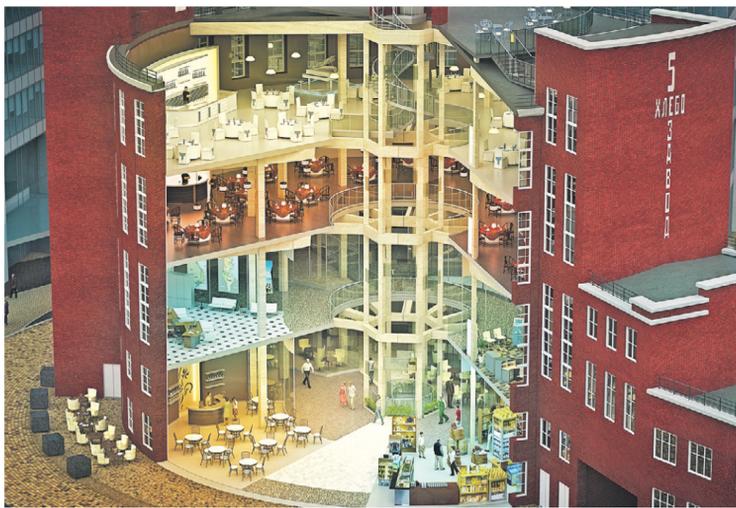
На месте бывших производств в центре Москвы построили 2,4 млн кв. метров современной недвижимости

□ Елена Егоршина

В центре Москвы завершилась реорганизация пятой части промзон. В соответствии с решением мэра столицы Сергея Собянина все бывшие производственные площадки развиваются комплексно: с 2011 года на них построили 58 объектов различного назначения общей площадью 2,4 млн кв. метров.

В общем объеме ожидаемых реорганизаций бывших производственных территорий доля ЦАО не так велика – всего 417 га, или менее 3%. Однако в отличие от других округов в центральной части города эти земли – практически единственный ресурс для новой застройки. С 2011 года городским властям совместно с девелоперами удалось реорганизовать 91 га промзон. «Это 21,7%, или пятая часть», – подсчитал глава департамента градостроительной политики Сергей Лёвкин.

Принцип застройки промзон, перечень которых определен Генпланом Москвы, по словам столичного градоначальника, устанавливается в зависимости от места расположения. Исходя из этого, специалисты рассчитывают оптимальное сочетание рабочих мест и жилья. «Чем ближе к центру, тем меньше рабочих мест, чем дальше от центра – тем больше, чтобы как можно больше рабочих мест создавалось ближе к спальным районам и уменьшалась миграция внутри города», – отмечает Сергей Собянин. В ЦАО приоритетом является строительство жилья, социальных и общественно-деловых объектов. Кроме того, часть освободившихся после вывода промышленных предприятий



Проектное решение многофункционального комплекса на бывшей территории хлебозавода им. В.П. Зотова

земельных участков используются для создания зон отдыха и природных комплексов.

В 2019 году в рамках комплексного освоения заброшенных или освобожденных от предприятий промзон построили девять объектов общей площадью 443 тыс. кв. метров. В их числе жилье на улицах Новослободской, Усачева, Мантулинской, в Шмитовском проезде, гостиница с номерами квартирного типа на Пресненском Валу, административное здание на улице Мытной, офисно-деловой комплекс на Большой Ордынке и инженерный центр ОАО «Мосгаз» в Мрузовском переулке. Последний объект – пример того, как модернизация старых и строительство новых предприятий на территории реорганизуемых промзон (в данном случае промзоны «Курская») создает новые рабочие места, которые, в свою очередь, обеспечат

бюджет города. Как уточнили в ОАО «Мосгаз», в 7-этажном здании площадью более 22 тыс. кв. метров планируется разместить административно-управленческий персонал, диспетчерские службы и бытовые помещения для сотрудников аварийно-восстановительных служб.

По словам Сергея Лёвкина, ранее была проведена реконструкция нежилых зданий под научно-информационный центр на территории бывшей трикотажной фабрики на Верхней Красносельской улице, введен в эксплуатацию особо значимый объект – многофункциональный комплекс на бывшей территории хлебозавода им. В.П. Зотова, гостиница с апартаментами и подземной автостоянкой на территории производственной зоны № 18 «Грузинский Вал» и комплекс апартаментов в Столярном переулке, уже получивший Гран-при архитектурного фестиваля



В 2019 ГОДУ В РАМКАХ КОМПЛЕКСНОГО ОСВОЕНИЯ ЗАБРОШЕННЫХ ИЛИ ОСВОБОЖДЕННЫХ ОТ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОМЗОН ПОСТРОИЛИ ДЕВЯТЬ ОБЪЕКТОВ ОБЩЕЙ ПЛОЩАДЬЮ 443 ТЫС. КВ. МЕТРОВ

«Дом на Брестской приглашает». В начале XX века в Столярном переулке находилась мебельная фабрика торгового дома «Мюр и Мерилиз», а после революции – один из корпусов завода «Рассвет». В ходе реконструкции архитекторам удалось превратить безликую панельную коробку в современное здание с большими панорамными окнами и фасадом из красного кирпича. На месте еще одного корпуса бывшего завода появились разноуровневые таунхаусы с палисадниками, мандсардами и террасами.

Более масштабный проект подобного рода реализуется на бывшей территории завода «Каучук» в Хамовниках. (Сам завод переоборудован в Очаково с сохранением рабочих мест и производства.) Концепция предусматривает строительство пяти кварталов

(35 жилых корпусов переменной этажности) с частными внутренними дворами. Площадь составит около 379 тыс. кв. метров, из них порядка 163 тыс. «квадратов» займут квартиры, где будут проживать около 2 тыс. человек. При этом центральная часть комплекса площадью более 6 га превратится в полностью открытую для москвичей и гостей города пешеходную зону с развитой досуговой инфраструктурой. Строительству на территории «Каучука» ведется в несколько этапов. Один из них завершится до конца четвертого квартала, а полностью комплекс введет в эксплуатацию в 2020 году.

Еще одна знаковая промзона ЦАО – так называемый «Золотой остров» напротив Кремля. Здесь недавно построили комплекс апартаментов «Софий-

ский» – сейчас это единственная готовая новостройка в этой локации. Три других здания по соседству – исторические объекты – отреставрируют к концу года. В них разместятся офисные площади, ресторан и другая инфраструктура. В следующем году инвесторы планируют сдать в эксплуатацию еще один объект «Золотого острова» – МФК «Царев сад». Это еще 60 тыс. кв. метров жилья и около 20 тыс. коммерческих площадей различного назначения.

Всего с 2011 года в промзонах ЦАО ввели в эксплуатацию 58 объектов площадью 2,4 млн кв. метров. В ближайшие годы, по данным столичных властей, на семи производственных площадках округа построят еще свыше 540 тыс. кв. метров новой недвижимости.



МФК «Царев сад» планируют сдать в будущем году

Первоклассные стройки

В столице растет количество возводимых социальных объектов

□ Екатерина Шмелёва

Инвесторы построили и сдали в эксплуатацию 16 детских садов на 2056 мест, сообщил руководитель департамента градостроительной политики Москвы Сергей Лёвкин. «По поручению мэра Сергея Собянина при развитии территорий города применяется комплексный подход: наряду с жильем возводят социальные объекты, в том числе детские сады. Так, среди введенных дошкольных учреждений есть как отдельно стоящие, так и встроенно-пристроенные в составе жилых комплексов. Большинство из них расположено на территории старой Москвы», – рассказал Лёвкин.

Сразу три дошкольных учреждения появились в САО – один на Дегунинской улице и два в высотном жилом комплексе на тысячу с лишним квартир, который построили на Головинском шоссе. Еще три садика построили в ЗАО: там застройщики начали сдавать в эксплуатацию первую очередь многофункционального жилого комплекса «Снегири ЭКО» в Раменках, а также обеспечили детсадами новые ЖК на улицах Петра Алексеева и Ярцевской. В СВАО инвесторы ввели два дошкольных учреждения в активно развивающемся микрорайоне Северный и на Сельскохозяйственной улице. В ЮАО один из трех инвестиционных объектов открылся в жилом комплексе на набережной Марка Шагала, его построили в рамках реорганизации промзоны



Самая крупная школа Москвы на ЗИЛе

«ЗИЛ». По одному детскому саду застройщики за счет собственных средств построили в ЦАО, СЗАО и ЮЗАО. В ТиНАО, по словам главы департамента развития новых территорий Владимира Жидкина, на деньги инвесторов возвели два дошкольных учреждения для 475 малышей – в поселенях Сосенское и Десеновское. «В новой Москве детских садов строят больше, чем других социальных объектов, поскольку основные новоселы – это молодые семьи с детьми», – пояснил Жидкин.

«Сокращение дефицита мест в детских садах – задача, которую поставил мэр Москвы Сергей Собянин, – подчеркнул Сергей Лёвкин. – С 2011

по 2018 год в столице за счет инвесторов сдано в эксплуатацию 73 садика на 12 180 мест, из них 39 были переданы в систему образования Москвы». В 2017 году, согласно отчету застройщика, девелоперы возвели девять детских садов на 1080 человек, пять школ, а также семь спортивных сооружений. Годом ранее – 12 детских садов на 2420 мест и четыре школы на 2854 учащихся. Таким образом, в 2019 году по сравнению с предыдущими периодами ввод инвестиционных дошкольных учреждений увеличился на 44 и 25% соответственно. «Большинство застройщиков уже не возводит социальные объекты по остаточному принципу, а предпочи-

тает развивать их параллельно с жильем», – отметила председатель Москомстройинвеста Анастасия Пятова.

По данным застройщика, – один из приоритетов нашей работы, – сказал Марат Хуснуллин. – Важно наполнить жилые районы социальными объектами шаговой доступности там, где это необходимо. По его словам, до конца года завершится строительство еще не менее пяти объектов образования. «Значительную часть социальной инфраструктуры



Первая очередь больницы в Коммунарке открылась в 2019 году

возводят инвесторы при реализации проектов комплексного развития территорий. Девелоперы сами строят детские сады и школы в новых кварталах, повышая этим капитализацию своих проектов и качество городской среды», – подчеркнул Хуснуллин.

Стандартный проект детского сада предусматривает размещение 10 групп по 25 человек в каждой. Помещения для малышей должны вмещать спальни, игровые комнаты, раздевалки и туалеты. Кроме того, в типовом проекте дошкольного учреждения есть залы для занятий музыкой и физкультурой, кабинеты логопеды и психолога, пост медсестры и т.д. Однако инвесторы могут

не придерживаться заданного стандарта. Как правило, построенные ими детские сады отличаются оригинальностью архитектурных решений и разнообразием специализированных помещений. Например, в детсаду, построенном инвестором на улице Петра Алексеева, помимо стандартного набора комнат есть соляная пещера. «Дети будут изучать английский язык, актерское мастерство, заниматься вокалом, фитнесом, рисовать, играть в шахматы, а главное – полноценно и системно готовиться к школе», – рассказала Анастасия Пятова. Для жителей ЖК, как правило, предусматриваются программы лояльности – скидки на оплату посещения детского сада.

Помимо образовательных учреждений девелоперы проявляют интерес и к строительству объектов спорта. По словам Сергея Лёвкина, с начала 2019 года они ввели в эксплуатацию шесть физкультурно-оздоровительных и спортивных центров, а с 2011 по 2018 год 60 подобных сооружений.

В Клубе инвесторов прогнозируют, что в ближайшие годы внебюджетные расходы на сооружение объектов социнфраструктуры только увеличатся в связи с реализацией ряда масштабных проектов, связанных с реорганизацией и освоением промзон, и подчеркивают, что сооружение детских садов, школ, ФОКов и медцентров рядом с жильем существенно увеличивает стоимость квадратного метра.

Вместе с тем в администрации признают, что в связи с переходом на проектное финансирование некоторые застройщики начали испытывать сложности с возведением социальной инфраструктуры в составе жилых проектов. Сейчас возникшие проблемы, по словам Марата Хуснуллина, решаются в «ручном режиме». Заммэра подчеркнул, что исключать строительство школ, детских садов и поликлиник в составе новой застройки горадминистрация не планирует. «Мы на протяжении многих лет добивались применения комплексного подхода при развитии территорий. Могут сказать однозначно – нам жилые кварталы без необходимой социальной инфраструктуры не нужны. Будем искать пути решения в каждом конкретном случае», – пообещал чиновник.

В небо на каменных ногах

Эксперты и архитекторы обсудили, как изменится территория Бадаевского пивзавода после реконструкции

□ Антон Матренков

Проект реорганизации территории бывшего Бадаевского пивоваренного завода вызвал большой интерес как у москвичей, так и в среде профессионального сообщества. Действительно, концепция архитектурного бюро Herzog & de Meuron оказалась смелой и даже новаторской, однако, по мнению экспертов, при должной и качественной реализации Москва может получить объект мирового уровня.

Концепция швейцарского архбюро предполагает строительство свыше 100 тыс. кв. метров жилья премиум-класса на 35-метровых колоннах над комплексом Бадаевского пивоваренного завода. Фактически этот новый объем поднимут над исторической застройкой. Таким образом, новые сооружения не закроют уже сложившиеся виды. «Одно из главных условий при разработке проекта – сохранение вида на силуэт завода с реки, – рассказала партнер архитектурного бюро Herzog & de Meuron Ольга Большанина. – Он – яркая визитная карточка этого места. Мы тестировали разные варианты, однако все они закрывали исторические памятники. Поэтому возникло предложение поднять здание – это сделало участок пронизываемым».

Одна из наиболее актуальных проблем в этом проекте – необходимость сохранения культурного наследия Бадаевского пивоваренного завода. По завершению работ планируется вернуть историческую функцию. Первоначальный облик получит и корпус № 3, но в духе времени изменится его внутреннее содержание: здесь будут сооружены фитнес-клуб с бассейном и спортивными секциями, детский досуговый центр, музыкальная студия и центр детского творчества площадью более 1 тыс. кв. метров.

«Исторические здания – изюминка этого проекта, – ска-



Новые сооружения поднимут на 35 метров при помощи колонн

зала исполнительный директор компании Capital Group Михаил Хвесько. – Без них он просто теряет смысл, свою привлекательность. Благодаря такой концепции пространство станет визуально пронизываемым, а исторические корпуса завода, воссозданные по старым чертежам, будут видны каждому».

Кроме всего прочего, в составе проекта появятся настоящие «фишки». Например, по-

сле реставрации в строении элеватора завода планируется открыть баню. Для этого необходимо будет перестроить отдельные внутренние конструкции здания, однако это не скажется на его внешнем облике. По мнению авторов проекта, такая идея отвечает принципам создания новых общественных пространств и точек притяжения.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала возможность создания зеленой зоны. По замыслу архитекторов, здесь появится парк с беговыми и пешеходными дорожками, спортивными, видовыми и детскими площадками и зонами для активного отдыха. Стоит отметить, что при общей площади проекта 6 га под парк отведут 4 га. Проект предусматривает создание натурального амфитеатра и большой поляны с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

Стоит отметить, что при общей

площади проекта 6 га под парк

отведут 4 га. Проект предусматривает

создание натурального

амфитеатра и большой поляны

с фруктовыми деревьями.

Другим аспектом, заинтере-

сованного обсуждения, стала

возможность создания зеленой

зоны. По замыслу архитекторов,

здесь появится парк с беговыми

и пешеходными дорожками,

спортивными, видовыми и

детскими площадками и

зонами для активного отдыха.

10 | профессионалы

«На стройке сегодня запредельные технологии»

Старший прораб МСУ-1 Владислав Суханов всегда готов к встрече с непредвиденным

□ Виктор Дмитриев

Стать призера городского конкурса профессионального мастерства «Московские мастера» весьма престижно. Победителя ждет не только почет и уважение, но и серьезное материальное вознаграждение. За право называться лучшим из лучших борются специалисты из различных областей. В этом году строители соревновались в пяти номинациях, среди которых – производитель работ (прораб) в области гражданского строительства. В отборочных этапах участвовало 108 прорабов из 78 организаций, а в финал вышли 10 лучших из лучших. Потом в течение двух дней они подтверждали теоретические знания в НИУ «МГСУ» и практические – на строительном объекте Первого ДСК. Один из самых молодых финалистов конкурса – выпускник МГСУ 2012 года Владислав Суханов из АО «Монолитное строительное управление-1» (МСУ-1) – занял почетное второе место, совсем немного не дотянув до первого. Неравнодушная к судьбам интересных людей «Московская перспектива» встретила с призером конкурса.

Со старшим прорабом Владиславом Сухановым мы пообщались на объекте – строительной площадке жилого комплекса «Поколение», расположенной рядом с Ботаническим садом. Улыбчивый и открытый, он сразу расположил к себе. Однако «небольшое интервью» растянулось на два часа, поскольку в штаб строительства, где мы беседовали, то и дело заходили люди, которые старались у него что-то выяснить, советовались в части решения производственных проблем. И Суханов, извиняясь перед нами, доходчиво объяснял им, что и как требуется сделать.

«Вся моя рабочая биография связана с МСУ-1, – рассказывал Владислав. – Семь лет назад, сразу после Московского инженерно-строительного университета, я пришел в строительное управление на должность мастера. Через год стал прорабом, а незадолго до конкурса «Московские мастера» – переведен в старшие прорабы».

Владислав родился в Москве, учился в обычной средней школе. «Какими-то суперспособностями я не выделялся. Читал книжки, занимался в различных спортивных секциях. Но душой ни к одной не прикипел. Тренировался, чтобы быть в хорошей спортивной форме и не уступать друзьям, играя в футбол или в хоккей. В общем-то, и строительный вуз выбрал потому, что трудиться где-то в научно-исследовательских конторах или на чиновничьей должности не для меня. Мне ближе живая работа, с людьми. Строительство для этого замечательно подходило. К тому же романтика – на какой-нибудь заброшенной территории строишь объект, который растет на твоих глазах. Тем более что современное производство работ высокотехнологичное – панель конструирует с монолитом в части качества и комфорта жилья, дома – красивые. Ну а промышленное строительство крупных заводов или предприятий атомной промышленности – это вообще запредельные технологии. Поэтому чтобы быть грамотным руководителем, знания на стройке требуются серьезные и широкого профиля».

Везет тому, кто везет

Родители Владислава были не против его желания, хотя со строительством никто из них связан не был. А поскольку школу он окончил хорошо, то без проблем поступил в МГСУ на факультет теплоэнергетического строительства, на специальность «строительство атомных электростанций».

«В университете я учился вполне прилично, с теорией дружил, а вот строитель-практик из меня был некудышный. Если бы уперся, мог закончить вуз с красным дипломом, но этому мешали подработки. Стипендия



Владислав Суханов с бригадой рабочих на строительной площадке жилого комплекса «Поколение», расположенной рядом с Ботаническим садом



Всей семьей на прогулке в парке «Зарядье»



Победители конкурса «Московские мастера» с председателем профсоюза строителей Москвы Валерием Лаптевым



ПРИВЫКАТЬ К РАБОТЕ НА СТРОЙКЕ БЫЛО НЕПРОСТО, ПОТОМУ ЧТО ДАЛЕКО НЕ ВСЕ, ЧЕМУ НАС ОБУЧАЛИ В ВУЗЕ, ОКАЗАЛОСЬ ТАКОВЫМ В РЕАЛЬНОСТИ. ЗДЕСЬ НАДО МНОЙ ВЗЯТЬ ШЕФСТВО ПРОРАБ, ДА И РАБОЧИЕ ПОМОГЛИ ОСВОИТЬСЯ

у нас была небольшая, а я, как молодой человек с принципиальными взглядами, не хотел во всем зависеть от родителей. Чтобы сводить девушку в театр или на концерт, подарить ей цветы, требовались деньги. Да и общаться с друзьями на юг был не прочь, а просить у родителей помочь материально гордость не позволяла.

Поэтому на младших курсах института я работал специалистом по продаже программного обеспечения. Предлагал офисные и антивирусные программы. Работа была сдельной – наторговал, процент от выручки получил. К тому же подкупал свободный график. Ну а на старшем курсе пошел администратором продовольственного магазина в Сокольниках.

В летних стройотрядах мне, к сожалению, поработать не довелось, поскольку они начали возрождаться, когда я уже окончил вуз. Практика также особо не впечатлила. Лишь частично закрепила теоретические знания, так как недоучившемуся студенту не доверяли какую-либо самостоятельную работу», – рассказывает строитель.

Окончив институт, Владислав получил диплом инженера промышленного и гражданского строительства.



С друзьями-одногруппниками после защиты диплома (перед зданием МГСУ)

РЕЦЕПТ ОТ ВЛАДИСЛАВА СУХАНОВА:

Жюльен из белых грибов

Лучше белых грибов в этом блюде сложно что-либо представить. Плюс, если остались в холодильнике несколько кусков курицы и просто так есть ее не очень-то и хочется, жюльен выручит всегда.

Из приготовленного куриного мяса вынимаем все кости и нарезаем его маленькими кусочками. Грибы моем и чистим. Также нарезаем их небольшими кусочками. Даем им прокипеть на небольшом огне минут 10–15, если речь идет о белых, если же имеются обычные лесные грибы – минут 30. Мелко нарезаем лук и обжариваем его до легкой золотистости на сливочном масле. Добавляем к луку грибы и нарезанную курицу. Та влага, которая есть в грибах, должна быстро выпариваться, чтобы они немного поджарились.

Жюльен посыпаем сверху мукой. Активно и тщательно все перемешиваем, но без излишнего фанатизма – грибы все же должны остаться кусочками. А вот мука – полностью разойтись по сковородке, без каких-либо комочков. Тогда получится симпатичная золотистая корочка. Добавляем в почти готовое блюдо сметану или сливки. Все перемешиваем и на небольшом огне доводим его до кипения. Через минуту вольевым движением снимаем сковороду с плиты и даем ей остыть.

Выкладываем получившийся жюльен в котлетницы или горшочки. Натраем на него сверху на крупной терке сыр. После чего все это сооружение отправляем в духовку. Запекаем при температуре 160 °С до расплавления сыра. Это займет примерно минут 15.



Его выпуск 2012 года был последним, когда студенты обучались пять лет. Дальше пошли бакалавры с четырехлетним образованием.

«Первый мой объект был на Кировоградской улице, рядом со станцией метро «Улица Академика Янгеля». Мы строили дом с пентхаусом. Туда я пришел мастером, а всего трудился два с половиной года. Привыкать к работе на стройке было непросто, потому что далеко не все, чему нас обучали в вузе, оказалось таковым в реальности. Здесь надо мной взял шефство прораб, да и рабочие помогли освоиться. Высокое руководство также рекомендовало: хочешь многого добиться, пытайся разбираться во всем сам.

Трудовой день зачастую не ограничивался восемью часами, хотя формально никто не задерживал. Приходилось выходить в субботу. А когда заливали монолитные конструкции, стройка работала круглосуточно. Днем мы вели монтаж опалубки, армирование конструкций. Ночью – заполняли их бетоном. Работали в две смены – с восьми до восьми.

Задача, которые мне приходилось решать на строительной площадке, было множество. Здесь я впервые столкнулся с тем, что сети, запроектированные разными проектировщиками, в реальности должны пересечься. Например, сантехника – с вентиляцией. Приходилось в срочном порядке вызывать разработчиков документации и совместно принимать решение, как с наименьшими потерями выйти из ситуации», – говорит Владислав.

Старание и смекалку молодого специалиста отметили, и через год сделали его прорабом. «Забот еще прибавилось, поскольку прорабы контролируют деятельность бригад, заказывают материалы и строительную технику, отвечают за безопасность на участке и отчитываются перед начальством за выполненную работу. С вечера составляют планы на следующий день, в течение которого проверяют качество выполнения заданий, изучают проектную документацию, взаимо-

действуют с проектировщиками и субподрядчиками, ведут подсчет объемов выполненных работ.

Также нужно подготовить исполнительную документацию, составить отчеты. А еще планерки у руководства, куда же без них. Забот у прораба очень много, день пролетает мгновенно.

К тому же каждый выполненный этап работ необходимо предъявить представителю технического надзора и заказчику. И только когда они подтвердят, что все в порядке, можно приступать к следующему», – поясняет строитель.

Когда завершили работы на Кировоградской улице, Суханова перевели на строительство многоэтажного жилого микрорайона Путилково в Красногорске. А с 2016 года он участвует в возведении жилого комплекса «Поколение» в Сигнальном проезде, в состав которого входят четыре высотных каркасно-монолитных корпуса с вентфасадами из керамогранита.

Их строительство разделено на три этапа. Первыми возвели два дома. Вторая очередь – еще одно здание и детский сад. Эти дома уже заселяются. Дворы оборудованы игровыми и спортивными площадками.

Как экскаватор спасали

«На третьем этапе мы возводим последний жилой корпус и школу – рассказывает Владислав. – Казалось бы, все отработано до мелочей. Но даже если работы идут по плану, прораб всегда должен быть готов к возникновению непредвиденных ситуаций. Например, когда мы приступили к возведению третьего корпуса, башенный кран собран не был. Зато на ходу был мощный экскаватор, и начальник участка распорядился подвезти на нем большую связку арматуры. А на той территории, где закладывали дом, в прежние времена было бомбоубежище. Подъезжая к площадке с тяжелой арматурой, многотонный экскаватор продавил своим весом старую железобетонную кровлю сооружения и провалился в пустоту. Но не ушел под землю, а повис на огромном швеллере, попавшем между гусениц. Мы в шоке – основной механизм на строительной площадке работать не может. Арматура повисла на его ковше. Начали ломать голову, как достать экскаватор. Подъезжать к нему было – опасно. Для начала вызвали 32-тонный кран. Он ничего не смог сделать. Ему на замену – 50-тонный, под лапы которого уложили плиты, чтобы тот не провалился под землю вслед за экскаватором. А кран поднимает пятьдесят тонн только при собранной стреле, поэтому он также не справился с весом.

Что делать? Мы коллективно обмозговали ситуацию, подсчитали, как высоко кран сможет хотя бы приподнять экскаватор. Расчленили его и аккуратно потянули вверх. А другим экскаватором накатали под гусеницы бой – большие осколки бетона, камни, куски железобетонных плит. Это помогло ему опереться на гусеницы и выехать из ямы.

Такие вот непредвиденные обстоятельства. Рассказывал я быстро, а на работу мы затратили часов шесть, и рабочего плана с нами на этот день никто не снимал.

Правда, в последнее время забот у меня прибавилось, так как стал старшим прорабом. Но это, честно говоря, даже приятно: значит, я расту как специалист.

Исдержки повышения

Впрочем, есть и издержки: времени видется с женой и двухлетним сыном стало еще меньше. Поэтому каждую свободную минуту я посвящаю им.

А поскольку сын еще маленький, мы с женой водим его в парк или в торговые центры, где имеются аттракционы для малышей. Катаемся на карусели «Лошадки» и на аттракционе «Гуси-лебеди». С большим удовольствием ходим в контактный зоопарк, в океанариум. Я люблю возиться с сыном – складывать что-нибудь из цветных кубиков, читать ему на ночь сказки.

А еще с женой любим отдыхать на даче. Под настроение и даже могу приготовить какое-нибудь блюдо. У меня есть свои фирменные рецепты», – смеется Владислав.

Место встречи изменить нельзя



Каждый эпизод знаменитого фильма, которому исполнилось 40, может служить путеводителем по Москве



Диалог между Жегловым и Шарповым происходит на ступенях Крымского моста на пересечении Крымского Вала и Пушкинской набережной

Разговор Шарпова с лже-Дней снимали в Театральном проезде. Это место очень сильно изменилось

В особняке 1908 г. в стиле модерн архитектора Аполлоса Правдина на момент съемок располагалась музыкальная школа, а вовсе не отделение милиции

Наталья Журавлёва

В ноябре 1979 года по российскому телевидению впервые показали фильм «Место встречи изменить нельзя». Показ был приурочен ко Дню милиции и собрал миллионную аудиторию. А во время последующей его демонстрации снижался даже расход коммунальной воды.

Съемки фильма проходили в Москве и в Одессе: в столице они были в основном натурные, а в Одессе – в павильонах. Все шло не очень гладко, почти каждого актера утверждали с трудом: на роль Володи Шарпова пробовался Евгений Герасимов, потом Иван Бортник, на роль Фокса – Борис Химичев, на роль Ручейника – Евгений Евстигнеев и Ролан Быков. По разным причинам артисты отказывались или худсовет не утверждал того или другого брата Вайнеры специально писали сценарий, был близкий друг Говорухина – Владимир Высоцкий. Говорухин, конечно, снял несколько проб с другими актерами, но только для вида. Хотя работать с Высоцким было нелегко. Несчастный Владимир Конкин (Шарпов) несколько раз па-

МНЕ КАЗАЛОСЬ, ЧТО НАЗВАНИЕ НЕУДАЧНОЕ, Я НЕ ЛЮБИЛ ЕГО. А СЕГОДНЯ Я ПОНИМАЮ, ЧТО ОНО СТАЛО КАК Поговорка

Станислав Говорухин

ковал чемодан и собирался уезжать, да и сам режиссер не единожды ссорился с Высоцким. Изначально было задумано, что Высоцкий в каждой серии будет петь – и «За тех, кто в МУРе», и «Песню о конце войны», и «Балладу о детстве». «Он очень хотел спеть несколько своих песен, – вспоминал режиссер, – но я посчитал, что это разрушит образ и в картине появится уже не капитан Жеглов, а Высоцкий в роли капитана Жеглова. Володя обижался, мы ссорились. А однажды, когда я попросил его спеть в кадре песню Вертинского, он ответил: «Если ты не хочешь, чтобы я спел свое, не буду петь и Вертинского».

Где это заветное «место»

С другой стороны, Владимир Семенович внес в фильм очень много оригинальных придумок, без которых картина была бы беднее и в художественном, и в эмоциональном плане. Именно он посоветовал Станиславу Садальскому (Кирпич) зашепелявить – «коселек, коселек!» Именно он придумал «ботать по фене» с Копченым – Леонидом Куравлёвым, когда они играют на бильярде. Наклеить на дверь подсобки подвала фотографию Вари для спасения Шарпова посоветовал тоже он.

Кстати, этот эпизод взятия банды снимался на Яузе. Когда оперативники едут по вызову в ограбленный магазин, нам показывают Яузского бульвара. В доме 1/5 на Серебрянической набережной действительно был продуктовый магазин. Именно про эту точку встречи изменить нельзя». Дом, где брали банду Горбатого, и поныне там. Правда, подвала нет. Вход в подвал магазина был бутфорским. Художники изготовили короб с высоким порогом и дверяхархана. Жжёный – Александр Абдулов, Промокашка – Иван Бортник, Левченко – Виктор Павлов прятались в этой тесной коробке и выходили наружу по команде, когда Жеглов кричал: «А теперь – Горбатый!»

Самый московский фильм

«Место встречи» – фильм очень московский. Каждый эпизод можно использовать как путеводитель по Москве.

Найден ребенок. Муровцы спешат на вызов. Вот они у Большого Москворецкого моста. «Вы с девушкой сейчас едете на Арбат. Там родом Грауэрмана», – говорит Шарпову Жеглов. Это здание на Новом Арбате сегодня отреставрировано, хотя там уже, конечно, не родильный дом.



Другой эпизод: муровцы едут в плавучий ресторан у Якиманской набережной, где собирается разная «паразитирующая публика». На Фокса (Александр Белявский) муровцы организовали засаду в ресторане «Астория». Снимали в гостинице «Центральная», бывшей булочной Филиппова (Тверская улица, 10). А дальше Фокс прыгает через окно, следом за ним – Шарпов, но вместо Тверской... они оказываются на Малой Полянке в Замоскворечье.

Таких мистификаций в картине много, потому что перед Станиславом Говорухиным стояла непосильная задача: в конце 1970-х снять послевоенную Москву 1945–1946 годов. Из-за этого иногда одни московские районы играли роль других. Так, узнав у Кирпича адрес, где Костя Сапрыкин выиграл браслет у Фокса – 6-й проезд Марьиной Роши, 10, – оперативники отправляются к Верке-модистке. Но в конце 1970-х Марьяна Роша уже по-современному отстроилась и выглядела совсем не так, как в конце 1940-х, поэтому Марьяну Рошу снимали в Сокольниках.

Не удалось избежать, конечно, и киноляпов. Например, в начале фильма Шарпов идет по проспекту Маркса (ныне Театральный проезд). В кадре видны витрины гостиницы «Метрополь», арка Третьяковского проезда, памятник пер-

впечатнику Ивану Федорову. И вдруг рядом с Шарповым новенькие «Жигули» и киоск «Союзпечать».

На Чистопрудном бульваре бандиты назначают встречу оперативнику из Ярославля Васе Векшину, который пытается внедриться в банду «Черная кошка». Виден знаменитый дом «со зверьями» постройки 1908 года. И здесь же мелькает красно-белая телефонная будка, привычная для Москвы 1970-х годов, стоят автомобили ГАЗ-24.

Всенародная любовь

Когда фильм уже вышел на экраны и Жеглов стал любимцем публики, Высоцкий жил на Малой Грузинской улице, а я, еще совсем девчонка, – в соседнем доме. И вот стоим мы с ребятами на Малой Грузинской около костела, в котором тогда обретался какой-то склад, и видим голубой «мерседес»

Высоцкого, а в 1979 году это был практически единственный «мерседес» в Москве. Вдруг он резко тормозит и начинает дымиться. Из машины выскакивают Говорухин и Высоцкий. Высоцкий начинает размахивать руками, пытается оторвать капот, матерится, суетится, а Говорухин спокойно курит в стороне. У соседнего дома – очередь, мужчины стоят в винный магазин. Высоцкий к ним: «Мужики, выручайте!» И вот тут я поняла, что такое настоящая народная любовь. Все бросили свою очередь, подняли автомобиль и на руках донесли его до самого дома артиста.

Когда я выросла и стала журналистом, то не раз брала у Станислава Говорухина интервью и как-то напомнила ему этот случай. Он ответил: «Я в технике вообще ничего не понимаю, что ж я мог сделать? Поэтому я так спокойно и отреагировал – курил в сторонке, а этот «мерседес» вообще все время у него глож, но благо у Володи была такая всенародная любовь и слава, что соседские мужики всегда выручали». А про «Место встречи» сказал так: «Этот фильм так часто крутят по телевизору, что я боюсь, зрители его просто возненавидят». Нет, Станислав Сергеевич, мы его по-прежнему любим, как и 40 лет назад.

Памятник героям «Места встречи» работы А. Руховишкова установлен у входа на Петровку, 38

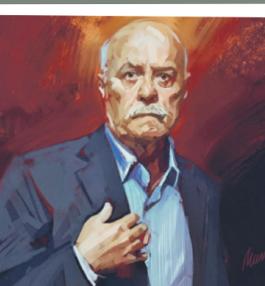
Из интервью со Станиславом Говорухиным

– Из всех видов спорта признаю только шахматы и бильярд. Вот этим я занимаюсь много.

МД А в бильярд на деньги играете?

– Мы играем с Рудинштейном на уху. В ресторане Дома кино делают потрясающую уху. И тот, кто проигрывает, оплачивает ужин. Как правило, Рудинштейн. С Зюгановым я играю очень часто. С Шуриком Ширвиндтом играем, с Якубовичем. А в бильярд обычно и играют только на деньги. Как у меня в фильме Копченый говорит Жеглову: «Только пацаны на шелобаны играют».

... Люди, которые со мной работали в кино, могут сказать, что атмосфера у нас на съемках – ну самая смешная. Мы все время хохочем. Я ужасно не люблю унылых людей, изображение работы творческого процесса. Процесс должен доставлять наслаждение всем. И у нас в Думе, в комитете, такая же обстановка. Все должны шутить, смеяться.



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ.
КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА
ГОРОДА МОСКВЫ

МОСКОВСКАЯ
перспектива

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
125009, Москва, Романов переулок, д. 5
Телефоны: +7 (495) 419 93 88
mperspektiva@mail.ru
mperspektiva.ru

Генеральный директор:
Мельников С. О.

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор: Авязова Ж. С.
Зам. главного редактора: Шибанов А. А.
Компьютерная верстка:
Ладыгин А. Е., Прищепова М. Н., Цымбал А. С.
Корректур: Завьялова Л. Г., Крикунова Г. В.
Отдел рекламы и маркетинга:
Калинина Л. Г., Мятник О. Г.

ГАЗЕТА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА в Комитете РФ по печати.
Свидетельство о регистрации № 01 2265 от 30.12.98 г.
При использовании материалов ссылка на газету
«Московская перспектива» обязательна. Мнение
редакции и авторов не всегда совпадают. Статьи в рубрике
«Ситуация» и под знаком © публикуются на правах рекламы.
ОТПЕЧАТАНО ОАО «Московская газетная типография».
123995, Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1.
Тел./факс 8 (499) 259-53-54 (доб. 1025).
E-mail: info@mosgt.ru
Заказ № 3167 Общий тираж 102 000 экз.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

Газета распространяется бесплатно на собственных стойках в Мосгордуме, мэрии Москвы, в Комплексе градостроительной политики и строительства города Москвы, префектурах, Москомархитектуре, Мосгосстройнадзоре, Москомнаследии и других комитетах и департаментах правительства Москвы, а также в VIP-залах и залах официальных делегаций столичных аэропортов, в терминале бизнес-авиации а/п «Внуково», в сети кофеен «Кофемания», в выставочных комплексах «Гостиный Двор», «Экспоцентр», ВВЦ, «Дом на Брестской», в бизнес-центрах и гостиницах, на территории новой Москвы, во всех центрах госуслуг города Москвы.

12 | инфраструктура проекты

Детям нужен свет, пространство и отсутствие чувства скованности

ГК ПИК проектирует и строит современные объекты социальной инфраструктуры



□ Семен Рыбкин

Что должно быть в современном детском саду и школе, а от чего стоит отказаться, и как организовать пространство и освещение, чтобы помочь сформировать личность ребенка, «Московской перспективе» рассказала руководитель проектов по социальным объектам Группы ПИК Анна Букина.

Ближе к дому

Архитектура и интерьеры тоже могут быть учителем. Как только ты даешь человеку качественное пространство, он начинает воспринимать себя в нем совершенно по-другому. Например, если дети внесли свою лепту в интерьеры или благоустройство школы или детского сада, то это способно сильно повысить их академическую успешность и вовлеченность в процесс обучения.

Начиная программу проектирования школ, мы в течение трех месяцев ездили по школам и детсадам и спрашивали у родителей, детей и педагогов, что им нравится, а что нет. И оказалось, что большинство опрошенных сталкиваются с одними и теми же проблемами. Первая – это организация безопасного доступа. Вторая – отсутствие велопарковок. Третья – маршруты движения внутри самой школы. Например, одна завуч мне рассказывала, что ей, чтобы добраться от учительской до кабинета математики, надо идти 25 минут, а перемена длится всего 15 минут.

Мы решали все эти проблемы. В первую очередь изменили концепцию посадки здания в генплане территории. Так, если по советским стандартам было необходимо, чтобы школу и детский садик «посадили» внутри жилого района, то мы приняли решение размещать образовательные учреждения максимально близко к пешеходной зоне, где главный вход станет осуществляться с улицы, без каких-либо заборов и других преград. Перед входом обязательно устанавливаются парковки для самокатов и велосипедов. А чтобы родители могли без трудностей привозить и забирать своих детей из школы, предусмотрены парковочные карманы.

Новые стандарты

Многие родители приходят в детсад на концерты и праздники. Актовый зал в наших проектах всегда совмещен с двухсветным атриумом для создания



Детский сад, Восточное Бутово

торжественной атмосферы. Чтобы не приходилось судорожно искать место, где можно было бы оставить свою верхнюю одежду, в холле есть вешалка.

Со школами сложнее, потому что они становятся все крупнее, и особенно в новой Москве. Внутри школьного пространства необходимо разводить потоки детей разного возраста. Как правило, мы делаем несколько входных групп для начальной и средней-старшей школы. В центре школы всегда есть хорошее общественное пространство. Как правило, это большой светлый атриум, к которому примыкают общие зоны: актовый и спортивный залы, столовая и крылья учебных помещений.

С одной стороны, проектируя помещение, мы всегда смотрим на соответствие его всем необходимым нормам. С другой – думаем о том, как сделать так, чтобы это помещение можно было использовать по-другому. В связи с этим мы планируем пространства, которых в обычных школах нет, например, кабинет робототехники или IT-полигон.

Во всех проектах мы большое внимание уделяем строительству спортивной инфраструктуры. У нас на все направления разработаны стандарты. Например, в стандарте благоустройства ввели обязательное наличие площадки для сдачи норм ГТО, а ведь это ни много ни мало три балла к ЕГЭ. Это стимулирует старшеклассников посещать уроки физкультуры.

Чтобы дети могли гулять и чувствовать себя комфортно в любую погоду, мы делаем теневые навесы для групп продленного дня. Для школ предусматриваются зоны с открытым учебным классом, когда можно провести урок



Детский сад, Бутово парк



Школа в Новокуркине



Детский сад, Варшавское шоссе, 141



АРХИТЕКТУРА И ИНТЕРЬЕРЫ ТОЖЕ МОГУТ БЫТЬ УЧИТЕЛЕМ. КАК ТОЛЬКО ТЫ ДАЕШЬ ЧЕЛОВЕКУ КАЧЕСТВЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО, ОН НАЧИНАЕТ ВОСПРИНИМАТЬ СЕБЯ В НЕМ СОВЕРШЕННО ПО-ДРУГОМУ

Анна Букина, руководитель проектов по социальным объектам Группы ПИК

в сентябре или мае на улице. А еще везде есть опытно-хозяйственная зона с садом и теплицей.

Запрет на горшки с цветами

Интерьеры наши достаточно строгие, однако мы активно используем цвет в тех местах, где надо пробудить детскую активность, – как в школе, так в детских садах. Акцентные цвета используются для выделения входной группы, небольших элементов мебели, текстиля и санитарных зон. На их фоне разрешено размещение только монохромных элементов мебели и декора. Выставочные системы, расположенные в местах ожидания и групповых, должны быть нейтрального фоновой цвета без ярких надписей и других отвлекающих элементов. Мы боремся с цветовой какофонией. Например, не разрешаем вешать шторы на окна – только ровные жалюзи. Также запрещаем ставить цветы на подоконник – для этого есть зимний сад.

Западный опыт

С течением времени отношение к детским садам и школам менялось, и Россия – не исключение. Если ранее школы и детские сады можно было смело назвать «камерой хранения» детей, то сегодня основным принципом образовательных учреждений – и в архитектуре тоже – стал функционализм.

Например, на Западе школа – это торговый центр. Потому что это то место, где дети чувствуют себя комфортно и больше не ходят гулять на площадки. Поэтому решения, которые дети привыкли видеть там, есть и в наших школах. Наше пространство организовано таким образом, что все общественные зоны (атриум, галереи, сидячие лестницы, многосветные холлы) сконцентрированы вместе, а учебные кабинеты и спортивный блок расходятся от них. Таким образом, ученики и учителя экономят время передвижения внутри своего учебного здания.

Важно также учитывать необходимость человека, в том числе ребенка, в получении большого количества естественного света. С учетом климатических условий нашей страны количество солнечных дней, особенно в зимнее время, сводится к минимуму. Поэтому в наших школах установлены большие окна и витражи. ©



Детский сад, Люберцы парк

