



ЭКСКЛЮЗИВ
ДМИТРИЙ ПРАСОВ,
начальник Управления дорожно-мостового строительства, о настоящем и будущем транспортного каркаса столицы

СТР. 3

ЦИФРА ДНЯ

8

МЛН КВ. МЕТРОВ ЖИЛЬЯ
планируется ввести в ТиНАО в течение трех лет

22-28 ноября 2022 года № 37 (1371)

Издается с 1957 года

МОСКОВСКАЯ

перспектива



ВЕДУЩАЯ ГАЗЕТА КОМПЛЕКСА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ



ПЛАНИРУЕМ ДО КОНЦА ГОДА ЗАВЕРШИТЬ ВСЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА БОЛЬШОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ И ПОДГОТОВИТЬ ЕЕ К ПУСКУ

АНДРЕЙ БОЧКАРЁВ,

заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства



«ВАРШАВСКИЕ» МЕТАМОРФОЗЫ

Основные работы по реконструкции станции метро завершатся до конца 2022 года

2

ГОРОД-МИЛЛИОННИК ВЫРАСТЕТ БЫСТРО

Какой будет Новая Москва к 2035 году

5

«МОТИВАЦИЯ ПОБЕЖДАЕТ СТРАХ»

Врач с 23-летним стажем рассказал, почему отправился добровольцем в зону СВО

11

ПОЧЕМУ МЫ, А НЕ ОНИ

Россия и Украина: два мира, различия между которыми полезно помнить

11



ФОТО: АРТУР НОВОСИТЯЕВ

Чего изволите?

Социологи выяснили, какие дополнительные объекты, сервисы и услуги москвичи хотят видеть в городе

□ Сергей Чаев

Формирование комфортной среды играет все большую роль в развитии городов, а с ростом урбанизации превращается в одну из первоочередных задач. Это подтверждают и цифры статистики. В столице примерно 90% респондентов удовлетворены уровнем комфорта, 9% – недовольны и 1% опрошенных затруднились ответить на этот вопрос – это данные опроса, выполненного Центром социальных исследований и технологических инноваций (СИТИ) факультета городского и регионального развития Национального исследовательского института «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ).

Какие факторы влияют на степень удовлетворенности горожанами средой их обитания, какие объекты и услуги в районе проживания для них наиболее важны? Такое исследование провели социологи НИУ ВШЭ. На вопросы анкеты ответили 2200 жителей российских городов и 1000 респондентов из Москвы.

В КОМФОРТНОЙ СРЕДЕ

Социологическое исследование показало, что комфортом в городах, где проживают опрошенные, довольны в среднем 85 человек (в Москве – 90) из каждой сотни респондентов. Еще 14 (в Москве – 9) высказались отрицательно и один так и не определился с ответом.

Статистику не опровергнуть – столица по комфорту на порядок опережает многие российские города. Но при этом и потребности москвичей гораздо выше, чем у жителей других городов-миллионников. «Лучший город Земли – это город, в котором каждый горожанин может жить комфортно

и безопасно», отметил мэр столицы Сергей Собянин. – Мы стремимся к этому: достраиваем Большую кольцевую линию метро и построим три новые радиальные ветки – Рублево-Архангельскую, Бирюлевскую и Троицкую. Продлим метро во Внуково, в Гольяново и в Лянозово, в район Северный. Будем развивать наземное метро – откроем еще три линии Московских центральных диаметров, связывающих Москву с ближним Подмосковьем. В год продолжаем строить около 100 км новых дорог. Завершим создание системы хордовых магистралей в средней части города». Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв отметил, что уровень обеспеченности жильем в столице ежегодно растет. «Общая площадь жилых помещений, приходящихся на одного москвича, составляет в среднем 22,3 кв. метра, данный показатель постоянно увеличивается. Это стало возможным благодаря высоким темпам строительства на территории города. Например, в 2021-м в Москве введен в строй рекордный объем жилья – 7,81 млн кв. метров. А с начала этого года уже построено и введено

в эксплуатацию 4,9 млн кв. метров жилых площадей», – пояснил Андрей Бочкарёв.

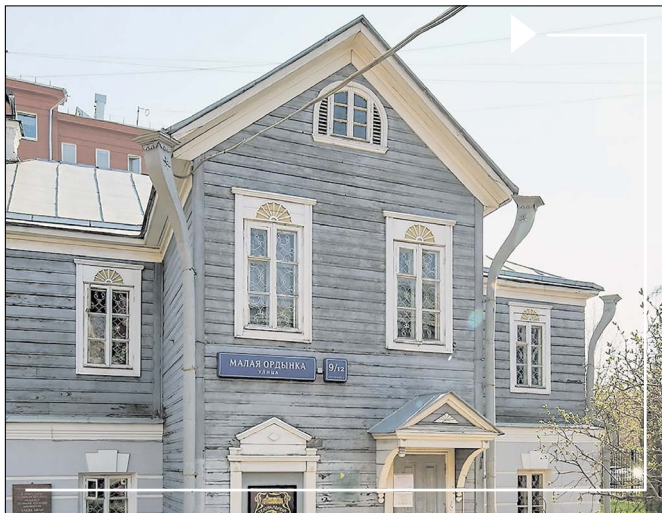
РОЛЬ ГОРОДСКИХ ОБЪЕКТОВ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ МОСКВЫ

Социологи оценили, насколько важно для москвичей нахождение объектов по предоставлению различного рода услуг и объектов городской инфраструктуры в шаговой доступности от мест их проживания. Для этого исследователи Высшей школы экономики применили концепцию локальных городских ядер, взяв в качестве отправной точки территории, где в радиусе шаговой доступности горожане могут получить максимальное количество повседневных, регулярных и уникальных городских сервисов и услуг, не пользуясь общественным или личным транспортом. Распределили объекты и услуги на три основные группы:

- которые значимы и которыми жители достаточно обеспечены;
- которые значимы, но которыми они обеспечены лишь частично;
- которые значимы, но подобных объектов не хватает.

«С.3»

Москва скорее комфортна или скорее некомфортна для проживания? %



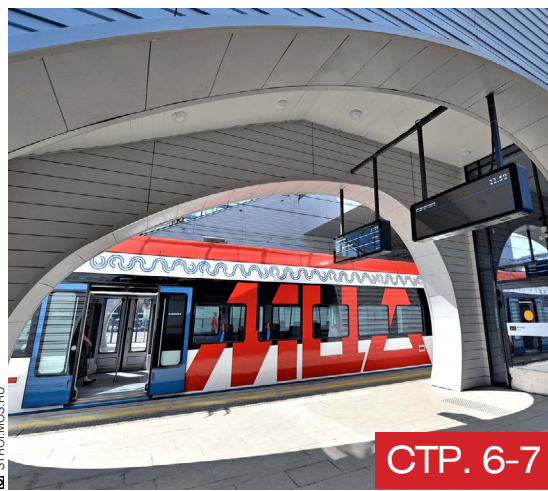
НОВОСТИ САЙТА MPERSPEKTIVA.RU

Дом-музей Александра Ордынки отремонтируют к 200-летию со дня рождения драматурга. В этом доме Ордовский провел первые годы своей жизни.

- У пяти гостиниц, которые входят в состав многофункционального центра водного спорта «Динамо», появились названия
- Рядом со станцией БКЛ «Сокольники» высадят липовую аллею
- Московский зоопарк приютил спасенную в дикой природе ларгу

ТЕМА НОМЕРА:

ГОРОД: ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА



СТР. 6-7

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ



ЮРИЙ СВЕШНИКОВ,
исполнительный директор Московского транспортного союза:

Несколько лет назад Министерством транспорта РФ был утвержден так называемый минимальный стандарт транспортного обслуживания населения. Он носит рекомендательный характер. В прошлом месяце прошла большая транспортная конференция под эгидой Российского автотранспортного союза, где выступал руководитель ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул. Он поднял вопрос, что хорошо бы сделать этот стандарт не рекомендательным, а обязательным, и заявил, что в Москве он полностью соблюдается. Например, там четко прописано, какое должно быть в метрах максимальное расстояние от последнего подъезда самого последнего дома микрорайона до ближайшей остановки общественного транспорта. Какое расстояние должно быть от выхода из метро до остановки наземного общественного транспорта. Какое количество максимальных пересадок должен делать пассажир, отправляясь в деловую поездку. Какой допускается максимальный интервал между городским наземным транспортом в дневное время суток. И Москва, со слов руководителя «Мосгортранса», крупнейшей транспортной компании в Европе, этого стандарта полностью придерживается.

«Варшавские» метаморфозы

Старая станция в новом формате

Виктор Дмитриев

Реконструкция станции «Варшавская» Большой кольцевой линии близится к завершению. В минувшую пятницу с ходом работ ознакомился мэр Москвы Сергей Собянин. «После открытия «Варшавской» поезда отсюда будут ходить до всех станций Большой кольцевой линии (БКЛ). В результате у местных жителей появятся десятки новых вариантов поездок по городу. А время в пути по многим маршрутам сократится в четыре раза», – сказал Сергей Собянин во время посещения объекта.

До недавнего времени Каховская линия длиной 3,3 км была самой короткой веткой Московского метрополитена. Три ее станции – «Каховская», «Варшавская» и «Каширская» – введены в августе 1969 года в составе Замоскворецкой линии, а с 1995-го стали отдельной линией метро. К комплексной реконструкции Каховской ветки с целью включения ее в состав Большой кольцевой линии строители приступили весной 2019 года.

ОБНОВИЛИ НАЗНАЧЕНИЕ
В 2022-м в рамках первого этапа работ завершилась реконструкция станции «Каховская». Обновленная, она открылась в составе южного участка БКЛ – от «Проспекта Вернадского» до «Каховской». В это же время была построена соединительная ветка с электродепо «Замоскворецкое», которое прежде подпитывало Каховскую линию метро, а теперь перешло на обслуживание Большой кольцевой линии.

До конца этого года предполагается завершить основные работы по реконструкции станций «Варшавская» и «Кашир-



Мэр Москвы Сергей Собянин осматривает работы по реконструкции станции «Варшавская» (БКЛ) метро

ская» и в дальнейшем ввести их в эксплуатацию вместе с восточным участком БКЛ – от «Каширской» до «Нижегородской». Прежде Каховская линия была мало востребована у москвичей. Пассажиропоток составлял всего несколько десятков тысяч человек в день. На линии работали укороченные поезда, а интервал движения составлял пять минут. После ее включения в состав БКЛ интервал движения будет сокращен до 1,6 минуты, а пассажиры получат возможность без пересадки добраться в десятки районов города. Например, время поездки от станции «Варшавская» до крупного ТПУ «Печатники» сократится в четыре раза – с 48 до 12 минут, до аэропорта Внуково – в два раза,

до 40 минут, говорят эксперты. В целом ввод нового участка БКЛ и открытие в его составе станции «Варшавская» позволит улучшить транспортное обслуживание жителей районов Зюзино, Москворечье-Сабурово, Нагорный и Нагатинно-Садовники с населением свыше 370 тыс. человек. Кроме того, до 25% будет снижена нагрузка на Кольцевую линию и до 16% на участки Замоскворецкой и Серпуховско-Тимирязевской линий метрополитена. За счет повышения привлекательности поездок на метро снизится транспортная нагрузка на Каширское шоссе (до 8%), проспект Андропова (до 12%), Варшавское шоссе (до 7%) и местную улично-дорожную сеть, что улучшит экологическую ситуацию в районах.

“ ПОСЛЕ ВКЛЮЧЕНИЯ СТАНЦИИ «ВАРШАВСКАЯ» В СОСТАВ БКЛ ИНТЕРВАЛ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ БУДЕТ СОКРАЩЕН ДО 1,6 МИНУТЫ ”

ОСВЕЖАЯ ИНТЕРЬЕР

Станция «Варшавская» была сооружена по типовому проекту, популярному в столице в 60–70-х годах прошлого века. Она расположена у примыкания Чонгарского бульвара к Варшавскому шоссе. С нее пассажиры могут сделать пересадку на маршруты наземного городского пассажирского транспорта и одноименную станцию Павелецкого направления МЖД (в будущем – МЦД-5).

В ходе работ по реконструкции исторический облик станции максимально сохраняется, включая чеканные панно с изображениями Варшавы, украшающие путевые стены станции. Строители модернизируют инфраструктуру станции, заменяют инженерные коммуникации, рельсы, облицовку стен и пассажирской платформы. По сути, специалисты должны полностью разобрать и собрать ее, обновив все основные конструкции. Пол вестибюлей отделают светло-серым шимановским гранитом, стены – белым сайским мрамором, лабрадоритом и габбро темного оттенка.

В ходе реконструкции обновят и входные павильоны. Отдельно стоящий – будет стеклянным, а расположенный вблизи торгового центра облицуют панелями из оцинкованной стали. Здесь установят витраж и вентиляционную решетку из перфорированных панелей.

«В настоящее время на станции ведется монтаж инженерных коммуникаций, устройство фасадов входных павильонов, архитектурно-отделочные работы в пассажирской зоне и благоустройство прилегающей территории. Общая строительная готовность составляет 82%. В зоне обслуживания станции находятся районы Нагатинно-Садовники, Москворечье-Сабурово и Нагорный с общим населением почти 250 тыс. человек», – пояснил Сергей Собянин.

Скоро пуск!

«Печатники» Большой кольцевой линии находятся в высокой степени готовности

Алена Рыбакова

Она станет частью крупного ТПУ, в составе которого уже работает одноименная станция Люблинско-Дмитровской линии и недавно открывшийся остановочный пункт МЦД-2. Кроме рельсового транспорта в этом месте пересекается московский скоростной диаметр и дублер Люблинской улицы.

О том, что станция «Печатники» БКЛ практически готова, заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев сообщил на традиционном субботнем объезде по московским объектам строительства.

«Станция «Печатники» БКЛ является частью крупного транспортного узла, который с вводом в эксплуатацию Большой кольцевой линии будет соединяться с радиальной линией и пересадкой на Московские центральные диаметры. В будущем здесь планируется масштабное развитие района Южный Порт, поэтому станция «Печатники» станет важным элементом транспортно-пересадочного узла», – отметил глава стройкомплекса.

С технической точки зрения станция считается одной из самых сложных – чтобы построить двухпутный тоннель, по которому будут курсировать одновременно два поезда, щиту «Виктория» пришлось преодолевать сложные грунты. Плюс много времени у строителей ушло на интеграцию «Печатников» в действующую станцию.

«Все девять станций БКЛ на финальной стадии – мы тестируем инженерные системы, готовим станции к передаче метрополитену, а также продолжаем работы по благоустройству. Таким образом, до конца года запустим тестирование по всем оставшимся участкам, с тем чтобы в первом квартале следующего года подготовить пуск с пассажирами. Задача сложная, трудная, но московские строители, я уверен, с ней справятся», – пояснил Бочкарев.

Сейчас на станции «Печатники» БКЛ уже ведутся архитектурно-отделочные работы. Здесь будет, пожалуй, самый выдержанный и лаконичный дизайн на всем Большом кольце благодаря монохромной гамме из черного, серого и белого цветов. В отделке: нержавеющая сталь на стенах, натуральный камень на полу, алюминиевый потолок. Необычными будут и вестибюли «Печатников» – входы в подземку сделают похожими на книжные полки. Они, кстати, сегодня тоже находятся на завершающем этапе строительства.



Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев

Команда на взлет

В Москве создадут федеральный центр беспилотных авиационных систем

Сергей Чаев

На базе индустриального парка «Руднёво» начнет работу федеральный центр беспилотных авиационных систем, который объединит конструкторские бюро, а также опытное и серийное производство. Документ о сотрудничестве с целью развития отрасли беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) и авиации подписан при участии мэра Москвы Сергея Собянина на открытии выставки «Аэронет-2035» в павильоне «Космос» на ВДНХ.

Москва – один из крупнейших российских центров по эксплуатации беспилотников, их используют и многочисленные городские службы, и частный бизнес. С высоты птичьего полета дроны производят высокоточную съемку, берут пробы воздуха, определяют скорость ветра, их применяют в ходе спасательных операций и при создании цифровых моделей местности. Поэтому неслучайно федеральный центр беспилотных авиационных систем откроется именно в столице.

В ходе осмотра выставки, на которой было представлено свыше полутора сотен различных моделей беспилотников, Сергей Собянин напомнил, что центр беспилотных авиасистем будет создан на базе индустриального



Модель беспилотника на выставке «Аэронет-2035»

из дорогостоящих игрушек в наших помощников и актуальность создания более совершенных моделей не подлежит никакому сомнению, так как за ними будущее.

«Сегодня беспилотники активно задействуют в военных операциях, и очевидно, что это один из ключевых элементов высоких технологий, необходимых для победы. Да и в гражданском направлении они все активнее занимают такие ниши, как транспортировка грузов, создание цифровых двойников, осуществление контроля за коммунальной сферой, за строительством различных объектов и так далее», – сказал Сергей Собянин. Он пояснил, что центр беспилотных авиасистем будет создан на базе индустриального

парка «Руднёво», где уже в этом году сдадут в аренду около 120 тыс. кв. метров площадей производителям беспилотных систем. В перспективе производственные площади увеличатся до полумиллиона квадратных метров.

«Чтобы эффективно работать, будущий центр должен иметь все необходимое: современные производственные мощности, площадку для проведения испытаний, и при этом активно взаимодействовать с федеральными и региональными структурами. Надеюсь, что данный проект даст серьезный толчок к развитию в стране беспилотного транспорта и современных авиационных систем», – сказал мэр сопро-

вождавшим его специалистам. Сегодня в России в гражданском обороте насчитывается свыше 40 тыс. беспилотных летательных аппаратов различного назначения. За пять лет их производство в стране увеличилось в 2,5 раза, а в Москве даже в четыре, превысив суммарную цифру 20 тыс. аппаратов в год.

При этом резиденты федерального центра беспилотных авиационных систем концентрируются на разработке и создании новых моделей БПЛА различного назначения, на совершенствовании авионики и внедрении в производственный процесс, использующих искусственный интеллект. Для эффективной работы производителей вблизи индустриального парка создадут зону свободных полетов площадью более 100 гектаров. Это будет полноценный испытательный полигон для тестирования летательных аппаратов.

Уже в ближайшее десятилетие, по мнению экспертов, могут появиться беспилотные системы, которые обойдутся без их непосредственного управления человеком. А полностью автономные комплексы возникнут на повестке дня после 2035 года.

Мэр также отметил, что разработка беспилотников может стать импульсом для развития сквозных технологий в области детали- и двигателестроения, а также для разработки систем накопления энергии.

Федеральному центру предстоит объединить ведущих российских разработчиков и производителей БПЛА и цифровых геоинформационных платформ. Особенностью производства, по мнению конструкторов, станет широкое использование аддитивных технологий, а современная 3D-печать позволит быстро

и качественно создавать прототипы квадрокоптеров и в кратчайшие сроки запускать опытные образцы в серию.

«Таким образом, снизится наше отставание от мировых лидеров отрасли и зависимость от импорта важнейших технологий», – отметил Сергей Собянин.

На базе центра также откроется авиационный учебный центр по подготовке высококвалифицированного персонала. Сформировать кадровый резерв как для проектирования БПЛА, так и для подготовки операторского и технического персонала помогут ведущие вузы страны. Кроме того, планируется создать центры творчества для вовлечения в работу талантливой молодежи начиная со школьного возраста.



По своим масштабам и значению МСД будет сопоставим с МКАД

Москву разгрузят 138 км новых дорог, 136 искусственных сооружений, 33 внеуличных пешеходных перехода и украсят семь мостов

□ Ливия Царева

В ближайшие два года в столице закончат реконструкцию развязок на МКАД и завершат строительство хордовых магистралей. О настоящем и будущем транспортного каркаса столицы газете «МП» рассказал начальник Управления дорожно-мостового строительства Дмитрий Прасов.

МП Дмитрий Иванович, на вас сейчас возложена непростая миссия – упорядочить дорожную инфраструктуру города. Скажите, каковы на сегодня задачи, если учесть, что население столицы по-прежнему увеличивается и, как следствие, на дорогах появляется еще больше личного автотранспорта?

– Мы совместно с Москомархитектурой проанализировали транспортную ситуацию, как она изменилась за последние 10 лет. При этом определили интересную цифру: если бы темпы дорожного строительства сохранились на уровне 2010 года, среднее время пути на автомобиле увеличилось бы с 60 до 90 минут! То есть фактически в 1,5 раза, потому что прирост населения на сегодняшний день составляет 30%. Получается, что чуть больше, чем за 10 лет, нам удалось даже сократить этот показатель. И сегодня среднее время в пути занимает порядка 54 минут.

МП Какие дорожно-мостовые проекты сейчас в приоритете?

– Строительство московского скоростного диаметра – самый крупный дорожно-транспортный проект правительства Москвы. Суммарная протяженность всех хорд и рокады составит 138 километров (строительная длина – 363 километра), что сопоставимо с длиной четырех ТТК.

Полностью в 2019 году открылась Северо-Западная хорда, в этом году запустили движение по северному участку московского скоростного диаметра, продолжаем работу по строительству южного участка.



Во время интервью с начальником Управления дорожно-мостового строительства Дмитрием Прасовым

По своим масштабам и значению московский скоростной диаметр будет сопоставим с МКАД – магистраль имеет протяженность 68 километров (общая строительная длина – 217 километров) и включает 136 искусственных сооружений общей протяженностью 60 километров и 33 внеуличных пешеходных перехода.

Реализация данных объектов позволит сформировать так называемый планировочный каркас – основную структуру магистралей.

МП А что касается реконструкции набережных, сколько их в работе сейчас?

– В настоящее время лишь 25–30% из 220 километров набережных Москвы-реки обустроены и вовлечены в общественную жизнь города, а более 50% труднодоступны или закрыты для жителей.

Часть у нас находится еще в проектировании, три уже начали строить – это Шелепихинская, Симоновская и Крутицкая. Выполняем их реконструкцию и расширение. Там комплексный подход – не только соединение каких-то пешеходных элементов, но и благоустройство (озеленение, интересные архитектурные

решения), чтобы был комфортный досуг, доступ к району и грамотно организованная транспортная сеть. Здесь работаем не только мы, но и департамент капитального ремонта (по реконструкции), и департамент транспорта (по запуску речных трамваев, например). Строятся причалы и набережные. Город должен развиваться в комплексе.

МП Какие проекты для вас наиболее сложные как для специалиста?

– Сложно определить, какой проект тяжелый, а какой легкий. Конечно, большие объекты, такие как Юго-Восточная хорда с большим количеством инженерных сооружений и эстакад, строить непросто. Но может быть и проект маленькой развязки, которая очень нужна даже не в целом для города, а для отдельного района или округа. Она небольшая по объему строительства и стоимости, но с учетом плотной городской застройки и того, что мы работаем в непосредственной близости от жилых домов, мы не можем сократить или ограничить движение транспорта, а это вызывает не меньшие трудности. Но совместно с подрядчиками мы побеждаем все возникающие проблемы.

на разработку и передачу рабочей документации заказчику и подрячку в электронном виде, чтобы уйти от бесконечных тонн макулатуры.

МП Процесс ведь действительно ускоряется в несколько раз?

– Конечно. Сейчас все согласования в городе на 95% проходят в электронном виде. Проектировщики уже не ездят в службы эксплуатации с томами бумаг, а исправляют все в онлайн-режиме. Много сервисов и госуслуг появилось в электронном виде. Мы пытаемся оптимизировать процесс с точки зрения документооборота, контроля работ. Многие сервисы, начиная от пролета квадрокоптеров (дронпортов), которые могут показать реальное состояние дел на объекте, заканчивая лазерным сканированием, которое позволяет снять поверхность площадки в точности до миллиметров и превращает данные в 3D-модель, потом будут исходными данными для проектирования.

МП В городе планируют реализовать концепцию «7 мостов». На каком этапе эти работы?

– Департамент строительства приступил к реализации трех из них – это мост в створе Берегового проезда, мост в районе улицы Мысищева и проектирование моста в створе улицы Новозаводской. Кстати, проектирование сооружения в Береговом проезде велось с применением BIM-технологий, скоро планируем перейти к строительству. Сейчас большое внимание уделяется внешнему облику мостов: были проведены конкурсы, уважаемое жюри выбрало несколько интересных решений. Может, они не самые дешевые, но ведь мосты мы строим на века.

МП Вам какой из этих семи больше нравится?

– Мы когда построим, тогда и выберем! Мне все нравится. Там есть и пешеходные мосты, и автодорожные. Будет чем удивить москвичей.

Чего изволите?

«С.1»

«Исследование показало, что москвичи лучше всего обеспечены детскими и транспортными сервисами, продуктами, бытовыми и lifestyle-сервисами. Все это объекты повседневной потребности, как правило, они находятся в шаговой доступности», – пояснил декан факультета городского и регионального развития НИУ ВШЭ Евгений Михайленко.

Социолог отметил, что имеется ряд объектов, недостаточно представленных в городской среде, но оттого не менее важных. Спрос на них высок, а их наличие добавляет ценности жилью.

«Речь идет об объектах, расположенных в пешеходной доступности от жилых домов, которые позволяют москвичам экономить средства: магазины хозтоваров, мастерские по пошиву и ремонту одежды, продовольственные рынки, продуктовые магазины в домах», – уточнил Михайленко.

Сюда же можно отнести детские кружки и бассейны, благоустроенный сквер или парк, МФЦ и почту, поликлинику, больницу, медицинскую лабораторию и спортивную площадку.

«Москвичи очень разные. Важно, чтобы город был удобен для каждого, учитывал интересы всех. Это подростки и молодежь, пожилые люди, работники государственных учреждений, частных компаний, промышленности и инновационного бизнеса. Город не может быть ориентирован

только на одну группу населения. От этого он сразу проигрывает, не сможет развиваться», – сказал Сергей Собянин и отметил, что строительство в столице ведется по принципу сбалансированного развития территорий. Только с начала года за счет средств городского бюджета и частных инвестиций в Москве построен 81 объект социального назначения. «Наряду с вводом жилья отмечаются высокие темпы возведения объектов социальной направленности. В 2022 году уже возведены 29 детских садов, 17 школ, 12 поликлиник и больничных корпусов, 18 спортивных сооружений, а также пять зданий для учреждений культуры. Это позволяет формировать комфортную среду для жизни в мегаполисе», – добавил Андрей Бочкарев.

роль городских объектов для жителей России

Обеспеченность жителей других городов значимыми объектами и сервисами в целом ниже, чем в столице. «Например, в категорию частичной обеспеченности попадают объекты детской и медицинской инфраструктуры, а в дефицитную категорию – хозяйственно-бытовые, спортивные и рекреационные объекты и сервисы», – сказал Евгений Михайленко.

КОМФОРТНОСТЬ СРЕДЫ Исследования НИУ ВШЭ подтвердили, что социальное

Насколько важно, чтобы перечисленные объекты и услуги были в шаговой доступности от вашего дома (1 – совершенно не важно, 10 – крайне важно)?

ТОП-10 объектов по важности (%), Москва	
	Средний балл
Поликлиника, больница, мед. лаборатория	9,16
Детский сад, школа	9,13
Универсам, супермаркет	9,11
Детская площадка	9,06
Остановка общественного транспорта	8,89
Благоустроенный парк или сквер	8,80
Детский кружок, секция	8,62
Гос. сервисы (МФЦ, почта)	8,56
Спортивная площадка	8,46
Пункт выдачи товаров, заказанных онлайн	8,40

самочувствие горожан в высокой степени зависит от комфорта городской среды на территории их проживания.

Данные социологического исследования выявили, что в регионах 71% опрошенных считают свой город комфортным для проживания, а 25% – скорее недовольны.

Впрочем, и те, кто считает свой город некомфортным для жизни, также расходятся во мнениях. Среди них положением дел в регионе довольны 21%, а 76%

– скорее недовольны. Схожая зависимость наблюдается и в ответах респондентов на вопрос, насколько их устраивает сегодняшняя жизнь.

ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ УСЛУГАМИ

По мнению социологов СИТИ, зависимость между социальным самочувствием горожан и их обеспеченностью необходимыми инфраструктурными объектами и услугами менее выражена.

Наш юбилей 65

Девятиэтажные дома серии I-40, Цирк на проспекте Вернадского и международный аэропорт Шереметьево – какими были семидесятые?

Довольно долгое время 1970-е было принято называть временем начала брежневского застоя. Правда, сегодня все чаще вместо слова «застой» звучит более позитивное – «стабильность». Пролистывая подшивки газет «Знамя строителя» за этот период, приходим к выводу, что второе определение для строительной отрасли этого периода подходит гораздо больше. Она продолжает стабильно развиваться, ставить новые рекорды и строить лучший город Земли.

В 1971 году правительство принимает новый Генеральный план развития Москвы. Согласно ему город имел границы в пределах МКАД и часть внешних территорий – Зеленоград, Солнцево и т.д. Структура столицы делится на восемь зон, через которые от Садового кольца проходят вылетные магистрали. В городе запрещается строительство новых заводов и фабрик, чтобы постепенно превратить увеличивающуюся в размерах столицу в зеленый город. Да, уже тогда советские градостроители думали об экологии.

Начинается комплексная застройка новых территорий Москвы, в которых появляются крупные жилые районы: Медведково, Свиблово, Перово, Новогиреево, Кузьминки, Выхино, Люблино, Беляево, Давыдовское, Кунцево и др. Также начинают строиться крупные жилые массивы на самых окраинах – Чертаново, Коньково, Печатники, Тропарево, Матвеевское, Теплый Стан. В лексиконе москвичей появляется выражение «спальный район». На эту тему выходит масса анекдотов, а Театр Сатиры даже ставит спектакль «Маленькие комедии большого дома» о жителях новостройки в Чертаново. Из-за отдаленности район пользуется особой любовью таксистов, туда они везли пассажиров только «за два счетчика».

А в газете «Знамя строителя» появляется статья «Чертаново – район хороший». Ее автор – крановщик УМ-1 В. Мартынов всячески восхищается новыми домами Чертаново и порицает стоянущих новоселов, которые сетуют на грязь, отсутствие магазинов, неподключенные лифты и проблемы с транспортом. Им в пример он ставит своего друга Васю, получившего здесь квартиру. «Вася будто и не заметил этих мелких осложнений. Он открыл балкон-лоджию, оглядывая распахнувшийся впереди простор, и сказал: «Я очень доволен, что в Чертанове получил квартиру. Район хороший, комната большая, и всегда в ней будет солнце».

Действительно, квартиры в новых домах по сравнению с пятиэтажками становятся значительно просторнее – кухни уже не 5, а 7 и даже 9 метров, санузел из совмещенного превращается в раздельный. Увеличивается высота потолков, и в целом эксплуатационные характеристики домов значительно улучшаются. Появляются знаменитые девятиэтажные дома серии I-40. О них газета пишет в материале с выставки на Фрунзенской набережной «Квартиры 1971 года». Увеличиваются и темпы строительства. Если в предыдущем десятилетии ежегодно строилось по 1500 домов, в основном пятиэтажек, то теперь размеры зданий увеличиваются до 9–16 этажей. Но типовая застройка создает целые безликие микрорайоны, послужившие основой известного фильма Эльдыра Рязанова «Ирония судьбы», вышедшего в 1976 году. Впрочем, режиссер слегка лукавил. Дома, послужившие прототипами однообразных многоэтажек, снимались на проспекте Вернадского и были экспериментальными, с улучшенной планировкой. В это же время в Москве появляются и необычные здания – например, немного устрашающий дом «на курьих ножках» на Беговой. А в Химках-Ховрино в 1975-м – первый монолитный жилой дом.

Строятся и знаковые объекты – на Ленинском проспекте возводится здание Российской академии наук, которое в народе назовут «золотые мозги» за массивное металлическое украшение на крыше. Торжественно перерезаны ленточки у здания онкоцентра на Каширке. Культурная общественность празднует открытие «большого» Цирка на проспекте Вернадского – в нашей газете появляется материал «Под куполом цирка». Строится новое здание МХАТа на Тверском бульваре, Театр кукол Сергея Образцова, комплекс инженерных сооружений телецентра и телебашни в Останкино. Главмосинжстрой восстанавливает знаковое сооружение – Триумфальную арку на Кутузовском проспекте.

В 1974 году Международный Олимпийский комитет объявил Москву столицей Олимпиады 1980 года, и в городе начинается возведение олимпийских объектов. Это событие международного уровня вызывает необходимость модернизировать практически все городское хозяйство, построить гостиницы, международный почтамт, международный аэропорт... В 1977 году московские проектировщики и их коллеги из ФРГ приступают к созданию аэропорта Шереметьево, а на западе столицы строится целая Олимпийская деревня.



Строительство Цирка на проспекте Вернадского

Архитектурная духовность

На востоке столицы появится один из крупнейших храмовых комплексов



■ Анна Левченко

За 12 лет в Москве возвели 117 храмов, но это не предел – сейчас в строительстве находятся 43 здания. Один из самых сложных и объемных проектов реализуется на северо-востоке города. Это храмовый комплекс в честь Успения Пресвятой Богородицы. Работы ведет Группа компаний «Мосинжпроект» – это первый подобный опыт крупнейшего инжинирингового холдинга столицы.

Москва продолжает работать над программой строительства храмов, которая уже вышла за рамки запланированных двухсот и разрослась до 295 адресов. Предложил идею Патриарх Московский и всея Руси Кирилл, а старт программе дал мэр столицы Сергей Собянин.

МОСКОВСКИЙ РАЗМЕР

Храмовый комплекс в честь Успения Пресвятой Богородицы строится на территории бывшей промзоны в районе Останкино на пересечении Берёзовой аллеи с Северо-Восточной хордой. «Это будет самый большой храм из построенных по программе и один из самых крупных в Москве. Он войдет в десятку самых больших в столице», – рассказал куратор программы строительства храмов, депутат Госдумы ФС РФ, советник мэра Москвы и советник Патриарха Владимир Ресин. Площадь здания составит 2,2 тыс. кв. метров, высота – порядка 60 метров. Церковь сможет вместить 1,5 тыс. прихожан, в том числе и маломобильных. Для них сделают пандус при входе и лифт для подъема на второй этаж, которым смогут пользоваться и служители. Для сравнения: площадь храма Христа Спасителя составляет 4 тыс. квадратных метров, а это самое большое религиозное сооружение в России.

Храмовый комплекс в Останкино будет построен в традициях древнерусской архитектуры второй половины XII века. Например, в такой же стилистике возведены Благовещенский и Архангельский соборы. «Это двухэтажный крестово-купольный храм с пятью главами, с галереей хоров, тремя апсидами и шестью внутренними колонными опорами», – рассказал генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов. На первом этаже разместится нижний храм в честь святой блаженной Ксении Петербургской. Северный, южный и западный входы будут с прямым выходом из молебельного зала на



улицу. На втором этаже расположится храм в честь Успения Пресвятой Богородицы. Его архитектурная особенность – дополнительное верхнее естественное освещение через центральный барабан купола. Попасть на второй этаж можно будет по лестницам, которые разместятся в притворах. В западной части храма появятся хоры. Подняться туда можно будет по винтовой лестнице, расположенной в северо-западном углу. В двух малых барабанах с западной стороны будут находиться звонницы.

СКОРО ДЕЛО ДЕЛАЕТСЯ

Работы по возведению храма ведутся в тесном сотрудничестве с Московским Патриархатом Русской православной церкви. Весной этого года архиепископ Егорьевский Матфей совершил чин освящения закладного камня в основание храма. Закладке камня в храм Успения Пресвятой Богородицы предшествовала предварительная работа строителей, которые подготовили специальную четырехугольную нишу для установки закладной капсулы согласно православной традиции.

«Возведение храма доверили одной из самых уважаемых строительных организаций города. Одно удовольствие видеть – процесс ведения общестроительных работ образцово-показателен. Это хороший пример для всех, кто строит объекты в Москве», – высказал свое мнение Владимир Ресин. Именно «Мосинжпроект» занимался возведением знаковых объектов Москвы, которые сегодня формируют новый архитектурный облик столицы. Это парк «Зарядье» с концертным

БЕЗУСЛОВНО, ХРАМ СТАНЕТ НОВОЙ ТОЧКОЙ ПРИТЯЖЕНИЯ СРАЗУ НЕСКОЛЬКИХ РАЙОНОВ. ЕГО БУДЕТ ВИДНО С ЭСТАКАД ЯРОСЛАВСКОГО И АЛТУФЬЕВСКОГО ШОССЕ И С ГЛАВНОЙ АЛЛЕИ ВДНХ. ТЕРРИТОРИЮ ВОКРУГ КОМПЛЕКСА БЛАГОУСТРОЯТ И ОЗЕЛЕНЯТ

залом, Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой, реконструкция БСА «Лужники», Большая кольцевая линия метро, а также строящийся Национальный космический центр. С участием специалистов Группы компаний «Мосинжпроект» спроектировано, построено и сдано в эксплуатацию свыше 125 км подземки, более 60 станций метро, а также порядка 6 тыс. км дорог, более 100 мостов и эстакад. Строительство храмового комплекса – первый опыт возведения религиозных объектов для компании «Мосинжпроект», но тем он и интересен, поскольку накопленные в компании знания и навыки позволяют решать любые нестандартные профессиональные задачи.

Сейчас на площадке работы ведутся на уровне 40 метров. Строители монтируют металлоконструкции для устройства барабанов под купола. «Перед этим были выполнены монолитные перекрытия второго этажа и свод центрального апсида алтаря, закончены работы по устройству опорной плиты под главный барабан храма. На объекте уже выполнено свыше 4 тыс. кубометров кирпичной кладки и уложено более 2,2 тыс. кубометров бетона. До этого была устроена фундаментная плита, забетонирована плита пола первого этажа, возведены перекрытия первого и второго этажей, а также балкон под хоры будущего храма», – рассказал Юрий Кравцов.

Интерьеры нижнего и верхнего храмов оштукатуриваются под последующую художественную отделку – роспись. Наружные поверхности стен храма покрываются обмазкой белого цвета с сохранением структуры кладки. Архитектурные детали выполняются из фигурного кирпича и натурального камня. Крыша храма из стального листа с полимерным покрытием. А купола и кресты – под золото – из нержавеющей стали, покрытой нитридом титана.

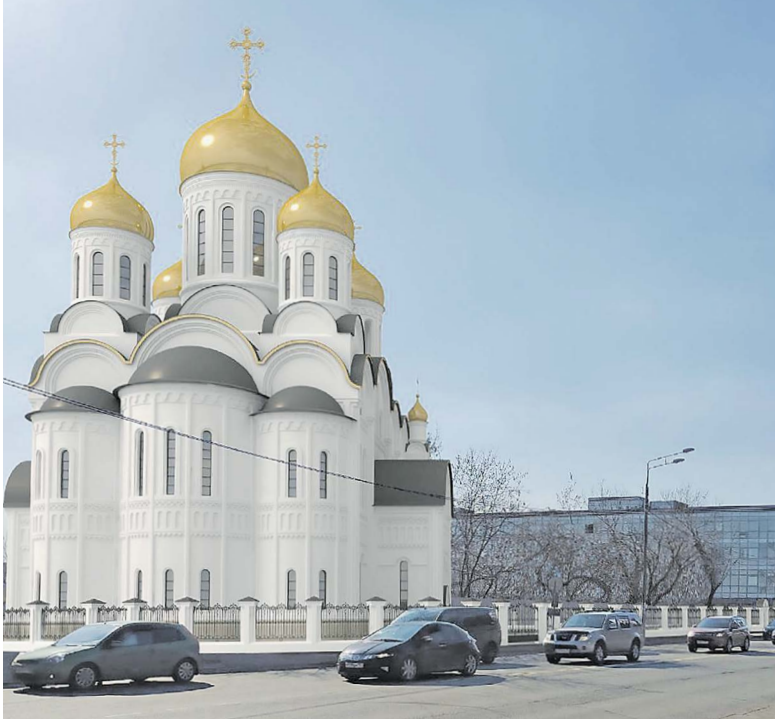
Возведение храма – работа нестандартная, связанная с уникальной архитектурой и историей. Но и здесь есть место цифровым алгоритмам. «Благодаря применению технологии информационного моделирования при проектировании удалось в сжатые сроки разработать и увязать между собой архитектурные и конструктивные решения таких сложных геометрических форм, как купола и своды, они сформируют окончательный внешний облик», – добавил генеральный директор ООО «Институт «Мосинжпроект» Рустам Черкесов.

НОВАЯ ДОМИНАНТА

Безусловно, храм станет новой точкой притяжения сразу нескольких районов. Его будет видно с эстакад Ярославского и Алтуфьевского шоссе и с Главной аллеи ВДНХ. Территорию вокруг комплекса благоустроят и озеленят. «Планируется монтаж кованой ограды на кирпичном цоколе с двумя проезными воротами со стороны Берёзовой аллеи. Будет проведено благоустройство территории храма, включая мощение проездов и тротуаров брусчаткой и плиткой, а также озеленение газонами, цветниками и кустарниками хвойных и лиственных пород», – рассказал Юрий Кравцов. Управляющий Северо-восточным Московским викариатством архиепископ Егорьевский Матфей считает, что храм станет местом спасения душ и явится духовным и культурным центром притяжения для местных жителей. ©

60
МЕТРОВ ВЫСОТА
ХРАМА

ОН БУДЕТ ОДНИМ ИЗ САМЫХ
КРУПНЫХ В МОСКВЕ



Город-миллионник вырастет быстро

Какой будет Новая Москва к 2035 году

Юлия Самойлова

Столичные власти под- считали: с начала нынеш- него года на территории Новой Москвы введено более 2,2 млн квадратных метров жилья. Как создать комфортное будущее для самых молодых округов, «МП» рассказал руко- водитель департамента раз- вития новых территорий города Москвы Владимир Жидкин.

Согласно Генплану, градостроительный потенциал Новой Москвы составляет 56 миллионов ква- дратных метров различной не- движимости. На сегодня уже сдано около 32 миллионов «квадратов» из утвержденных объемов, из них 26,7 миллиона квадратных метров – жилье.

МП Владимир Федорович, совсем недавно столица отмечала десятилетие Новой Москвы. А если представить Троицкий и Новомосковский округа образца 2035 года, какими они могут быть? Или торопим события?

– Отчего же, людям всегда интересно представлять, какими будут родной город, улица или регион лет через 10–15. А по- скольку Троицкий и Новомо- сковский административные округа динамично изменяются по утвержденному Генераль- ному плану, то и заглянуть в это будущее не так уж сложно. Так вот, к 2035 году численность населения Новой Москвы уве- личится до 1,6 миллиона чело- век. Напомню, сейчас здесь уже проживают 650 тысяч. Коли- чество мест приложения труда предположительно вырастет до 1,1 миллиона человек. Это базовые показатели, исходя из которых рассчитаны остальные параметры Генерального плана развития новых территорий.

МП Могли бы вы назвать основные принципы даль- нейшей застройки новых тер- риторий?



Руководитель столичного департамента развития новых территорий Владимир Жидкин

– Мы совершенно точно знаем, что сама застройка Троицкого и Новомосковского округов будет проходить по новым принципам создания комфортной городской среды. Остановлюсь на главных. Пер- вый из них – это кварталность, которая предполагает разделе- ние внутреннего (двор) и обще- ственного (улица) пространства, формирование упорядоченной городской структуры. Сомас- штабная человеку городская среда включает разнообразие архитектурных решений. Среди них компактность, ориентация на шаговую доступность объек- тов социальной инфраструктуры, торговли, мест отдыха и прило- жения труда, преимущественное использование общественного транспорта. Также важны мно- гофункциональность застройки (расположение магазинов и дру- гих объектов обслуживания на первых этажах домов), «зеленое» строительство, сохранение, вос- становление и благоустройство природных территорий.

МП Справится ли к 2035 году социалка с обеспе- чением города-миллионника?

– Необходимые планы реше- ния этих задач тщательно про- считали и обосновали заранее, и уже 10 лет они успешно реали- зуются. А к 2035 году в Новой Москве планируется построить 320 детских садов, 170 школ, 125 объектов здравоохранения, а также порядка 100 культурно-до- суговых объектов. Понятно, что достижение этих показателей по- требует огромных усилий всех структур правительства Москвы, стройкомплекса, инвесторов. Учитывая объем возведенных объектов за минувшие годы, нет никаких сомнений в том, что за- дачи, намеченные к 2035 году, будут выполнены.

МП А не нарушит ли эколо- гическое благополучие тер- риторий столь масштабная застройка новых округов?

– В Генеральном плане учтены границы особо охра- няемых природных и зеленых

территорий, установлены во- доохранные зоны, прибреж- ные, защитные и береговые полосы, границы зон затопле- ния и подтопления, что позво- лит сохранить ландшафтное и биологическое разнообра- зие Новой Москвы. Половина присоединенных территорий – это зеленые насаждения. Общепризнано, что это свое- образные «легкие» Москвы. И очень важно, что город делает все возможно, чтобы не только сохранить, но и приумножить это экологическое достояние. Так, за минувшее десятилетие здесь обустроено 23 парка, а к 2035 году их число вырастет до 86. Замечу, объем инвестиций в экологическую инфраструктуру Троицкого и Новомосковского округов составит к этому вре- мени 6,25 миллиарда рублей. И это тоже базовый показатель Генплана.

МП Владимир Федорович, в сложившихся обстоятель- ствах туристическая отрасль

КСТАТИ

В ТиНАО в течение трех лет планируется ввести около 8 млн кв. метров жилья и 3 млн «квадратов» нежилой недвижимости.

Эти перспективы подтверждаются данными Мосгостройнадзора: по итогам трех кварталов 2022 года ведомство выдало в Троицком и Новомосковском административном округах Москвы 121 разрешение на строительство на общую площадь около 2,9 млн кв. метров.

Среди выданных разрешений 35 жилых объектов с площадью квартир более 1,2 млн кв. метров, а также необходимая для новых районов инфраструктура: 15 образовательных учреждений, 12 торговых центров, пять складских и логистических объектов и 15 объектов улично- дорожной сети.

стала активно ориентиро- ваться на внутренний рынок. Сможет ли стать привлека- тельной для путешественни- ков, почитателей историко- архитектурных мест Но- вая Москва?

– На мой взгляд, она уже таковой является. В Новой Москве 377 объектов куль- турного наследия, в том числе усадьбы Остафьево, Валуево, Вороново, Филимонки, Крас- ное, Старо-Никольское, Из- малково, Гусева Полоса, Крек- шино и многие другие. Генплан предусматривает охрану, вос- создание и реставрацию этих объектов, а также возможность формирования на их базе исто- рико-культурных и туристиче- ско-рекреационных центров в целях развития международного и внутреннего туризма. Выпол- нение намеченных к 2035 году планов обеспечит приток как отечественных, так и зарубеж- ных туристов. На СМИ, эффек- тивное и широкое рекламное обеспечение тоже надеюсь.

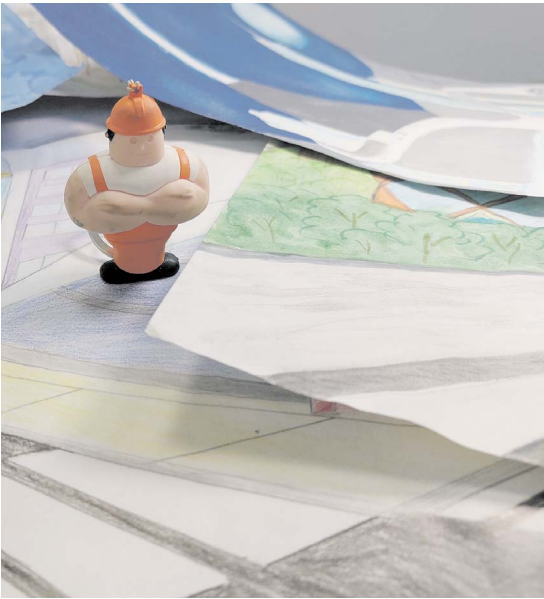
Результаты конкурса объявлены



Ранее «Московская перспектива» сообщила о проведении конкурса для детей «Рисунок будущего»: мы предложили учащимся изобразить Москву 2087 года.

В адрес редакции пришло более 50 работ, самый младший автор рисунка – ученик 3-го класса, самая старшая учится уже в 9-м. Ребята включили фантазию на максимум и отра- зили много интересных объектов: от летающих зданий до сверхзвуковых поездов. В результате жарких споров коллектив редакции выбрал лучшие работы. Не сумев ограничиться тремя призовыми местами, мы вручили подарки ше- стерым ребятам. Первое место заняла ученица 4-го класса ГБОУ г. Москвы «Школа № 2036».

Рисунок-победитель будет помещен на разво- рот специального выпуска, посвященного 65-летию «Московской перспективы». Поздравляем школь- ников и выражаем благодарность образовательным учреждениям города Москвы за участие в конкурсе.



Из первых рук

Честный отзыв москвички о перекрытии Замоскворецкой линии метро на полгода

Елена Грачева

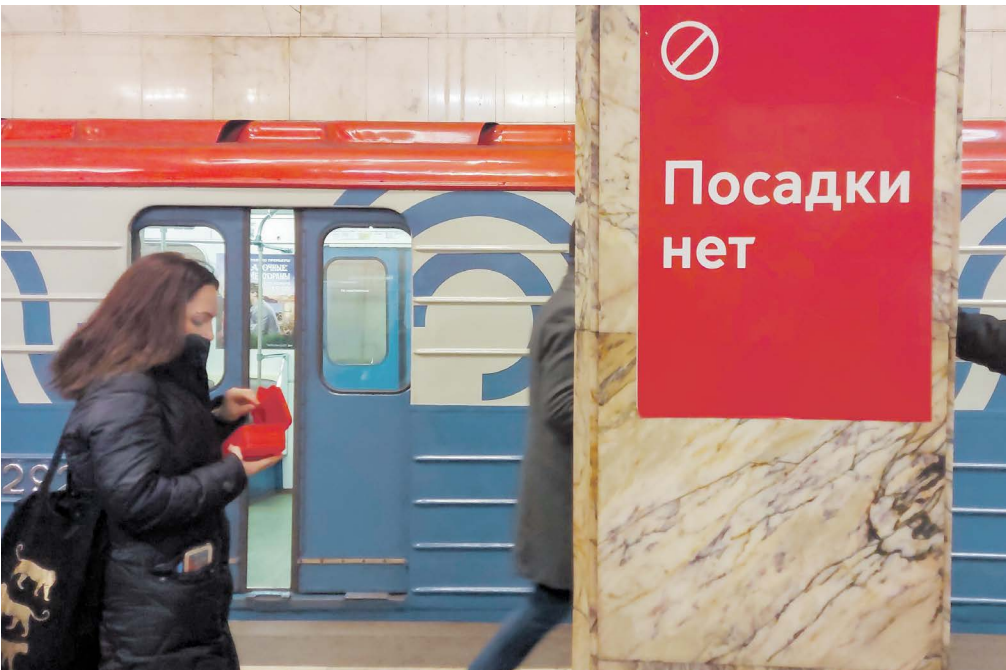
Новость о том, что у нас на полгода закроют станцию метро «Кантемировская», точно не была ни ожида- емой, ни хоть сколько-то приятной. Если спросить любого горожанина, что в Москве есть подавля- юще-отталкивающего, думаю, слово «расстояния» будет где-то в топе. Москва потрясающая, красивая и любимая, но, скажем прямо, километраж в го- роде и количество времени на дорогу в день рванят обывательские сердца по- сильнее цен на ЖКУ.

Я прожила на Кантемиров- ской полжизни, здесь находится наша семейная квартира, где жили сначала бабушка с де- душкой, потом мы с родите- лями, теперь осталась только я. У нашего района до сих пор ат- мосфера душевного советского «спальника». Но это если не знать о некоторых транспорт- ных проблемах, сформирован- ных ошибками или недочетами в стратегии проектирования еще в СССР.

Иногда возникает справед- ливое впечатление, что раньше люди больше старались и при строительстве «думали на века». Но, к сожалению, это не

так. Отсюда в прямом смысле вытекающая проблема участка «Каширская» – «Орехово» на- шей Замоскворецкой линии метро.

«Каширская», «Кантеми- ровская», «Царицыно», «Оре- хово» были открыты 30 декабря 1984 года, после чего их сразу закрыли. Буквально сразу: на следующий день. Между «Ца- рицыно» и «Орехово» из-за затопления просели пути. Со- четание множества прудов в окрестностях и нарушений в технологиях строительства оказалось роковым. Авраль- ный ремонт, снова открытие через месяц, но проблемы, как выяснилось, никуда не делись. Просто куда-то делся СССР, а в 1990-е годы большинству было не до проблем размытия перегона «Кантемировская» – «Царицыно». Вода точит камень медленно, но верно, и в начале нулевых начались прорывы. Тогда я уже регулярно ездила сначала в школу, потом в уни- верситет, но какие-то задержки и медленное движение по ветке не сильно мешают жить, когда тебе 16–18 лет. Более того, я даже не знала, что работы по ремонту множества прудов в постоянному укреплению на- шего перегона с переменным успехом шли аж до 2014 года. Работу метро при этом не оста- навливали. В середине октября в городских телеграм-каналах



Закрытие участка Замоскворецкой линии Московского метрополитена от станции «Автозаводская» до «Орехово»

появились «молнии» о закры- тии на полгода моей станции и четырех соседних. И в этот момент я почувствовала себя ге- роем мемов «а что случилось» и «нормально же сидели». И ведь действительно, мы с комфор- том ехали на метро 20 минут, которые занимала дорога до центра. А теперь надо выяс- нять, какими окольными пу- тями добираться до Садового кольца, учитывая, что в нашем районе, опять-таки благодаря

советскому проектированию, есть проблемы со свободными дорогами. Внутренний «дзен» пришел, когда администрация города начала активно опове- щать жителей о перекрытии зеленой ветки. Информа- ционный департамент столицы выдал массу материалов в раз- личных СМИ, разъясняющих проблему, даже прислал на электронную почту письмо с максимально понятной инфо- графикой и объяснениями, как

именно для нас спланированы объездные маршруты, на каких участках возможны перегрузки в часы пик и так далее. Более того, стало совершенно оче- видно, что решение о закрытии метро было разумным и необ- ходимым, потому что проблема с затоплениями – это не шутки, и в какой-то момент прорыв воды может привести не просто к сломанным путям, а к более серьезным последствиям. Вот жителям Петербурга не надо

объяснять, почему наводнение в метро – это страшно. Город отлично помнит 1974 год.

В общем, я ждала первого дня своего выезда на работу, чтобы наконец лично протести- ровать, как будет работать моя новая временная система поез- док. Заранее выбрала и спла- нировала свой маршрут, хотя до последнего было непонятно, сколько времени займет путь до МЦД Царицыно, ожидание электрички, влезу ли я в поезд. Одним словом, каждый из эта- пов нового маршрута вызывал вопросы и невроз.

Реальность внезапно оказа- лась мягче, чем представления о ней. Автобусная остановка от метро «Кантемировская», автобус КМ1 до станции «Ца- рицыно», затем одноименная

станция МЦД, электричка до Курского вокзала и далее везде. Автобусы действительно ходят кому-то хуже, а вполне реальной заботой о человеческих жизнях. Логистика продуманная и четкая, количество задействованного транспорта поражает, информирование граждан, чтобы можно было выбрать удобный для себя маршрут, на высоте, «комплимент от заведения» в виде чая – приятный человеческий бонус. Единственное, что можно было бы сделать столичному руководству чуть по- другому, это заранее информировать и разъяснять москвичам о предстоящих изменениях, ведь ярость и первоначальный шок у всех был от резкости принятого решения. В остальном эта, без преувеличения, труднейшая ситуация разрешена максимально достойно. Помнится, в 2005 году в московском метро убрали все таблички «Выхода нет», заменив на «Прохода нет». Так что прохода нет, а выход-то всегда рядом.

ИТОГИ

Да, это неудобная ситуация; да, увеличить себе траты на дорогу в один конец на 45 минут неприятно, но все же необходимость этого вызвана не строительными амбициями или желанием сделать кому-то хуже, а вполне реальной заботой о человеческих жизнях. Логистика продуманная и четкая, количество задействованного транспорта поражает, информирование граждан, чтобы можно было выбрать удобный для себя маршрут, на высоте, «комплимент от заведения» в виде чая – приятный человеческий бонус. Единственное, что можно было бы сделать столичному руководству чуть по- другому, это заранее информировать и разъяснять москвичам о предстоящих изменениях, ведь ярость и первоначальный шок у всех был от резкости принятого решения. В остальном эта, без преувеличения, труднейшая ситуация разрешена максимально достойно. Помнится, в 2005 году в московском метро убрали все таблички «Выхода нет», заменив на «Прохода нет». Так что прохода нет, а выход-то всегда рядом.

Попутный ветер для российских дорог

Поставленные планы по ремонту и строительству новых магистралей каждый год перевыполняются

Екатерина Стрижова

Несмотря на непростую экономическую ситуацию, ввод отремонтированных дорог в России по итогам 2022 года станет рекордным за всю историю страны. Также из года в год растет и количество построенных дорог, заявил на XVI Международном форуме «Транспорт России» вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

До конца ноября федеральный центр подпишет с каждым регионом план развития автодорог на пять лет. Это позволит создать четкий, прозрачный план предполагаемых работ. «Люди будут знать точно, где и какая дорога будет построена в течение пяти лет, где дачу купить – появится там дорога или нет, в каком микрорайоне дорога появится, где электрички начнут двигаться. У людей появится понимание, на какой улице и когда отремонтируют каждую дорогу. А строительный комплекс сможет спланировать свои силы, мощности, обучение людей, внедрение новых технологий и выйти на запланированные результаты», – заявил Марат Хуснуллин.

В своем выступлении на форуме вице-премьер подчеркнул, что в ближайшие пять лет правительство планирует потратить на дороги в общей сложности 13 трлн рублей, из них 5 трлн – федеральные, еще 7 трлн – деньги регионов: «Это самая большая программа из действующих у нас в стране по деньгам». В итоге должны быть приведены в нормативное состояние не менее 50% региональных дорог и

85% дорог в агломерациях к 2024 году. Опорная сеть 138 тыс. км дорог, по которым движется основное количество грузов и пассажиров, следует привести к нормативному состоянию к 2027 году.

Хуснуллин также отметил, что за последние годы правительство выдало регионам 1 трлн рублей бюджетных кредитов. Большая часть денег, по его словам, тратилась именно на транспортную отрасль. «200 с лишним миллиардов рублей ушло на дороги к жилым комплексам и населенным пунктам. Еще около 100 миллиардов – это различная транспортная инфраструктура, 113 миллиардов – общественный транспорт. Итого 412 миллиардов губернаторы потратили на транспортную инфраструктуру», – сообщил Марат Хуснуллин.

Общаясь с журналистами в кулуарах форума, вице-премьер подробно рассказал о восстановительных работах, которые ведутся после террористического акта на Крымском мосту. «Если, конечно, погода не будет мешать и ничего непредвиденного не случится, планируем в декабре полностью восстановить правую разрушенную часть и приступим к приведению в порядок левой стороны», – рассказал Хуснуллин. На восстановление второго пути на железнодорожной части моста потребуется времени чуть больше полутора, проект уже почти готов, добавил он. Сейчас движение осуществляется в реверсивном режиме по одному пути. Хуснуллин также подчеркнул, что дефицита провозных способностей железнодорожной ветки Крымского моста нет. «Более того, Крымская железная дорога увеличила объем перевозок как пассажирских, так и грузовых. У нас нет проблем», – добавил вице-премьер.

Марат Хуснуллин также рассказал о перспективных планах дорожного строительства на новых территориях. По его словам, в создании транспортной инфраструктуры будут задействованы 45 тыс. строителей и 5,4 тыс. единиц техники. «500 километров дороги и порядка 15 пролетных строений отремонтируют. Этим займется компания «Автодор», – рассказал он.

Большой интерес представителей СМИ был связан и с новой трассой М12 «Москва – Казань». Марат Хуснуллин сообщил журналистам, что движение по ней от Москвы до Владимира откроют во второй половине декабря. В 2023 году должен быть запущен основной ход всей трассы Москва – Казань. Длина строящейся платной трассы М12 составляет 811 км, она позволит доехать от Москвы до Казани всего за шесть с половиной часов.

Из выступления вице-премьера Марата Хуснулина на форуме «Транспорт России» можно сделать оптимистический вывод: у правительства есть твердая задача покончить навсегда с традиционной российской бедой – плохими дорогами. А вызовы, как известно, только ускоряют движение.



Марат Хуснуллин, заместитель председателя правительства РФ



Щит работает не только в метро

ТПУ «Тимирязевская» строят с использованием проходческого оборудования

Елена Николаева

Пересадочным хабом эта станция стала давно – «Тимирязевская» является конечной станцией для монорельса, курсирующего между Дмитровским шоссе и улицей Сергея Эйзенштейна. Сейчас на ТПУ идут активные строительные работы. Об их масштабе говорит тот факт, что для реконструкции перехода через Дмитровское шоссе применяется проходческий щит.

Из этого пересадочного узла в разные направления расходятся важные транспортные артерии города: железнодорожная платформа Тимирязевская МЖД, по которой идут поезда

Савеловского направления, и Серпуховско-Тимирязевская линия метро. Также здесь закольцовываются десятки наземных маршрутов общественного транспорта.

Помимо организации транспортных развязок и обустройства соответствующей инфраструктуры идет реконструкция двух существующих подземных пешеходных переходов. Первый проходит под Дмитровским шоссе и соединяет два района: улицы Академика Лисицина, Костякова, Ивановскую со стороны Тимирязевского района и улицы Яблочкова и Фонвизина – Бутырского. Функция этого перехода – обеспечивать вход на станцию метро «Тимирязевская» и к одноименной станции Московского монорельса.

Второй подземный пешеходный переход связывает улицы Академика Лисицина и Всеволода Вишневского с остановками общественного транспорта в сторону области. После реконструкции переход станет значительно длиннее: он продолжится под действующими железнодорожными путями Савеловского направления (МЖД-1). Это обеспечит пешеходную доступность между Тимирязевским и Бутырским районами.

При реконструкции второго перехода применяют несколько технологий. На участках, прилегающих к рельсовой дороге, пешеходный переход сооружается открытым способом в котловане. Под участком, пролегающим под железнодорожными путями, этот способ применить нельзя. На нем переход сооружается закрытым способом внутри защитного экрана из труб. Это временная конструкция, которая позволяет вести строительство без вскрытия поверхности и остановки движения поездов. Защитный экран формируется из отдельных стальных труб, которые впоследствии заполняются бетоном. Это технология микротоннелирования, которая ведется с использованием настоящего проходческого щита. Правда, его размеры значительно отличаются от размеров ТПМК, используемых при строительстве метро. Щит малого диаметра используется для установки ка-

ждой отдельной трубы защитного экрана. «Этот способ применяется при строительстве дорожных тоннелей», – пояснил технологию микротоннелирования начальник Управления дорожно-мостового строительства департамента строительства города Москвы Дмитрий Прасов. – Диаметр таких щитов 60–80 сантиметров. Помимо ТПУ «Тимирязевская» строительство тоннелей с использованием микрощита сейчас идет на двух участках Юго-Восточной хорды – под Павелецким направлением Московской железной дороги и под МКАД».

ПАССАЖИРОПОТОК ТПУ «ТИМИРЯЗЕВСКАЯ»

Существующие и прогнозируемые данные о числе пассажиров, пользующихся этим пересадочным хабом

Станция метро «Тимирязевская»
14,5 тыс. чел. в час пик (существующий)
17,5 тыс. чел. в час пик (ожидаемый)
Станция «Тимирязевская» МЖД
6,9 тыс. чел. в час пик (существующий)
8,5 тыс. чел. в час пик (ожидаемый)



Проект ТПУ «Тимирязевская»

Ревизор на трассе

Передвижная лаборатория помогает обнаружить в «дорожном пироге»

Евгений Николаев

В Центре экспертиз, исследований и испытаний в строительстве (ЦЭИИС) при Мосгостройнадзоре уже несколько лет работает передвижная дорожная лаборатория, которая позволяет в считанные минуты получить данные об эксплуатационных свойствах автотрассы, о каждом слое дорожного полотна и проходящих под ним коммуникациях. С работой дорожной лаборатории корреспондент «МП» ознакомился на строящейся в Москве Юго-Восточной хорде.

Передвижной измерительный комплекс оказался микроавтобусом с установленными на нем электронными системами. Дежурная бригада из двух операторов продемонстрировала, как в процессе движения машины датчики, снимая показатели через каждые 10 сантиметров, регистрируют геометрические и транспортно-эксплуатационные параметры автотрассы с целью определения ее продольного и поперечного уклонов, а бортовой компьютер обрабатывает полученные данные. Важным показателем транспортного-эксплуатационного состояния дороги является также

ровность покрытия, которую прежде контролировали с помощью обычной трехметровой рейки с уровнем. Зазоры между рейкой и дорогой не должны превышать установленной Сводом правил (документ по стандартизации. – «МП») величины. «Сегодня мы производим замеры из передвижной дорожной лаборатории, что в разы эффективнее сделанных вручную измерений, так как ее оборудование позволяет сканировать дорогу на скорости до 60 км в час», – прокомментировала начальник отдела обследования грунтов и конструктивных слоев дорожных одежд ГБУ «ЦЭИИС» Людмила Ведякова.

Она пояснила, что самый высокий процент износа дорожного покрытия возникает при движении по автотрассе машин с шипованными колесами. И даже небольшая колея в асфальте может серьезно повлиять на динамику движения машины. При высоких скоростях, особенно в дождливую погоду, это может привести к аварии. В дождь колея заполняется водой, поэтому у машин может возникнуть состояние глссирования – передние колеса приподнимаются над поверхностью дороги. Сцепление с автотрассой нарушается, машина теряет управление. Чтобы этого не случилось, процесс образования колеи на дороге строго контролируется.

Прежде глубину колеи определяли лишь с помощью линейки и клина. Но на перегруженной автомобилями дороге подобные измерения приводят к огромным пробкам. С помощью передвижной лаборатории это легко сделать в потоке. Полоса Московской кольцевой автодороги сканируется примерно за 3–4 часа. Все данные сразу же поступают на компьютер, обрабатываются и сортируются с учетом привязки к участкам трассы. На крыше передвижной лаборатории установлена видеокамера. Она собирает всю информацию о дорожной инфраструктуре и расположенных рядом с шоссе инженерных объектах, что является серьезным подспорьем в ходе инвентари-





© МИХАИЛ КОТОВАЕВ

Расстояния не имеют значения

Три года назад в транспортный каркас столицы вошла система МЦД, и Москва стала удобнее для сотен тысяч людей

■ Наталья Крол

Аббревиатура быстро стала привычной, а популярность линий нового городского рельсового наземного транспорта стремительно росла. Скоростное и комфортное перемещение из области практически в любую точку столицы через ее районы, регулярное движение поездов, удобная навигация, связки со станциями метро – к таким позитивным возможностям жители мегаполиса и примыкающих к нему районов не могли остаться равнодушными. Развитие системы МЦД продолжается. После запуска первой и второй веток последуют новые.

Первые поезда поехали по МЦД 21 ноября 2019 года. Удобство нового вида транспорта пассажиры оценили сразу. «Когда открыли это направление, я подумал – ну это прямо для меня, – говорит житель Лобни Александр Уваров, работающий в Одинцово. – Никаких пересадок, частота движения – как в метро. Первое время не мог привыкнуть, так меня все удивляло».

Власти называют проект запуска МЦД флагманским. Подводя итоги проделанной работы, первый заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев отметил, что старт даже первых линий существенно изменил транспортную систему всей столичной агломерации. Напомним, первыми были запущены линии МЦД-1 «Белорусско-Савеловская» и МЦД-2 «Курско-Рижская». Выбор именно этих направлений для старта МЦД был неслучаен, адаптация под новые задачи требовала меньших технических усилий, чем для последующих. Однако и их открытию предшествовала масштабная работа по планированию маршрутов, созданию связок между отрезками трасс, по реконструкции и строительству новых станций, формированию платежной системы, ее интегрированию в уже существующую. Необходимо было создать новые остановочные пункты. Например, на МЦД-1 их было организовано два – Сколково и Славянский бульвар, а реконструированы девять – Одинцово, Немчиновка, Рабочий поселок, Фили, Баковка, Сетунь, Долгопрудная, Новодачная и Окружная. На МЦД-2 появились шесть новых остановочных пунктов – Волоколамская, Пенягино, Остафьево, Курьяново, Шукинская, Печатники, реконструированы четыре – Опалиха, Нахабино, Подольск и Площадь трех вокзалов. Большинство новых пунктов представляют собой современные павильоны, оснащенные эскалаторами и удобными подходами к станциям. Но главное, движение современных составов стало ритмичным.

Искать скрытые дефекты



© ИГОРЬ ЛОБОВИЧ МОСГОССТРОЙНАДЗОР

Передвижная дорожная лаборатория зации и паспортизации. С помощью камеры можно легко контролировать и ширину проезжей части, отклонения которой от проектных размеров не должны согласно нормам превышать 10 сантиметров.

«Важным элементом лаборатории является георадар, позволяющий в режиме реального времени получать информацию о состоянии конкретного участка построенной дороги, – рассказал начальник Управления по надзору за объектами дорожно-мостового строительства Мосгосстройнадзора Евгений Кузин. – Данный георадиолокационный прибор производит зондирование дорожного полотна на глубину до 1,6 метра. Это позволяет обнаружить скрытые де-

фекты в конструктивных слоях автотрассы, а также пустоты и каверны в подстилающих слоях и вместе с тем выявить проходящие под дорогой инженерные коммуникации. Подобного рода исследования осуществляются на ходу, без сверления в асфальте дополнительных шурфов и кернов. Однако опираясь только на показания георадара, мы не можем выдать заключение о состоянии автотрассы, а лишь занесем полученные данные в реестр. Наличие выявленных дефектов подтверждают контрольные пробы, взятые при помощи керноотборника».

Толщину слоев, образующих керн, измеряют с помощью штангенциркуля и сравнивают с проектной. А их физико-механические свойства определяют уже в лаборатории ЦЭИИС. «Тщательные исследования строящихся и реконструированных автотрасс с помощью передвижной дорожной лаборатории положительно сказываются на их безопасности. К тому же не секрет, что там, где больше нарушений в процессе строительства, больше и затрат при эксплуатации», – подчеркнул представитель столичного надзорного ведомства. Он также отметил, что, согласно полученным результатам анализа исследованной, участок Юго-Восточной хорды соответствует нормативным требованиям.

В наукоград без рыбного обоза

Надежная связь между «старой» и Новой Москвой

■ Юлия Самойлова

Две станции Троицкой линии метро – «Академическую» и «Крымскую» – соединит щит «Светлана». «Железной леди» предстоит пройти два с половиной километра подземного пути в специфических для столицы грунтах. Как создается новая Троицкая ветка и кто станет ее главными пассажирами?

Троицкая линия метро – новый проект столичной подземки. Ее строят в несколько этапов, осваивая в настоящий момент площадки в центре будущей подземки. Общая протяженность ветки – почти 40 км, начинается она от станции МЦК ЗИЛ, а через несколько лет дойдет до Новой Москвы и ее знаменитого наукограда – Троицка.

«В зоне притяжения новой линии проживает более миллиона человек, а работают либо учатся еще несколько сотен тысяч», – озвучивает данные, а вместе с ними и востребованность будущего направления подземки заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев.

Ветка придет и в те столичные районы, где застройка меняется не так масштабно. Однако ее появление разгрузит уже существующие линии метро – Калужско-Рижскую и Сокольническую.

Кроме того, новый подземный маршрут пересечет Большое кольцо в районе «Новаторской».

Сегодня станции получают свой пока еще бетонный силуэт. Пока важная задача – соединить станции тоннелями. Между «Академической» и «Крымской» по левой стороне идет «Наталья». Параллельно справа на днях стартовала «Светлана».

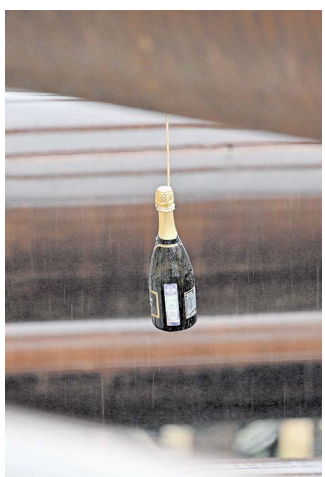
«Работы ведет щит «Светлана», которому предстоит пройти порядка 2,5 км в почвах из мелких песков и песчаника. Трасса тоннеля пройдет под улицами Дмитрия Ульянова, Большой Черемушкинской и Севастопольским проспектом, а также путями и платформой Московского центрального кольца», – рассказал генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов.

Он добавил, что «Светлана» – один из наиболее «опытных» тоннелепроходческих щитов столицы. На его счету участки Арбатско-Покровской, Люблинско-Дмитровской, Калининской, Некрасовской, Солнцевской и Троицкой линий. А это свыше 17 км подземных трасс.

Параллельно на Троицкой линии продолжается проходка перегонов между станциями «ЗИЛ» и «Крымская», а также «Вавиловской» и «Академической». Проходка обоих тоннелей перегона «Вавиловская» – «Новаторская» завершена.

Югу, юго-западу и новым территориям столицы нужны надежные транспортные артерии. Благодаря им округа получат удобные связи, а окружающие станции метро территории – стимул для своего развития. В планах – создание современных производств, комфортного жилья, в том числе и по программе реновации, деловых центров.

Риелтор Галина Морозова считает, что с вводом новых станций повысится привлекательность сразу несколько районов. «Инвесторам уже сейчас стоит присмотреться к тем территориям, где идет сооружение метро. Вместе с запуском станций привлекательность производств, жилья, офисных центров всегда выше», – резюмирует Морозова.



© МИХАИЛ КОТОВАЕВ

Традиционное начало проходки



НАСКОЛЬКО УДОБНОЙ СТАЛА МОСКВА



АЛЕКСАНДР ШУМСКИЙ,
руководитель проекта «Пробок.нет»:

Московские центральные диаметры – самый динамично развивающийся вид транспорта столицы в настоящее время. Он имеет наибольший прирост пассажиров, и никакой другой не составит ему должной конкуренции на сегодняшний день. Обязательно я бы отметил московский скоростной диаметр, который уже в следующем году запустят полноценно. Это будет самый большой автомобильно-дорожный проект пятилетия – внутригородская магистраль протяженностью 68 км, которая сделает удобным проезд с севера на юг города и обеспечит комфортные автомобильные поездки к аэропортам Домодедово и Шереметьево. Достираивается Большая кольцевая линия метро, которая серьезно ускорит передвижение. И когда МЦД, скоростной диаметр и БКЛ будут запущены, транспортная картина в городе станет принципиально другой. Я помню, когда учился в школе, карта московского метро была элементарной. Сейчас – целая система с огромным количеством станций и пересадок. Это говорит о том, что для москвичей доступ к различным территориям города стал значительно проще. Московские власти делают все возможное, чтобы такое понятие, как периферия, перестало существовать. И сегодня в любой район города доехать гораздо проще и комфортнее, чем еще лет 10 назад.



ЮЛИАНА КНЯЗЕВСКАЯ,
председатель Комитета по архитектуре и градостроительству города Москвы:

Развитие улично-дорожной сети идет высокими темпами как в старых административных границах Москвы, так и на новых территориях – в соответствии с перспективными схемами Генерального плана. Стратегия развития новых территорий с точки зрения формирования транспортного каркаса заключается в создании магистральной улично-дорожной сети в радиальном и особенно поперечном направлении, дальнейшем строительстве метро и вовлечении железной дороги в городские пассажирские перевозки. Это позволит запустить новые маршруты наземного городского пассажирского транспорта как по внутрирайонным связям между основными населенными пунктами, так и с подвозом к станциям метро и железной дороги. И конечно, развитие транспортного каркаса столицы невозможно без метро. Один из самых значительных проектов по развитию метрополитена в Москве – сооружение БКЛ, транслируемой в срединной зоне города. Также важный проект – сооружение новых радиальных линий метро, которые впоследствии при развитии сети и строительстве центральных соединяющих их участков превратятся в полноценные диаметральные линии.



ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ,
президент Союза транспортников России:

Приоритетом для большинства мегаполисов в мире является развитие общественного транспорта. Москва сформулировала для себя специфику совершенствования дорожно-транспортной системы и за последние годы смогла стать городом более комфортным для жизни по обеспеченности транспортом, чем 10 лет назад. Улучшилось положение по физической доступности транспортной инфраструктуры за счет расширения и реконструкции дорожной сети, появления новых дорожно-транспортных узлов. Одним из самых популярных способов передвижения по городу у жителей столицы сегодня являются метро и такие его разновидности, как МЦК и введенные в строй линии МЦД. Наша столица вошла в тройку городов – лидеров по минимальному времени ожидания поезда в метро, скорости движения общественного транспорта и доле выделенных для него полос и сети наземных маршрутов автобусов. Понятно, что, несмотря на столь серьезные достижения, до полной победы еще далеко – Москва по-прежнему в числе мегаполисов с самыми большими пробками на дорогах. Для решения проблемы предстоит еще многое сделать.



ОКСАНА ДУНИНА,
управляющий партнер компании Profitbase:

Из того позитивного, что связано с московским транспортом, могу отметить следующее. Строится метро, причем очень активно. Появляются новые ветки, станции. Для многомиллионного города это огромный плюс. Плотность застройки повышается, появляются районы, рассчитанные на объемы нового строительства 1 млн кв. метров. Например, «ЗИЛАРТ». Когда такие районы будут полностью заселены, новые ветки метро и дороги придутся весьма кстати. Еще один положительный фактор – это качество дорожной магистрали. Строящиеся сейчас в столице линейные сооружения по своему качеству превосходят то, что можно увидеть в регионах, во много раз. Видно, что это высокотехнологичное строительство, что это объекты, проложенные по всем правилам дорожного строительства. И их не придется перекладывать через пару лет.

СТРОИМ НАСТОЯЩЕЕ, СОЗДАЕМ БУДУЩЕЕ!

ПАРК «ЗАРЯДЬЕ»

«Зарядье» – первый за 70 лет новый крупный парк в границах Бульварного кольца Москвы, в котором представлены растения основных природно-ландшафтных зон России. Среди уникальных объектов парка – обзорная площадка «парящий мост», ледяная пещера, концертный зал и другие образовательно-развлекательные объекты.

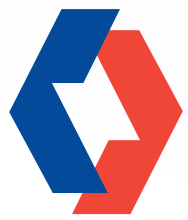
В 2018 году парк «Зарядье» получил премию портала ArchDaily в номинации «Лучший проект в области общественных пространств», а также вошел в число лучших мест мира по версии журнала Time. Также парк «Зарядье» с концертным залом – награжден специальным призом жюри международной премии MIPIM Awards.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОСМИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

Современный космический центр станет одним из крупнейших центров космической отрасли в мире, объединив на одной площадке ведущие организации ракетно-космической отрасли: штаб-квартиру Госкорпорации «Роскосмос», объединенный отраслевой информационный центр, отраслевые институты и предприятия, конгрессно-деловой центр, конструкторские бюро и другие объекты. Комплекс зданий включает в себя как малозэтажную часть от 8 до 10 этажей, так и 47-этажную башню высотой более 288 м со шпилем, которая станет его главной архитектурной особенностью. Общая площадь зданий НКЦ составит более 250 тысяч кв. метров.

МОСКОВСКИЙ КОНЦЕРТНЫЙ ЗАЛ «ЗАРЯДЬЕ»

Концертный зал «Зарядье» расположен в одноименном парке. Комплекс состоит из двух залов – большого на 1600 мест и малого на 400 мест. Оба зрительных зала отделаны натуральными акустическими породами дерева и оборудованы по последним технологиям. В феврале 2020 года впервые зазвучал главный музыкальный инструмент концертного зала «Зарядье» – большой концертный орган на 85 регистров.



МОСИНЖПРОЕКТ

ГРУППА КОМПАНИЙ

«Мосинжпроект» – лидер строительного рынка Москвы и один из крупнейших инженеринговых холдингов России. Компания выступает оператором Программы развития московского метрополитена, управляющей компанией по строительству гражданских объектов, участвует в реализации ключевых дорожных проектов столицы и транспортно-пересадочных узлов, управляет девелоперскими проектами.

КОМПАНИЯ В РЕЙТИНГАХ

РЕЙТИНГ
КАЧЕСТВА УПРАВЛЕНИЯ
АО «МОСИНЖПРОЕКТ» **A+**.gq

ENR
TOP
250
GLOBAL
CONTRACTORS

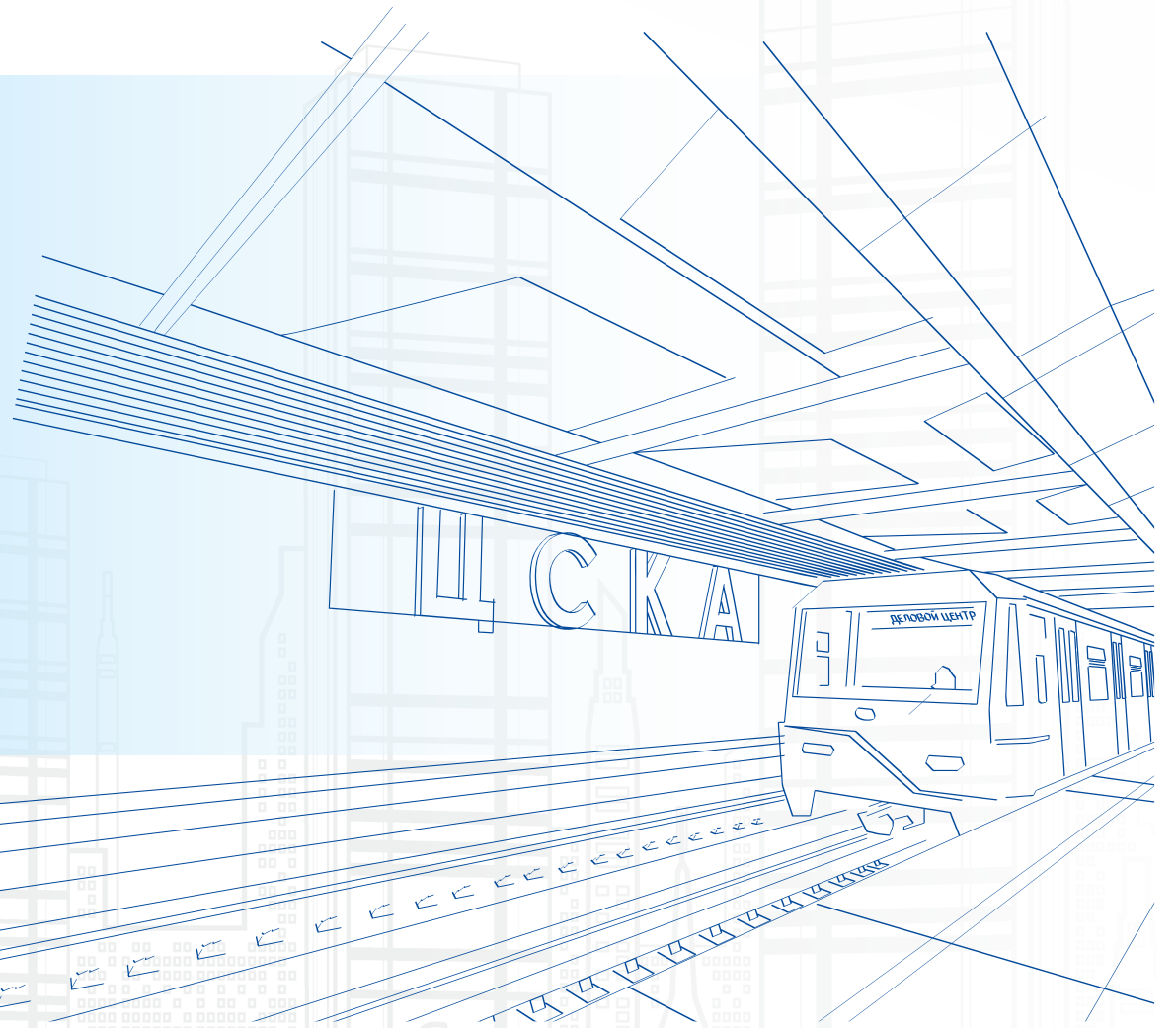
РБК **500**

mipim
AWARDS

РАЗВИТИЕ МЕТРОПОЛИТЕНА МОСКВЫ

«Мосинжпроект» – генеральный проектировщик и генеральный подрядчик строительства метрополитена Москвы с 2011 года.

Уже введены в эксплуатацию более сотни км линий метро, десятки станций и 11 электродепо. Сегодня активно реализуется мегапроект столичного метростроения – Большая кольцевая линия протяженностью 70 км с 31 станцией. Для удобной пересадки пассажиров на разные виды транспорта на базе станций метро строятся многофункциональные транспортно-пересадочные узлы. В 2020 году Москва установила мировой рекорд по самому большому количеству тоннелепроходческих комплексов, работающих одновременно на одном проекте – 23 ТПМК на строительстве московского метро.

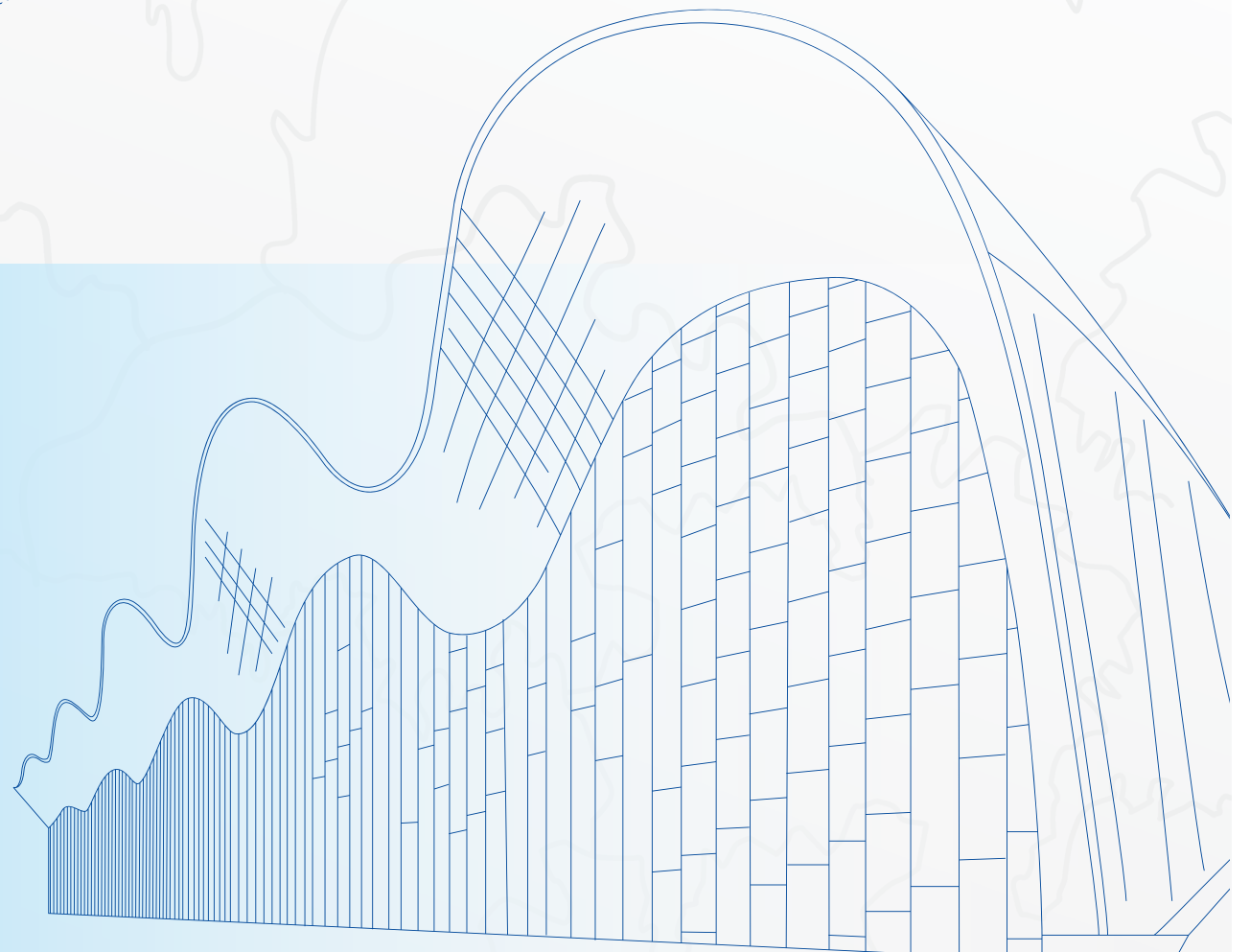


БОЛЬШАЯ СПОРТИВНАЯ АРЕНА «ЛУЖНИКИ»

Большая спортивная арена «Лужники» – самый крупный стадион России. При реконструкции был сохранен исторический фасад «Лужников», но полностью перестроена внутренняя часть. Теперь стадион вместо 78 тысяч вмещает 81 тысячу зрителей, для защиты зрителей от осадков козырек кровли увеличен на 14 метров. На крыше стадиона установлен самый большой в стране медиаэкран – 39 тыс. кв. метров. В 2018 году БСА «Лужники» стала главной площадкой Чемпионата мира по футболу. Здесь прошли церемония и матч открытия, один из полуфиналов и финал Первенства. «Лужники» – финалист архитектурной премии MIPIM Awards и победитель международной премии PROESTATE&TOBY Awards 2020.

ДВОРЕЦ ГИМНАСТИКИ В ЛУЖНИКАХ

Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой в Лужниках возвели по индивидуальному проекту с помощью BIM-технологий. Внутри Дворца расположилась арена на 4 тысячи зрителей с частично трансформируемыми трибунами, тренировочные, хореографические и тренажерный залы. Здесь функционируют гостиница для спортсменов, медико-восстановительный центр, современный пресс-центр и помещения для тренеров, судей и спортсменов. Но главным символом спорткомплекса площадью 25,7 тыс. кв. метров стала уникальная кровля, выполненная в виде развевающейся гимнастической ленты, возвышающаяся над 26-метровым фасадом с витражным остеклением.



70 уникальных километров

На Чистопрудном бульваре открылась выставка «Развитие сети метро. Большая кольцевая линия»



Выставка «Развитие сети метро. Большая кольцевая линия»

■ Светлана Фёдорова

На выставочных стендах – фотографии тридцати одной станции БКЛ. За краткой информацией, которая сопровождает каждый снимок, стоит невероятно сложная работа. Мегапроект современного отечественного метроостроения протяженностью 70 км, над которым трудились свыше 30 тысяч человек и более 1200 предприятий, не имеет аналога в мире.

Выставка о развитии сети метро сейчас актуальна как никогда – москвичи с нетерпением ждут открытия девяти новых станций. Пока их можно увидеть только на фотографиях, но скоро они станут неотъемлемой частью жизни мегаполиса. По заявлению мэра Москвы Сергея Собянина, движение по всему кольцу планируется запустить уже в первом квартале 2023 года. Большое кольцо пересечет все радиальные линии метро, МЦК и МЦД, что позволит выбирать удобные маршруты, разгрузить другие ветки метро, значительно

сократить время в пути, а также оценить его «зеленый» эффект. На прилегающих к БКЛ трассах существенно сократится количество автомобилей, а значит, снизятся выбросы углекислого газа и загрязняющих веществ. Возле стендов многолюдно. Пожилые посетители внимательно изучают цифровые данные, удивленно покачивают головами, что-то обсуждая друг с другом. По обрывкам разговоров можно понять: во времена их молодости о таком масштабе только мечтали. Подростки делают селфи на фоне стендов, выкладывая в сторис исторический момент, ведь совсем скоро это будут уникальные кадры. По достоинству оценив комфорт и удобство 22 открытых станций, москвичи с интересом рассматривают фотографии оставшихся девяти, которые запустят в следующем году. Лаконичная надпись на стенде сообщает, что станцию «Марьино Роша» строили на глубине 67 метров, практически повторив высоту Спасской башни Кремля! Основным цветом оформления зала и вестибюля стал белый: колонны напоминают фарфоровые изделия из дворцовой усадьбы – отсылка к расположенному неподалеку имению графа Шереметева. Здесь находятся самые длинные эскалаторы в московском метро – их протяженность составляет 130 метров. Архитектурное решение станции «Рижская» выполнено в симбиозе хай-тека и романского стиля. Простые линии, сочетание гранита, стекла, металла и игра света создают иллюзию открытого пространства. Усиливает

художественный облик станции ритмическое чередование арок в интерьере трехнефной базилики. Оформление станции «Сокольники» посвящено первым метростроителям: на путевых стенах, балконах и потолках размещены алюминиевые панели с изображением исторических фотографий и плакатов 1940–1950-х годов. А дизайн и световые решения «Текстильщиков» позволяют воссоздать геометрию ткацкого станка. Вестибюли «Печатников» похожи на книжную полку. Черный, серый и белый цвета характерного типографского набора усиливают ассоциации. Та же логика присутствует и в оформлении станции «Нагатинский Затон», которая посвящена обитателям рек Московского региона: на путевых стенах и в вестибюле расположены 12 панно с изображением рыб. Дизайн станции «Кленовый бульвар» отсылает к усадьбе «Коломенское» и дворцу царя Алексея Михайловича. «Каширская» и «Варшавская» оживают после реконструкции. Здесь сохранили дух 1960-х. Уже смонтированы исторические барельефы, созданные скульптором Зоей Ветровой, приведенные в порядок ковры канавы панно с изображениями Варшавы. Выставка продлится до 28 ноября. Мероприятие пройдет при поддержке стройкомплекса Москвы. Организатором выступает АНО «Центриформ». Стратегический партнер выставки – АО «Мосинжпроект».

Полный фоторепортаж смотрите на сайте «Москва Меняется» moscowchanges.ru

Фестиваль про будущее

Что общего у архитектуры, еды, музыки и новых технологий?

■ Инна Киреева

Второй этаж флигеля «Руина», Музея архитектуры имени Щусева, затемнен. Из освещения – неоновые провода. Сами экспонаты – за темными шторами. Заглянешь – увидишь другую архитектуру, уверяют организаторы фестиваля «Открытый город».

На базе музея мероприятие проходит уже в седьмой раз. Участники нынешнего доказали, что архитектура давно вышла за привычные рамки. «Когда прорабатывали идею, поняли: надо сделать ее новаторской. Новое в нашей жизни: музыка, технологии – это симбиоз двух или трех направлений. Архитектура консервативна. Чтобы произошел скачок, надо объединить архитектуру с чем-то», – рассказал идеолог темы фестиваля этого года – «Больше, чем архитектура» – Артем Укропов. Несколько месяцев студенты, их кураторы создавали проекты, в которых они объединили архитектуру с привычными направлениями жизни: едой, кино, театром, анимацией, музыкой, умными технологиями, модой, природой, археологией и искусством.

СЕКРЕТ ЗДАНИЙ

«Мы живем в коробках, в которых все одинаково. До промышленной революции человек такие коробки не строил. Он был ближе к природе. Цель нашего проекта – показать, что взаимосвязь человека и природы никуда не делась», – отметила куратор воркшопа «Архитектура+Природа» Дарья Бычкова, архитектор, основательница «Бюро Чехарда». С помощью биологов, IT-специалистов разработки



Главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов во время работы выставки

проекта проанализировали природные формы, на их основе создали электронные скрипты, а затем архитектурные объемные формы. «Мало кто задумывается над тем, что здания создают музыку. Люди с ограниченными возможностями, у которых слух развит, улавливают звуки здания», – говорит музыкальный продюсер, диджей, архитектор и дизайнер Polly Resonance. Вместе со своими студентами она создавала проект «Архитектура и музыка». Авторы проекта исследовали Пушкинский музей, дом Мельникова, павильон «Космос» на ВДНХ и клуб «Мутабор». Каждый элемент пространства перемещали в звук или инструмент. И создали аудиовизуальные проекты. Победителем проекта стал воркшоп «Архитектура и Археология». Его создатели предложили зрителям на время стать археологами, даже детективами. Экспозицию, которую они представили на фестивале, нужно

АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ

«Для нас участие в фестивале «Открытый город» – это особенное мероприятие. Оно про будущее. В рамках воркшопов, мастер-классов мы видим горящие глаза молодых людей. Поддерживая «Открытый город», мы поддерживаем то новое, что есть в архитектуре, и призываем вас к открытому диалогу», – рассказал представитель официального партнера фестиваля, директор по девелопменту MR Group Александр Сурменев. Генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов (ГК «Мосинжпроект» – участник ключевых градостроительных программ столицы) отметил, что практика открытых архитектурных конкурсов поддерживалась инженеринговым холдингом в том числе и при создании облика станций метро-

политена. «Профессиональные конкурсы позволяют заметить самые современные и необычные идеи. Благодаря широкому выбору предлагаемых концепций появляются новые знакомые объекты, улучшающие облик города. К тому же, участвуя в отраслевых конкурсах, специалисты не только демонстрируют освоенные компетенции, но и делятся с коллегами уникальным опытом», – подчеркнул Юрий Кравцов. Заместитель генерального директора по инженерингу АО «Мосинжпроект» Михаил Надот добавил, что первые конкурсы на лучший дизайн станций метро столицы проводили еще в 1930-х годах. А в портфеле самого холдинга шесть таких международных конкурсов. «Уже в современной истории послы возобновления этой традиции пришел от мэра Москвы Сергея Собянина. Результат уже реализованных конкурсных проектов превзошел все ожидания – архитектура новых станций неизменно вызывает восхищение как у профессионалов, так и у обычных пассажиров московской подземки. Именно конкурсы дают возможность изучить последние тенденции в архитектуре и их оригинальное авторское применение. Интересно увидеть взаимодействие традиции с актуальными течениями и то, как новые идеи интегрируются и интегрируются в современные проекты», – сказал Михаил Надот.

ТЕРПЕНИЕ И ТРУД

Фестиваль – площадка, где студенты могут не только себя показать, но и перенять опыт старших коллег. Как организовать собственный архитектурный бизнес, много ли денег требуется на его открытие, какие

ошибки чаще всего совершают начинающие архитекторы, отправляющиеся в свободное плавание? Ответам на эти и другие вопросы организаторы посвятили второй день фестиваля. В рамках марафона «Свое бюро» личным опытом делились владельцы ведущих архитектурных бюро. «Идея фестиваля – добиться максимальной интеграции всех со всеми. Что касается молодых архитекторов, мы учим их и интегрироваться, и конкурировать на всех уровнях. Если молодой архитектор в состоянии конкурировать с архитектором любого другого возраста, он молодец, он должен развиваться и быть звездой архитектуры», – рассказал главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов. Проведение открытых архитектурных конкурсов при реализации значимых столичных проектов будет продолжено, несмотря на международные санкции. Об этом заявил заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев. «Москва, без сомнений, один из самых красивых и ярких городов мира. Во многом уникальность российской столицы объясняется выдающейся и запоминающейся архитектурой. Только за последние годы в нашем городе появилось несколько шедевров мирового уровня», – отметил Андрей Бочкарев. – Студенты-архитекторы обязательно должны получать опыт работы в открытой конкурентной среде, которая позволяет выбрать наиболее подходящие решения как с эстетической, так и с технической точки зрения. И мы будем рады увидеть работы конкурсантов «Открытого города» уже на состязаниях опытных мастеров».

Четыре жизни Литинститута

Комплексу зданий Литературного института им. А.М. Горького в центре Москвы вернули исторический облик

■ Сергей Чаев

Знаменитому особняку на Тверском бульваре, известному москвичам как дом Герцена, вернули первозданную привлекательность. Работы по реставрации и реконструкции усадебного комплекса вели более семи лет. Теперь в этих стенах вновь звучат стихи, а будущие писатели, критики и поэты приходят в его аудиторию за знаниями и вдохновением.

Построенный в 1802 году в стиле позднего классицизма, усадебный комплекс дожил до наших дней и стал памятником культурного наследия федерального значения. Учебное заведение занимает четыре исторических корпуса, поэтому масштабные реставрационные работы проходили в несколько этапов. В 2018-м они завершились в основном здании, а корпуса, выходящие на Тверской бульвар и расположенные внутри комплекса, дожидались своего часа. Теперь отреставрированы и они. В процессе работ строители укрепили фундаменты зданий, расчистили и обработали специальными растворами кирпичные стены. Отремонтировали и заменили перекрытия и кровлю. «Интерьерам и фасадам зданий вернули исторический облик – восстановили элементы лепного декора, паркет в комнатах, в порядок привели своды потолков, окна и двери, воссоздали мраморные подоконники и каменные лестницы», – рассказал руководитель департамента культурного наследия столицы Алексей Емельянов.

Историки и москвоведы утверждают: «У комплекса зданий дома 25 на Тверском бульваре четыре жизни. Первая – усадебная, вторая – послереволюционно-писательская. Третья – придуманная писателем Михаилом Булгаковым. Четвертая – жизнь Литературного института России. Усадьба сыграла значимую роль в культурной жизни России. В 1811 году ее приобрел действительный статский советник Александр Яковлев, а через год здесь появился на свет внебрачный сын его богатого брата – будущий писатель-публицист Александр Герцен. В 1830-х годах кузен Герцена продал усадьбу, ее владельцем стал дипломат Дмитрий Свербеев, устроивший в доме так называемые свербеевские пятницы, на которых собирались известные московские литераторы, захаживал и Александр Пушкин. К 1840-м годам вечера переросли в литературный салон, который посещали Михаил Лермонтов, Николай Гоголь, Виссарион Белинский, Чаадаев, Аксаков, Баратынский и другие классики отечественной литературы и философы. В послереволюционные годы усадьба сохраняет за собой статус творческого и литературного центра Москвы. Здесь работают различные литературные организации, кружки и объединения. Самыми известными из них были Российская ассоциация пролетарских писателей (РАПП) и Московская ассоциация пролетарских писателей (МАПП), позже ставшие прототипами легендарного МАССОЛИТА Михаила Булгакова в его «Мастере и Маргарите».

На нижнем этаже располагался ресторан, где любители проводить время известные писатели и поэты того времени. Руководил им Яков Розенталь, которого Булгаков описал в романе под именем Арчибальда Арчибальдовича. Именно сюда и пришел поэт Иван Бездомный в поисках иностранного профессора Воланда, отсюда же и был отправлен в психиатрическую клинику Стравинского. В конце романа в здании вспыхивает пожар после «обильного и роскошного, но крайне непродолжительного» обеда Корovieва и Бегемота, и по воле писателя дом «сгорает дотла».

Во флигелях особняка открылось писательское общежитие, в котором в разное время проживали «бездомные литераторы», как они себя называли: Осип Мандельштам, Вячеслав Иванов, Борис Пастернак, Даниил Андреев, а также Андрей Платонов, который провел здесь более 20 лет. Чтобы прокормить семью, Платонов работал дворником. В рассказе «Тверской бульвар, путешествие воровья» литератор писал: «По дворику бегали гении литературы, одержимые достоинством». Литературный институт открылся в исторической усадьбе в 1933 году. Впрочем, тогда по постановлению президиума ЦИК СССР от 17 сентября 1932 года он назывался Вечерний рабочий литературный университет, а современное название и статус обрел в 1936-м.

«Мы обязательно студентам говорим: когда вы проходите по этим коридорам, входите в эти аудитории, не забывайте, какая история за вами стоит», – говорит ректор учебного заведения Алексей Варламов. Учениками вуза в разное время были Сергей Михалков, Константин Симонов, Роберт Рождественский, Виктор Розов, Евгений Евтушенко, Белла Ахмадулина, десятки выдающихся поэтов, писателей и литературоведов. В преподавательский состав входили Константин Паустовский, Михаил Светлов, Лев Озеров, Константин Федин, Лев Ошанин и другие знаменитости.

А в 1950-х годах во дворе усадьбы установили памятник Александру Герцену работы скульптора Михаила Мильбергера. И как-то сразу распространилось студенческое поверье, согласно которому для успешной сдачи экзаменов накануне железную скульптуру необходимо поцеловать. Говорят, помогает...



Здание Литературного института им. А.М. Горького на Тверском бульваре после реставрации

«Мотивация побеждает страх»

Врач с 23-летним стажем рассказал, почему отправился добровольцем в зону СВО

■ Инна Киреева

До начала спецоперации Антон Троскот работал торакальным хирургом в Московском городском научно-практическом центре борьбы с туберкулезом. Оперировал, делился опытом с молодыми хирургами. В свободное время играл в хоккей. И даже со своей командой ДСК (Липецк) выиграл турнир под эгидой Ночной хоккейной лиги в Сочи. Но происходящее в Донбассе не давало Антону покоя. И он попросился на поле боя.

В мирной жизни осталось увлечение хоккеем. Антон признается, что всегда мечтал играть на профессиональном уровне, окончил липецкую ДЮСШ. Но в кризисном 1992 году было не до хоккея. Пошел учиться в Воронежскую государственную медицинскую академию им. Н.Н. Бурденко, стал врачом. У доктора Троскота масса отзывов благодарных пациентов. Вот один из них: «Антон Палыч – лучше всех! Внятный, хорошо принимает решение. Любит людей. Объясняет, что произойдет, что будет дальше, поясняет суть анализов и готовит к будущему – реалистично и профессионально. Ставит на первое место



ФОТО ИЗ АРХИВА АНТОНА ТРОСКОТ

свою работу, не жалеет личного времени и энергии. Удивительно преданный своему делу человек. Последователь Гиппократ. Дай бог ему здоровья и счастья!» События 24 февраля заставили Антона задуматься о своем месте в профессии и о судьбе Родины.

– В военкомат приходил не раз и не два. Я, как медик, настаивал на военных сбо-

рах, чтобы совершенствовать свои навыки именно в военное время. Мне было сказано, что такие сборы уже не проводятся, а в Донбасс меня все равно не пошлют, военных врачей хва-тает, – вспоминает Антон Троскот.

В очередной раз с просьбой отправить его в зону СВО Антон пришел как раз накануне частичной мобилизации. Там

“ МОИ РОДНЫЕ И БЛИЗКИЕ ЗНАЮТ МОЙ ХАРАКТЕР И МИРОВОЗЗРЕНИЕ. ПОЭТОМУ НЕ ОТГОВАРИВАЛИ. РОДИТЕЛИ МЕНЯ УЧИЛИ, ЧТО РОДИНЕ И СЕБЕ ИЗМЕНЯТЬ НЕЛЬЗЯ ”

добровольца приняли, как говорит защитник, гостеприимно.

– Выписали повестку, а на следующий день я был на призывном пункте рядом с работой. Туда проводить меня пришли мои коллеги, – продолжает Антон.

На работе новость о том, что врач Троскот вступил в ряды добровольцев, восприняли по-разному. Кто-то отговаривал, но

многие поддержали и стараются помогать и сейчас. Кто советами, кто медицинскими средствами.

– А родные как же? – спрашиваю Антона.

– Отцу у меня хирург. Он понимает, что для меня важнее, – отвечает Антон. – Мои родные и близкие знают мой характер и мировоззрение. И все люди, с которыми я общаюсь, тоже. Поэтому не отговаривали, а предлагали подумать и взвесить все еще раз. Делали это аккуратно. Знают, что могу резко отреагировать на уговоры. Родители меня учили, что Родине и себе изменять нельзя. Мама всегда говорила, что Родина, как и мать, одна. Семи смертям не бывать, а одной не миновать. Оставайся всегда человеком. Делай, что должно, и будь что будет.

Сегодня Антон Троскот проходит подготовку вместе с мобилизованными на одном из полигонов Московской области. Его должность – начальник медицинской службы.

– Ребята разные по возрасту. И моя задача, чтобы они вернулись домой живыми и здоровыми, – говорит медик.

– Не страшно?

– Конечно, мандраж присутствует, ведь речь идет о жизни и здоровье каждого военнослужащего, в том числе и моей. Нормальный человек должен бояться. Однако мотив, по которому я здесь, перебарывает все страхи.

Счет шел на часы

Строители врезали часть теплотрассы в рамках реконструкции развязки МКАД с улицей Липецкой всего за 1680 минут!

■ Антон Корешков

Высокий профессионализм показали специалисты Управления дорожно-мостового строительства (УДМС) при работе в районах Марьино и Братеево, где на время нужно было отключить теплотрассы для врезки в действующие коммуни-

кации.

«Операцию» проводили в рамках модернизации развязки Московской кольцевой автодороги с Липецкой улицей, где строителям предстоит построить и реконструировать 9,7 км дорожного полотна, возвести сеть путепроводов, тоннель и четыре надземных пешеходных перехода. Работы много, сроки, как обычно, сжатые, поэтому проводить любые манипуляции необходимо четко, оперативно, слаженно.

«Отключение горячей воды и тепла в двух городских районах было необходимо для завершения строительства пешеходного перехода через Липецкую улицу. Дату отключения выбрали в соответствии с погодными условиями, когда температура воздуха была выше +10 градусов. Все работы были согласованы и шли по графику. Подачу горячей воды и тепла в жилых домах и других объектах возобновили в воскресенье, 13 ноября», – пояснил директор ГКУ «УДМС» Николай Колодей.

В восемь утра субботы работы стартовали, а уже в 14.20 в воскресенье жители районов вернулись к привычным в квартирах температурам. Что интересно – по закону строители могли выдержать паузу и в 30 часов, но завершили все необходимые манипуляции на два часа раньше! Согласитесь, ощутимое время без тепла. Пожалуй, тем москвичам, которые вдруг остались недовольны, нужно вспомнить о самом главном девизе строителей: «Стройка на время, комфорт навсегда».

Кстати, в результате реконструкции развязки МКАД – Липецкая улица улучшится транспортная доступность сразу четырех районов: Бирюлево Восточное, Бирюлево Западное, Царицыно и подмосковного Ленинского округа, где проживает больше 360 тыс. человек.



Почему мы, а не они

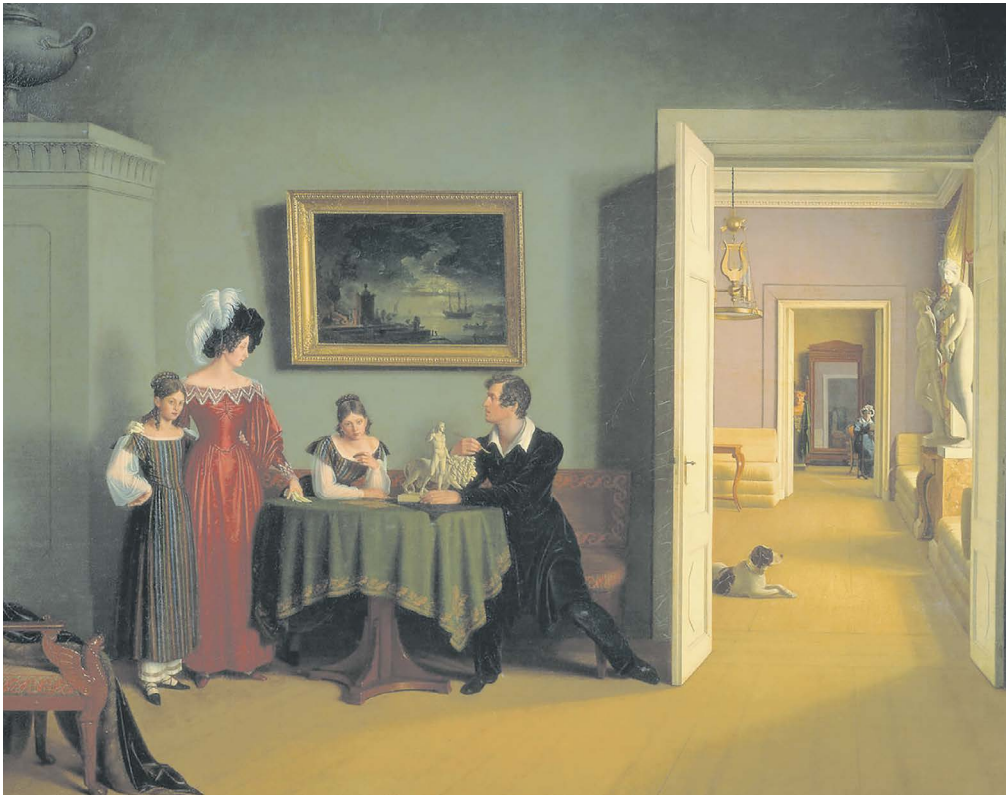
Россия и Украина: два мира, различия между которыми полезно помнить

■ Дмитрий Ольшеванский

Каждый раз, когда начинается вооруженный конфликт с участием России, жизнь составляет современников определенным и занять сторону.

Можно, конечно, и отказаться от этого выбора. Притвориться сторонником учения Льва Николаевича Толстого да и сказать (или, возможно, шепнуть кому-то на ухо по секрету): тыфу, мол, на вас обоих. Впрочем, сам-то Лев Николаевич не был в этом отношении последователем, поскольку на Крымской войне, как известно, служил артиллеристом, и даже во время Русско-японской, когда его пацифизм уже был известен всему человечеству, он все равно переживал неудачи русской армии и не мог окончательно изгнать из себя патриотизма. Но я верю, что у него есть честные сторонники, умеющие на все посмотреть откуда-то с идеально нейтрального облака, мирного и мудрого.

Намного хуже, если человек, вроде бы перебирая на языке все те же слова «мир» и «добро», на самом деле имеет в виду, что победить должна чужая армия, это и будет то самое «торжество гуманизма», а то и вовсе ничего не стесняется и по-смердяковски откровенно салютует неприятелю, радуется любому поражению или унижению России и с некоторым даже слюнотечением смотрит на то, как озлобленная толпа привязывает к столбу избитого человека, виноватого в



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РУССКИЙ МУЗЕЙ

Федор Толстой. Семейный портрет, 1830

том, что получил русский паспорт и недостаточно технично разговаривает. К счастью, подобного рода восторги теперь живут все больше в эмиграции, но больше ничего счастливого в них нет, один стыд, так что забудем о них.

А теперь главное. Почему мы выбираем своих?

Разумеется, для огромного множества людей этого вопроса не существует. Они быстро и просто поддерживают собственную страну, не утра-

тив здоровый патриотический инстинкт и не нуждаясь в том, чтобы долго рефлексировать на эту тему.

Но есть ведь и те, кто нуждается, и это тоже вполне естественно для современного человека, мир которого не сводится к тем местам и тому окружению, среди которого он вырос. Этот человек отлично знает, что экзотика, перемены, глобальные метания среди идей, религий и континентов – все это давно уже норма, и чего б

ему тогда не засомневаться в чувстве родины?

В 2022 году, когда об этом спорят, наверное, в любом доме и за любым столом, полезно найти для себя хороший ответ не только на вопрос: «а за кого ты?», но и на другой, чуть более сложный: «а почему?».

И этот поиск ответа тем более актуален, что за пределами телевизора слабоумных нет, а значит, все понимаем, что не бывает такого черно-белого мира, где одна армия состоит из одних

героев, а другая, ей противостоящая, из сплошных негодяев, одна армия стреляет только во врага, а другая куда попало. Нет, разрушения и трагедии приходят со всех сторон, нет смысла искать в политике комикс.

Зато можно найти содержательные различия между враждующими.

Россия в этом большом историческом споре выглядит существенно лучше Украины не потому, что пишущий это, как и большинство читающих, ее гражданин, и уж точно не потому, что Россия-де обладает прекрасной системой управления, экономикой, военной машиной, перспективой будущего благополучия и далее по списку всеобщих желаний. Увы, по каждому пункту в этом списке нам есть что обругать – и это еще мягко сказано.

Нет, дело не в этом.

Россия лучше Украины потому, что Украина легко умещается в России, а вот в самой Украине не умещается даже она сама.

Расшифрую.

Наша родина – как старая квартира с высокими потолками, эркером, длинной анфиладой просторных комнат, уходящими куда-то в темноту антресолями и ванной с окном. Россия разнообразна, она неоднозначна, она соединяет целые галереи миров, здесь всегда оказывается больше места для всевозможных укладов, мировоззрений, типажей, общностей, чем считается официально.

И как в квартиру можно поставить хоть огромный антикварный стол, хоть грандиозный шкаф, хоть ездить на велосипеде по коридору, так и в Россию можно свободно поместить все: мову, Тараса Шевченко, Киевскую лавру, реку Днепр, жуликоватого пропагандиста Арестовича, десятки тысяч бывших украинских солдат и миллионы бывших украинских граждан – никто даже не заметит особых изменений. Украинская культура и весь ее пафос – это лишь деталь сложного русского пейзажа, важная, но деталь, и неважно, говорим мы об этнических различиях или о политической драке с этим их истерическим западничеством, дело привычное, у нас нечто подобное много раз было и еще будет, мы введем в себя все, договоримся, утрамбуемся и будем жить дальше.

Украина, напротив, – это тесная, вопреки своему географическому масштабу, комнатка. В этой комнатке кипит коммунальный скандал с драками и плевками в суп. Им все время кто-то мешает, их национальная гордость и массовое ожесточение уже много лет требуют выгонять, исключать, выламывать и отрезать от себя то огромные толпы неправых людей (как будто своих), то язык и культуру соседа. Из Украины постоянно кого-то выбрасывают с проклятиями, ее добровольцы и с воодушевлением сокращают и упрощают, редуцируют до первобытной

почти примитивности (те привязанные к столбам «враги» из случайно попавших обывателей – сильное зрелище). Казалось бы, государству от Карпат до Азовского моря (в прежние еще времена) естественно было попытаться избрать себе судьбу Канады, Швейцарии, Бельгии, то есть равноправного союза нескольких культур, но нет, вместо этого мы видим размазанных, уродуемых в приступе варварского блм-а Екатерину Великую и Пушкина, которых напрасно стараются стаскивать с постаментов эти элементарные люди.

Россия удерживает внутреннюю сложность – трудную, временами конфликтную и все-таки драгоценную, но как назвать то, чем занимается Украина?

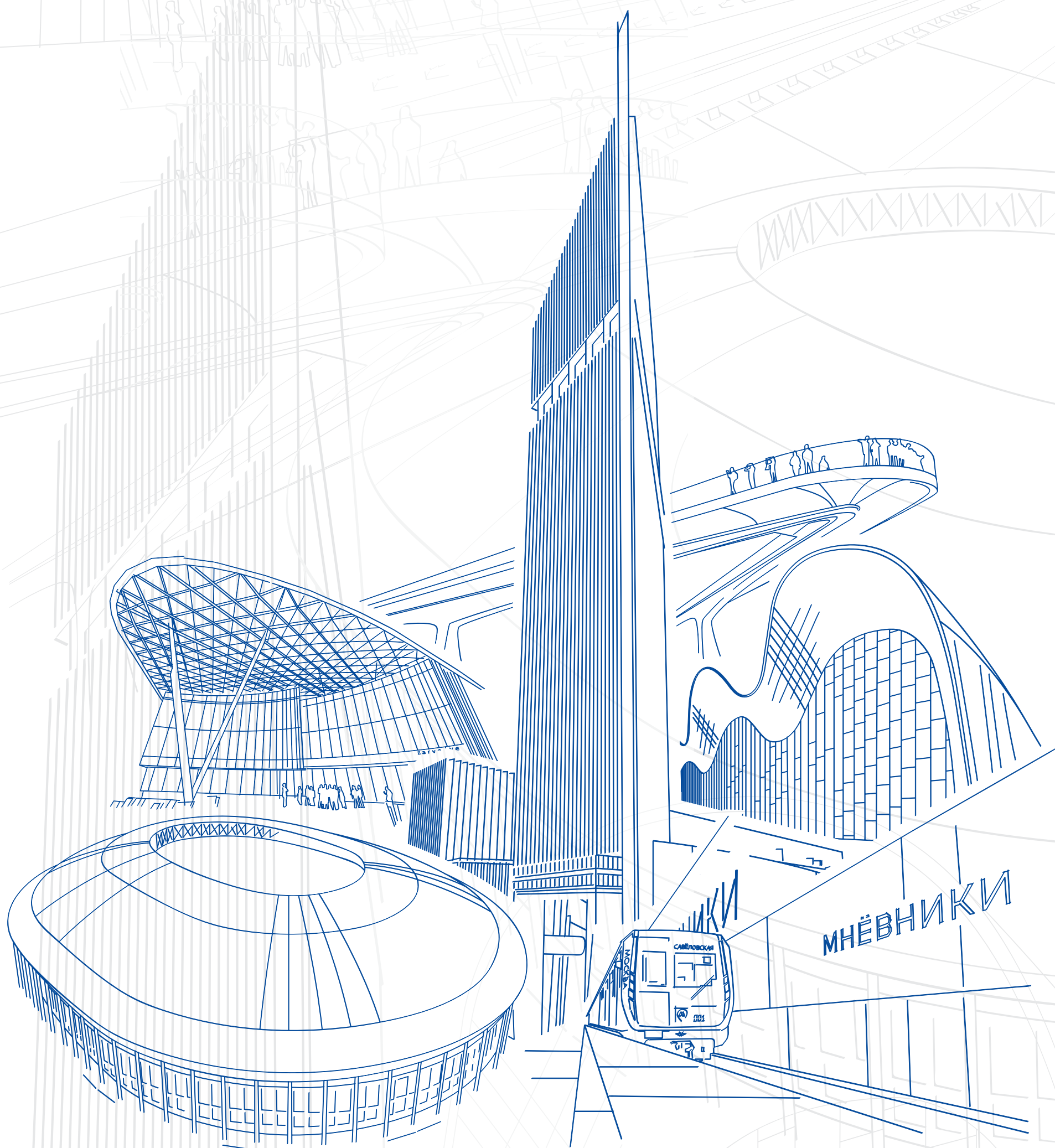
В словаре есть подходящее слово:

«Трайбализм. Форма групповой обособленности, характеризующая внутреннюю замкнутостью и исключительностью, обычно сопровождаемая враждебностью по отношению к другим группам. Изначально характеризовал систему первобытных, неразвитых обществ, позднее понятие расширилось и приобрело новые направления».

И мы знаем это направление. От Курска и Белгорода на запад.

А здесь этой враждебности, этой узости – нет. Это и есть наше лучшее свойство, заслуживающее победы. Русский высокий потолок.

Под которым могут жить все. И мы, и они.



**СТРОИМ НАСТОЯЩЕЕ,
СОЗДАЕМ БУДУЩЕЕ!**
