

МОСКОВСКАЯ перспектива

№ 45 (1268) ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ. КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ

КОЛЬЦО РАСТЕТ ТОННЕЛЯМИ

Завершено строительство перегона между станциями метро «Проспект Вернадского» и «Улица Новаторов» БКЛ

2

ТЕМА НОМЕРА: МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ

Эксперты и москвичи
говорят о запуске МЦД

6–7

КИНО НА СТАРОМ МЕСТЕ

На Красной Пресне появится
новый центр, который сохранит
функции киноцентра «Соловей»

11

“

ПРИНЯЛИ РЕШЕНИЕ
С 25 НОЯБРЯ НА
МЦД-2 УВЕЛИЧИТЬ
СОСТАВНОСТЬ ВСЕХ
ПОЕЗДОВ ДО 10–11
ВАГОНОВ. ТАКИМ
ОБРАЗОМ, В ЧАСЫ
ПИК КОЛИЧЕСТВО
ПАССАЖИРСКИХ МЕСТ
БУДЕТ БОЛЬШЕ НА 30%,
А С МОМЕНТА ЗАПУСКА
НА 49%

Сергей Собянин,
мэр Москвы



С. 6–7

«Светлана» взяла низкий старт

Вчера, 25 ноября, мэр Москвы Сергей Собянин дал старт проходке левого перегонного тоннеля от станции «Университет дружбы народов» до станции «Улица Новаторов» новой Коммунарской линии метро. В общей сложности в зоне притяжения ветки проживают более миллиона человек и работают либо учатся еще несколько сотен тысяч человек.

«С. 2»

Лефорта вынесут на стены

В этом году планируется завершить строительство двух станций северо-восточного участка Большой кольцевой линии (БКЛ) метро – «Авиамоторной» и «Лефортово». На последней, которая обещает стать настоящим музеем в подземке, уже завершаются работы.

«С. 3»

«Хотим бассейн и музыкалку»

В Москве прошли очередные публичные слушания по застройке районов реновации – на этот раз в Выхино-Жулебине, Нагатинском Затоне, Котловке, Академическом и Проспекте Вернадского. Помимо новых домов в каждом из них жители получат в свое распоряжение поликлиники, досуговые, спортивные и многофункциональные центры, магазины, кафе и многое другое.

«С. 5»



Владимир Путин и Сергей Собянин на запуске Московских центральных диаметров

Диаметральный рывок наземного метро

Владимир Путин протестировал новый вид транспорта

□ Елена Егоршина

Столичные власти досрочно выполнили обещание, данное президенту и москвичам два года назад: пассажирское движение на первых МЦД открылось с опережением графика – 21 ноября. Ознакомившись с деталями проекта и проехав несколько остановок по маршруту Лобня – Одинцово, Владимир Путин отметил, что за последние годы Москва в своем транспортном развитии сделала большой рывок вперед. «Такие проекты в значительной степени делают жизнь людей более комфортной», – подчеркнул президент. Корре-

спондент «Московской перспективы» побывал на открытии нового наземного метро в столице.

Впервые о строительстве железнодорожных диаметров, которые обеспечат сквозное движение поездов через центр Москвы и свяжут ближайшие пригороды, Сергей Собянин с картами в руках рассказал Владимиру Путину позпрошлой осенью. И вот спустя всего два года президента пригласили на открытие движения по двум пилотным МЦД – Лобня – Одинцово и Нахабино – Подольск. Для сравнения: в Великобритании аналогичную идею не могут реализовать уже более 10 лет.

По словам мэра Москвы Сергея Собянина, новый транспортный проект – это не менее «революционная история», чем МЦК, которое также запускали в присутствии главы государства. «По МЦК сейчас ездит 550 тыс. пассажиров в сутки. Ни один эксперт не прогнозировал такую популярность этого вида транспорта», – рассказал градоначальник. Потенциал МЦД, по его словам, выглядит еще более внушительно.

В этом году диаметры, по расчетам горадминистрации, будут перевозить 500 тыс. человек в сутки, в следующем – до 700 тыс., в 2023 году – 2,2 млн человек. Годовой пассажиропоток пока оценивается в 200 млн человек, но будет расти по мере откры-

тия новых станций и запуска очередных маршрутов. (Напомним, что всего власти планируют построить пять диаметров.) «Это больше, чем перевозит «Аэрофлот», – прикинул Владимир Путин. Президента также впечатлили планы по снижению интервала движения между поездами «Иволга», которые обслуживают новый вид транспорта. Фактически они будут курсировать в режиме наземного метро. «Для РЖД это совершенно уникальная история», – подчеркнул Сергей Собянин. «Раза в полтора увеличилась скорость движения, от полутора до трех раз уменьшилась стоимость проезда. Мы получаем реальное наземное метро, которое связывает города ближнего

Подмосковья», – добавил мэр Москвы.

Владимир Путин в сопровождении Сергея Собянина, губернатора Подмосковья Андрея Воробьева, главы РЖД Олега Белозёрова, министра транспорта РФ Евгения Дитриха и членов правительства Москвы протестировал работу МЦД-1, проехав несколько станций от Белорусского вокзала в сторону Одинцова. На всем маршруте пассажир сэкономит до 40 минут личного времени по сравнению с автомобилем. А за проезд сможет заплатить и картой, и телефоном через мобильное приложение. Президент тоже получил в подарок именную карту «Тройка».

«С. 6»

ЭКСКЛЮЗИВ



«С. 7»

Эксперт
об эффекте МЦД

Михаил Дмитриев, доктор экономических наук, государственный деятель, бывший первый заместитель министра экономического развития и торговли России:

Примыкающие к Москве и Московской области районы, которые были безнадежно оторваны от жизни из-за транспортной недоступности, становятся частью города. Москва как город, удобный для проживания и проезда, работы в центре, раздвигает свои границы примерно на 20 км от МКАД, хотя до недавнего времени это казалось нереальным. Плюс можно не просто с периферии доехать в центр – можно комфортно и быстро проехать через Москву до противоположной окраины.

«Светлана» взяла низкий старт

Началась проходка первого тоннеля Коммунарской линии метро

«С.1»
Максим Клинский

Проходка левого перегонного тоннеля от станции «Университет дружбы народов» в сторону станции «Улица Новаторов» ведется комплексом «Светлана» диаметром шесть метров. Ранее щит успешно завершил строительство 10 объектов метро общей протяженностью более 10 км. Теперь он должен пройти 2,7 км и в ноябре 2020 года достичь котлована станции «Улица Новаторов».

«Сегодня историческое событие – началась проходка тоннельного щита в сторону Коммунарки, Коммунарской ветки метро. Она самая большая по протяженности линия за всю историю подземки, которая идет даже не от центра, а от МЦК и до Коммунарки. Значительная часть ветки проходит в границах старой Москвы, ею будут пользоваться около 100 тыс. человек ежедневно. Она разгрузит Калужско-Рижскую, Сокольническую ветки метро, в целом улучшится движение в этих районах. Метро станет для многих ближе. И это, конечно, очень важно для новой Москвы, для районов Коммунарки, Щербинки, Троицка. Большая, серьезная стройка. Надеюсь, что первый этап будет закончен в 2023 году», – сказал Сергей Собянин.

Коммунарская линия метро пройдет от станции МЦК Крымская до Троицка. Ее длина составит около 40 км, на линии будет 16 станций. В настоящее время идет сооружение двух первых участков от станции «Улица Новаторов» до станции «Коммунарка», ввод которых намечен на 2023 год. Общая длина этих отрезков составляет 15,7 км с семью станциями: «Улица Новаторов», «Университет дружбы народов», «Улица Генерала Тюленева», «Славян-



Сергей Собянин на площадке строительства станции «Университет дружбы народов»

ский мир», «Мамыри», «Ба-
чуринская» и «Коммунарка».

В декабре 2019 года планируется начать проходку еще двух тоннелей Коммунарской линии – правого перегонного тоннеля от станции «Университет дружбы народов» до «Улицы Новаторов» и правого перегонного тоннеля от «Славянского мира» до «Улицы Генерала Тюленева».

По участкам Коммунарской линии от «Севастопольского проспекта» до «Улицы Новаторов» и от «Коммунарки» до Троицка ведется разработка проектной документации.

Будущая станция «Университет дружбы народов» расположена вдоль улицы Академика Опарина у пересечения с улицей Миклухо-Маклая. Два подземных вестибюля будут

“
СТАНЦИЯ
«УНИВЕРСИТЕТ
ДРУЖБЫ НАРОДОВ»
БУДЕТ ИМЕТЬ ЯРКО
ВЫРАЖЕННЫЙ
ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ
ДИЗАЙН,
ВЫДЕРЖАННЫЙ
В СОВРЕМЕННОЙ
ЭСТЕТИКЕ

выходить на обе стороны улицы Академика Опарина к существующей и перспективной жилой и общественной застройке, остановкам наземного транспорта.

В шаговой доступности от новой станции расположен ряд столичных вузов, научных и медицинских центров – Российский университет дружбы народов (РУДН), Российский государственный геологоразведочный университет (РГГРУ), Московский университет МВД России, Институт биоорганической химии РАН, НМИЦ акушерства, гинекологии и перинатологии им. академика В.И. Кулакова и другие социально значимые объекты.

Станция будет иметь ярко выраженный индивидуальный

дизайн, выдержанный в современной эстетике. Путьевые стены отделают алюминиевыми панелями разного формата, анодированными под шлифованную нержавеющую сталь. Потолок выполнят из крупноформатных алюминиевых элементов со светло-зелеными и светло-синими вставками. Два ряда колонн квадратного сечения облицуют светло-серым мрамором, пол выложат светло-серым гранитом.

Подземный пешеходный переход, ведущий к станции, украсит композиция на тему дружбы народов, выполненная из художественного стекла в технике мозаики, цветковое решение которой соответствует традиционному стилю РУДН.

Кольцо растет тоннелями

Завершено строительство перегона между станциями метро «Проспект Вернадского» и «Улица Новаторов» БКЛ

■ Антон Мاستренков

ТПМК «Полина» проложит тоннель длиной 1208 метров под действующей станцией «Проспект Вернадского» Сокольнической линии метро и Ленинским проспектом. Этот тоннель является частью юго-западного участка БКЛ. Строительство станций в этом секторе новой кольцевой линии и проходку перегонов между ними при помощи щитов собственного производства ведет китайская корпорация China Railway Construction Corporation (CRCC).

Как рассказал генеральный директор управляющей компании по строительству новых линий и станций столичной подземки АО «Мосинжпроект» Марс Газизуллин, сейчас на трех станциях юго-западного участка БКЛ выполняются монолитные и гидроизоляционные работы, скоро начнется монтаж инженерных систем. Параллельно активно возводятся и другие объекты на этом участке. В данный момент завершены проходки всех тоннелей от «Аминьевского шоссе» до «Проспекта Вернадского». «Этот перегон полностью готов. На отрезке от станции «Аминьевское шоссе» до переходной камеры закан-



Строительство станций и перегонов на юго-западном участке ведет китайская компания CRCC

чивается строительство тупикового тоннеля, проходку которого ведет щит «Евгения», – рассказал Марс Газизуллин. Стоит отметить, что китайские метростроители учли погодные условия Московского региона и создали специальный усовершенствованный двигатель для всех щитов. Поэтому приближающиеся низкие температуры не станут помехой в работе.

Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин заявил, что в целом сооружение юго-западного участка Большой кольце-

вой линии метро планируется завершить в 2021 году, строительство идет по графику.

В соответствии с проектом все станции юго-западного сектора БКЛ получат оригинальное оформление. Так, станции «Аминьевское шоссе» и «Проспект Вернадского» будут выполнены в стиле хай-тек, для которых характерны лаконичность и четкость форм, а также обилие в декоре стекла, металла и яркого света.

Кроме того, на станции «Аминьевское шоссе» можно будет увидеть 3D-потолок в форме морских волн. В подвесную кон-

струкцию вмонтируют множество светильников, за счет которых она будет казаться объемной, а напоминающие морские волны синусоиды появятся на путевых стенах, которые оформят в голубом и синем цветах. С ними будут контрастировать черные колонны из гранита.

Такие же гранитные колонны черного цвета установят и на станции «Проспект Вернадского», а путевые стены сделают оранжевыми. На потолке светло-серого цвета в шахматном порядке встраиват светильники, которые своим отражением будут создавать узор на мрамор-

ном полу. По центру станции установят лестницу с металлическими перилами, а над путями протянется прозрачная галерея, поднявшись на которую, пассажиры смогут сделать пересадку на одноименную станцию Сокольнической линии метро.

Станцию «Мичуринский проспект» предлагается оформить в китайском стиле, поскольку этот отрезок БКЛ строит подрядчик из Поднебесной.

В соответствии с расчетами специалистов открытие юго-западного участка Большой кольцевой линии метро улучшит транспортное обслуживание районов Очаково-Матвеевское, Раменки, Проспект Вернадского с населением примерно 200 тыс. человек. Благодаря реализации этого проекта время на поездки по городу для жителей этих районов сократится на 10–15 минут. А в ходе своих передвижений по городу пассажиры смогут сделать пересадку, минуя перегруженные центральные станции, а значит, снизится нагрузка западного участка Сокольнической линии с учетом ее продления в Коммунарку. Кроме того, улучшится экологическая ситуация в районах благодаря меньшему количеству автомобилей на Аминьевском шоссе, улице Удальцова, Мичуринском проспекте и проспекте Вернадского.

Станцию поставят на место

Расположение метро в Троицке горожане выберут сами

■ Андрей Мещеряков

Жители города Троицка выберут место под строительство станции метро с помощью электронного голосования. Им предложат два варианта: в черте города на Октябрьском проспекте или на 38-м км Калужского шоссе. Такое расположение одобрили на расширенном заседании Комиссии по развитию гражданского общества и общественному контролю Общественной палаты города Москвы, где присутствовали префект ТиНАО Дмитрий Набокин, депутаты Мосгордумы, представители департамента информационных технологий и приглашенные эксперты.

Строительство метро в Троицке стало главной темой заседания Общественной палаты в минувшую пятницу. Дмитрий Набокин напомнил, что Коммунарская ветка метро уже прокладывается. Она протянется до Троицка от станции «Севастопольский проспект». «В строительстве несколько участков. От станции «Столбово» линия должна пойти через Ватутинки и вдоль Калужского шоссе до Троицка, но мы до сих пор не можем выдать проект планировки данного отрезка метростроителям, поскольку так и не пришли к единому мнению, должна ли станция метро располагаться в черте города либо рядом с ним.

Изначально мы предлагали провести подземку через город. Станцию планировалось строить на Октябрьском проспекте – единственной на столичный манер отремонтированной улице длиной 2,5 км. Однако когда объявили о своих планах, у жителей возникло множество вопросов и претензий, связанных с неудобствами на период работ. А поскольку станция будет конечная, у них зародились опасения, что Троицк превратится в большую перехватывающую парковку и весь центр и дворы в округе заставят машинами.

Тогда мы рассмотрели альтернативный вариант: возведение станции на 38-м км Калужского шоссе, а рядом с ней – строительство большой перехватывающей парковки, которая обеспечит машино-местами всех, кто прибывает на собственном авто, чтобы у людей не возникало потребности ездить в Троицк. В данной ситуации, поскольку метро будет находиться рядом с городом, нам придется дополнительно прорабатывать варианты подвоза его жителей на муниципальном транспорте. Мэр Москвы Сергей Собянин пообещал, что поддержит любой выбор: как жители Троицка проголосуют, так и будет», – сказал префект.

Голосование решено провести в электронном виде. По мнению выступавших, жителям Троицка проще и быстрее воспользоваться цифровыми платформами, поскольку электронные сервисы упрощают взаимодействие горожан с разными учреждениями, да и подавляющее большинство госуслуг сегодня предоставляются в электронном виде, а некоторые из них – исключительно таким образом.

Идею поддержали практически все участники заседания. Ее приверженцем оказался и председатель столичного парламента Алексей Шапошников: «Все мы были не только свидетелями, а некоторые и участниками эксперимента по проведению электронного голосования во время выборов в Мосгордуму. Я считаю, что эксперимент прошел успешно. Мне кажется, что эта технология заслуживает внимания, чтобы реализовать ее не только на официальных выборах в различные органы власти, но и для выявления мнения москвичей», – отметил он.

Было решено, что запись на участие в голосовании откроется 27 ноября и пройдет по 6 декабря на сайте mos.ru, а само голосование пройдет 8–9 декабря. Принять участие в нем смогут люди, имеющие постоянную регистрацию в Троицке. Общественная палата также одобрила снижение возраста голосующих с 18 до 16 лет. «Точнее, проголосовать смогут те, кому до 1 января 2020 года исполнится 16 лет. Даже 15-летние, которые родились в 2003-м», – уточнил заместитель председателя Общественной палаты Алексей Венедиктов.

Ранее секретарь мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин сообщил, что участок Коммунарской ветки метро от станции «Севастопольский проспект» (с пересадкой на станцию Московского центрального кольца Крымская) до станции «Коммунарка» планируется построить к 2023 году, а к 2027-му ее должны продлить до Троицка. Согласно расчетам НИИПИ Генплана Москвы, ветка метро позволит добираться до центра Москвы за 40 минут.

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

Проект Мосметрострой признан лучшим в мире

Финалистами международного конкурса «Лучший реализованный проект года 2019» (организатором которого выступила Международная тоннельная ассоциация) в номинации «Лучший проект года, включая реновацию с бюджетом до 50 млн евро» стали реализованные объекты из трех стран – России, Великобритании и Сингапура. И все же по итогам голосования экспертов мирового тоннельного сообщества российский проект «Модернизация Владивостокского тоннеля Дальневосточной железной дороги» обошел конкурентов и завоевал первое место. Это совместный проект АО «Мосметрострой» и ОАО «РЖД».

Предложенные специалистами АО «Мосметрострой» технические решения позволили получить принципиально новое многослойную оболочку тоннеля на основе старых и новых конструктивных элементов с высокими эксплуатационными характеристиками. В ходе работ применялись современные технологии, конструкции и инновационные материалы, учитывался мировой опыт восстановления тоннельных сооружений.

Лефорта вынесут на стены

Завершается строительство станции Большой кольцевой линии метро

«С.1»
Анна Вальман

Колонная станция «Лефортово» строится на глубине 23 метра между улицами Солдатской и Наличной. В соответствии с проектом у нее будет один выход, ведущий к кинотеатру «Спутник», жилым домам и остановкам общественного транспорта. Строительство имеет свои специфические особенности. Так, перед началом возведения этой станции, расположенной в густонаселенном районе с развитой производственной инфраструктурой, предстояло вынести большой объем инженерных коммуникаций. К тому же рядом со станцией протекает речка Синичка, которая также осложняла гидрогеологическую ситуацию в зоне работ. Именно поэтому была применена технология возведения ограждающей конструкции «стена в грунте». Таким образом удалось отсечь грунтовые воды от строительной площадки.

По словам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, платформенная часть станции «Лефортово» готова уже на 88%. «В целом мы очень довольны тем, как идут работы по строительству северо-восточного участка Большого кольца, однако это совершенно не значит, что мы сбавляем темпы строительства. Тоннели готовы, завершается архитектурная отделка и монтаж инженерных систем», – рассказал глава столичного стройкомплекса.

Еще летом этого года Москомархитектура утвердила дизайн-проект, который предполагает стилизацию интерьеров «Лефортово» под старинные гравюры XVII–XVIII веков. Архитекторы взяли за основу первоначальный облик Лефортовского дворца, не дошедший до наших дней, но сохранившийся на старинных изображениях. Это здание с шатровыми крышами и резными украшениями



На станции «Лефортово» идут отделочные работы

фасадов было построено в конце XVII века по указу Петра I для адмирала Франца Лефорта. Теперь же монохромные тематические рисунки в кассовом зале и вестибюле будут напоминать пассажирам о богатом историческом наследии района, в честь которого станция получила свое название.

Согласно проекту, при отделке станции планируется использовать белый мрамор, светло-серый гранит, фибробетон и алюминиевые панели. На черно-белом декоративном панно площадью около 40 кв. метров на стенах вестибюля будет изображено здание дворца, отражающееся в реке Яузе. Кроме того, в кассовом зале в специальной нише будет представлена картина, посвященная Францу Лефору.

Рядом со станцией планируется строительство транспортного-пересадочного узла (ТПУ). Он обеспечит комфортную пересадку с линии метро на общественный наземный город-

“
В КОМПЛЕКСЕ ТПУ
ПРЕДУСМОТРЕНА
БОЛЬШАЯ
БЛАГОУСТРОЕННАЯ
ЗЕЛЕНАЯ ЗОНА
С ГАЗОНАМИ,
ДЕРЕВЬЯМИ И
ВЕЛОДОРОЖКАМИ

ской транспорт. В комплексе ТПУ предусмотрена большая благоустроенная зеленая зона с газонами, деревьями и велосипедными дорожками. И кроме того, зеленую зону площадью более 2,5 га планируется также обустроить на территории, прилегающей к станции. Здесь предполагается уложить более 15,2 тыс. кв. метров газонов, облагородить 1,4 тыс. кв. метров цветников, а также высадить 240 деревьев и более 1500 кустарников.

Обустроенные площадки и аллеи замостят гранитом, а для пешеходов проложат удобные дорожки, вдоль которых установят более 250 скамеек, а также небольшие художественно-декоративные сооружения.

Напомним, что строительные работы ведутся на всем северо-восточном участке БКЛ, который помимо «Лефортово» включает в себя также станции «Авиамоторную», «Шереметьевскую», «Ржевскую», «Стромынку» и «Рубцовскую». Каждая из них станет пересадоч-

ной на существующую линию метрополитена, а значит, позволит создать множество дополнительных маршрутов для пассажиров. Все они будут возводиться в три этапа: в этом году – «Авиамоторная» и «Лефортово», в 2020-м будет введена в эксплуатацию станция «Рубцовская», а остальные три, строительство которых предусмотрено в 2021–2022 годах, замкнут северную часть кольца.

До окончания строительства северо-восточного участка станции «Лефортово» и «Авиамоторная» будут функционировать как продолжение Некрасовской линии. Так что их открытие увязано с запуском участка розовой ветки. «Таким образом, маршрут от «Косино» до «Лефортово» с шестью станциями мы планируем построить до конца года, а в следующем к этому маршруту прибавится участок до станции «Рубцовская» на БКЛ, с которой можно будет пересечь на Арбатско-Покровскую линию», – заявил заместитель мэра.

Стройке добавили публичности

Марат Хуснуллин завел аккаунты в социальных сетях

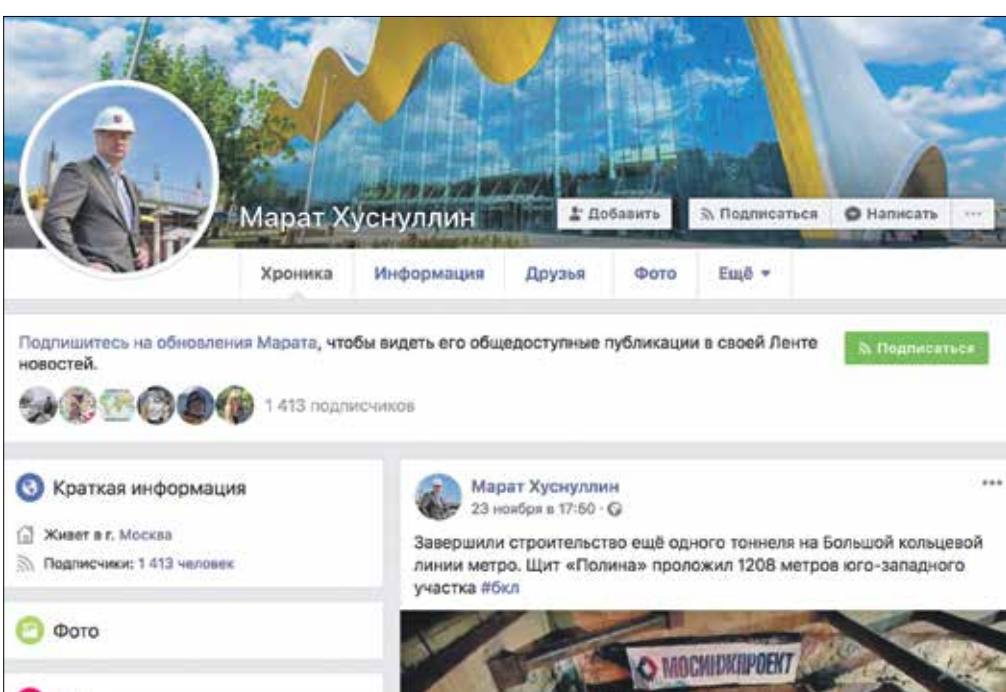
Максим Клинский

Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин обзавелся аккаунтами в социальных сетях. Чиновник зарегистрировался в Facebook, Instagram, Twitter и «ВКонтакте». По его словам, сделано это для того, чтобы из первых уст доносить информацию о развитии города до москвичей. Первые посты он посвятил железным дорогам и возведению крупнейшего в столице ТПУ «Рязанская».

В первом посте в социальных сетях Марат Хуснуллин объясняет общественности, почему решил освоить социальные сети: «Я это решение принял осознанно, потому что мы очень много строим, очень много решаем вопросов в Москве, и я считаю, что нужно из первых уст доводить до жителей информацию о том, что мы делаем».

По словам Хуснуллина, с ведением аккаунта ему будут помогать специалисты, но всю информацию по вопросам и комментариям от москвичей он пообещал готовить лично.

В одном из последующих постов в Instagram глава строй-



Страница Марата Хуснуллина в Facebook

комплекса рассказал о ТПУ «Рязанская». Он создается на базе Некрасовской ветки метро и Большой кольцевой линии, которую, по словам вице-мэра, собираются открыть в течение двух-трех месяцев.

В конце обращения Марат Хуснуллин призвал всех ставить ему лайки и писать комментарии, публикация которых, кстати, оказалась предусмотрено закрыта. Зато вице-мэру можно написать о своих чаяниях в директ.

После запуска МЦД глава стройкомплекса сделал несколько постов про развитие железнодорожной инфраструктуры.

«Железная дорога в Москве исторически использовалась преимущественно для пригородного и междугороднего сообщения. Полноценно пользоваться ею в городской черте было либо неудобно, либо дорого. Несколько лет назад мы поставили перед собой задачу интегрировать железную до-

и аэроэкспресса. Важно было повысить комфорт пересадок, поэтому возводили их по принципу «сухие ноги». Какие-то платформы построили с нуля, часть перенесли ближе к станциям кольца.

Сейчас пригородные ж/д направления превращаются в полноценное наземное метро. На первом этапе используется имеющаяся инфраструктура. Но уже развернуты масштабные работы по строительству отдельных путей для МЦД, новых станций и соединительных веток.

«Поздравляю жителей Москвы и Подмосковья с этим событием. Теперь поездки по железной дороге станут значительно быстрее, комфортнее и дешевле», – заключил свой пост глава стройкомплекса.

В минувшие выходные Марат Хуснуллин рассказал про завершение проходки левого перетонного тоннеля от станции «Каховская» до станции «Зюзино» Большой кольцевой линии московского метро. «Тоннельнопроходческий щит «Наталья», стартовавший в июле текущего года, проложил почти километр тоннеля до станции «Зюзино» под улицей Каховкой в условиях плотной городской застройки», – заявил заммэра.

При этом правый перетонный тоннель от «Каховской» до «Зюзино» уже готов.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

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



Исторически сложилось так, что в Москве существовали три независимые друг от друга системы рельсового транспорта: трамвай, метро и пригородные электрички. И если трамвай и метро были увязаны между собой, то пригородные железные дороги работали исключительно в собственном замкнутом режиме, осуществляя перевозку жителей Подмосковья. При этом особую роль играет тот фактор, что Москва – крупнейший мегаполис Европы, с огромным пассажиропотоком, где рельсовым транспортом пользуется более 75% населения, предпочитая его остальным видам. Поэтому интеграция железной дороги и метро изначально была жизненно необходима не только для нашей миллионной столицы, но и для всей агломерации. Таким образом, в Москве сложился крупнейший железнодорожный узел в стране с соответствующей высокоразвитой инфраструктурой. И конечно, его нельзя было не использовать в создании новой транспортной столичной системы.

В этом плане МЦД наряду с уже успешно реализованным проектом Московского центрального кольца – важный этап в создании единой системы городского транспорта, объединяющей электрички и подземку. Фактически мы заставили железную дорогу работать в режиме метро.

Конечно, нас вдохновил и успешный опыт других городов, где существуют такие сквозные маршруты, интегрированные с подземкой: Парижа, Сеула, Берлина, Мюнхена, Вены, Барселоны и других. Так называемые диаметры позволяют пассажирам, не делая пересадок на центральных вокзалах, быстро и комфортно доехать до любой точки города и за его пределы.

Когда проект будет полностью реализован, время в пути для пассажиров с одного конца Москвы на другой сократится в 1,5–2 раза и составит в среднем 45 минут. При этом им будут обеспечены условия для удобных пересадок с МЦД на метро и МЦК.

Эффект получит и метро, в котором станет свободнее и комфортнее, так как часть пассажиров переседает на диаметры. Тем самым мы облегчим жизнь 6 млн человек, почти половина из которых – москвичи, остальные – жители Подмосковья. Ежегодный пассажиропоток только двух первых диаметров, Нахабино – Подольск и Одиноково – Лобня, может составить 91,5 млн человек.

В скором времени к первым двум уже запущенным линиям добавятся еще две – МЦД-3 Зеленоград – Раменское и МЦД-4 Апрелевка – Железнодорожный, они тоже уже строятся. К тому же мы определили маршрут пятого диаметра – Пушкино – Домодедово и запустили его в работу.

В соответствии с проектом протяженность всех пяти диаметров составит более 375 км линий и свыше 180 станций.

ФОТОФАКТ



В конце минувшей недели рабочие разобрали леса вокруг конного памятника Юрию Долгорукому на Тверской площади. Реставрация одного из главных символов столицы закончена. Древний воин на боевом коне – князь Ростово-Суздальский и великий князь Киевский – вновь приступил к охране Москвы, основанной им в 1147 году.

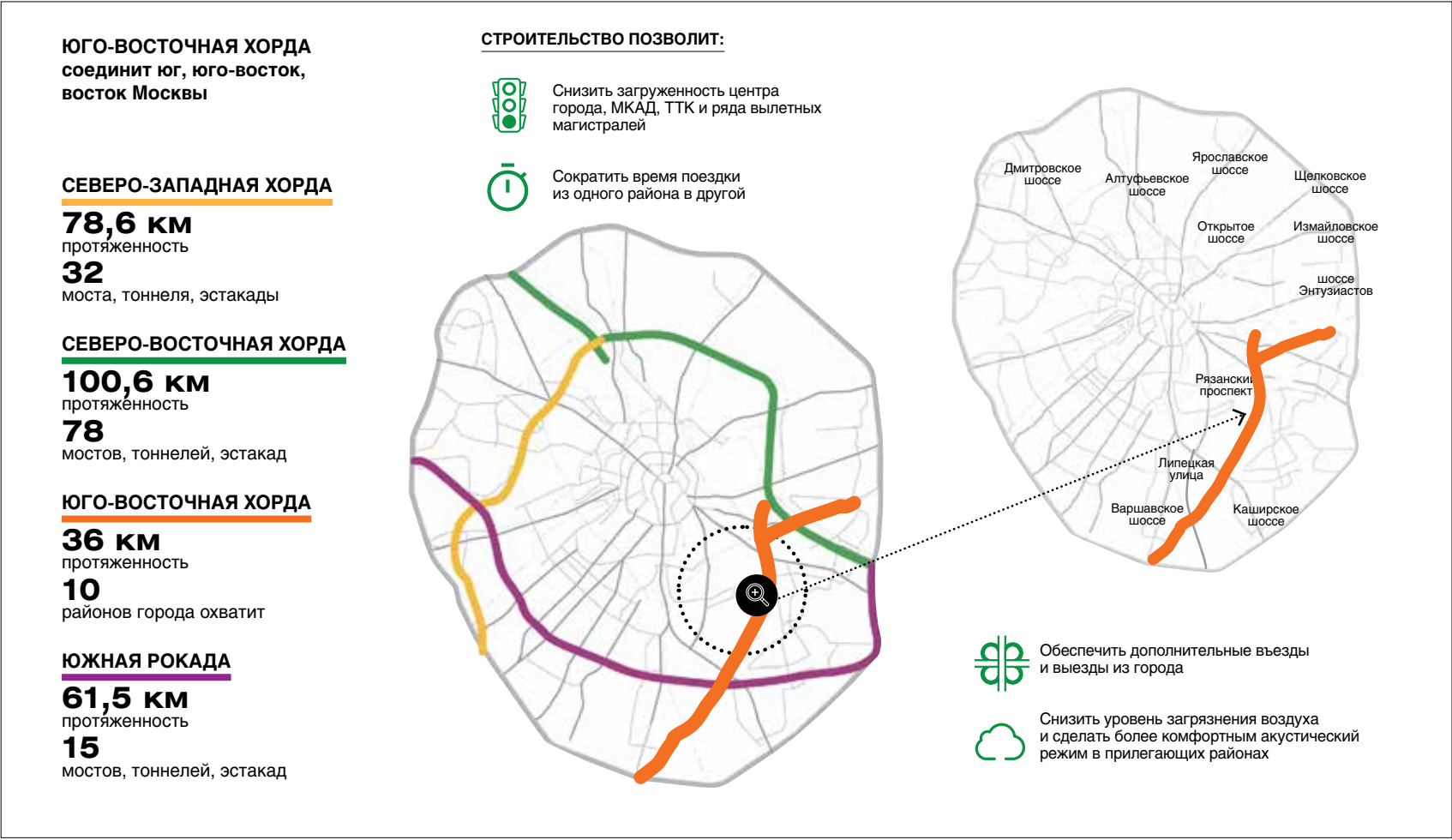
Перед началом работ специалисты обследовали скульптуру и гранитный постамент. Заключение комиссии было неутешительным – объекту культурного наследия федерального значения нужна срочная реставрация. Причина столь безрадостного состояния любимого москвичами памятника была проста: за 65 лет он ни разу не реставрировался.

По словам руководителя Мосгорнаследия Алексея Емельянова, специалисты-реставраторы провели очистку скульптурной композиции, стабилизировали очаги коррозии, заделали многочисленные трещины, отреставрировали наружное декоративно-защитное покрытие. Постамент обработали защитными составами, а фигуры – воском.

Реставраторы пообещали, что памятник простоят без капитального ремонта еще не один десяток лет.

Хорда на новом фоне

За строительством ЮВХ будут следить специалисты ФГУП «РАДОН»



■ Максим Клинский

Порядка 20 млн рублей предусмотрено на экономинтернинг территории строительства Юго-восточной хорды в столице. Специалисты ФГУП «РАДОН» будут проверять землю на предмет радиоактивного заражения в течение всей стройки. Такое решение городских власти приняли по просьбам москвичей.

Как рассказал директор ГКУ «Управление дорожно-мостового строительства» Василий Десятков, в связи с опасениями москвичей было принято решение об организации экономинтернинга в зоне строительства Юго-восточной хорды, который осуществят специалисты ФГУП «РАДОН». Они будут постоянно находиться на строительной площадке, проводить необходимые анализы. На это в рамках проекта

предусмотрено около 20 млн рублей», – сказал он.

Ранее заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин сообщил, что радиоактивных отходов на месте строительства Юго-восточной хорды в Москве нет.

По словам заместителя директора проектной организации Дениса Тарасова, при подготовке проекта были проведены все необходимые инженерно-экологические изыскания, в том числе оценка радиационной обстановки территории, которые являются обязательными. «Кроме того, вся документация подлежит государственной экспертизе», – подчеркнул Тарасов.

Эксперты компании ESO-Standard group, которые провели замеры уровня радиации на территории между Москвой-рекой, МЗП, музеем-заповедником «Коломенское» и железнодорожными путями, и сообщили, что опасных для здоровья чело-

“
ЭКСПЕРТЫ КОМПАНИИ ESO-STANDARDGROUP ПРОВЕЛИ ЗАМЕРЫ УРОВНЯ РАДИАЦИИ НА ТЕРРИТОРИИ МЕЖДУ МОСКВОЙ-РЕКОЙ, МЗП, МУЗЕЕМ-ЗАПОВЕДНИКОМ «КОЛОМЕНСКОЕ» И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПУТЯМИ И СООБЩИЛИ, ЧТО ОПАСНЫХ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ ЧЕЛОВЕКА ПРЕВЫШЕНИЙ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НЕТ

века превышений показателей нет. На одном участке, огороженном лентой и обозначенном как опасный, дозиметр показал 1,2 мкЗв/ч. «При таких значениях можно спокойно гулять в музее-заповеднике «Коломенское» даже вблизи огороженных участков», – отметил представитель компании и подчеркнул, что главным вопросом остается технология и методика строительства.

Первый заместитель руководителя департамента строительства Москвы Рафик Загрутдинов сообщил, что власти предусмотрели средства на возможную рекультивацию бывшей территории Московского завода полиметаллов в случае выявления радиоактивного заражения почв.

Напомним, после опубликования информации о маршруте Юго-восточной хорды представители общественных организаций заявили о возможности возникновения экологической катастрофы городского масштаба из-за ведения строительных ра-

бот в зоне радиоактивного могильника. Тревожные призывы пересмотреть маршрут трассы или вовсе отказаться от проекта нашли отклик в социальных сетях. Столичные власти прислушались к мнению общественности. Трассировка дороги была пересмотрена.

В Москомархитектуре сообщили, что загрязненные участки не будут затронуты при строительстве. Протяженность Юго-восточной хорды составит 36 км: трасса пройдет от шоссе Энтузиастов до пересечения МКАД с улицей Поляны в одном транспортном коридоре с Малым кольцом, Курским и Павелецким направлениями железной дороги. В ее состав также войдут участок шоссе Энтузиастов и улица Поляны.

По словам Марата Хуснуллина, 18 из 36 км ЮВХ пройдут по эстакадам. Если считать с подъездными дорогами и проездами, то общая протяженность новой трассы составит около 70 км.

МНЕНИЯ



Василий Десятков,
директор ГКУ «Управление дорожно-мостового строительства»:

В ходе проектирования действительно выяснилось, что на одном из участков есть загрязнение. Была произведена корректировка проекта. Хорда сдвинута и будет проходить в полосе отвода железной дороги. Перенесены на другой берег Москвы-реки и очистные сооружения. В зоне строительства опор были взяты пробы как поверхностные, так и глубинные – до 12 метров, все полученные результаты в рамках предельно допустимых норм. Возможно, какие-то иные пробы, представленные активистами, показывают другие результаты, но они взяты не в границах стройки и прохождения трассы. В рамках строительного участка загрязнений не выявлено.



Людмила Стебенкова,
депутат Мосгордумы:

Ситуация со строительством Юго-восточной хорды непростая. Поэтому в августе текущего года мы провели круглый стол, на котором депутаты выступили с предложением приостановить проект строительства Юго-восточной хорды до выяснения всех обстоятельств. Как только появились сведения о прохождении трассы рядом с радиоактивным объектом, я сразу обратилась в структурные подразделения правительства Москвы и в строительную организацию, которая занимается этим проектом. По моей информации, проект был изменен, прокладка планируется в полосе отвода железной дороги. Мы также выезжали на место вместе с муниципальными депутатами района Марьино. Проводилось бурение, все полученные пробы были отрицательными, в пределах нормы. Поскольку ситуация вызывает большой общественный резонанс, строительство было приостановлено. Встречалась я и с представителями «Росатома» и «РАДОНА». Они подтвердили, что на протяжении многих лет они проводят мониторинг и дезактивационные мероприятия на поверхности этого холма. Поскольку необходимы дополнительные исследования, я внесла поправку в бюджет города Москвы о выделении средств ФГУП «РАДОН» для проведения дополнительных работ и оценки объема радиоактивных отходов.



Калман Цейтин,
советник гендиректора ФГУП «РАДОН»:

В Москве действует огромное количество предприятий, работающих с радиоактивными веществами, и считается не менее 16 ядерно опасных объектов. Однако единой политики в области безопасности нет. Кроме того, нет и специального органа с полномочиями, который бы сформулировал политику безопасности и способствовал принятию закона. На протяжении многих лет обсуждался закон о радиоактивной защите столицы, однако он так и не был принят. Ранее функцию органа по радиационной безопасности столицы выполнял «РАДОН», несколько лет назад организация перешла в состав госкорпорации «Росатом».

Дублер будет востребован

Платную дорогу в районе Щербинки может построить китайская корпорация

■ Елена Егоршина

В транспортном каркасе новой Москвы появятся платные дороги. Одной из них станет участок ЦКАД, который планируется запустить в 2021 году. Другую, по словам главы департамента развития новых территорий (ДРНТ) Владимира Жидкина, может построить китайская корпорация CRCC в районе Щербинки. По закону взимание платы за проезд с авто владельцев возможно только на тех дорожных участках, для которых существуют бесплатные варианты обезда.

Благодаря активному строительству к 2035 году протяженность улично-дорожной сети ТиНАО должна превысить 2 тыс. км. Помимо завершения реконструкции Калужского, Киевского и Боровского шоссе в этих округах появятся новые поперечные дороги-связки, которые существенно улучшат транспортную ситуацию и сократят время в пути. По словам проектировщиков, дороги местного значения на присоединенных территориях проектируют и строят таким образом, чтобы максимально разгрузить проходящие через них вылетные магистрали и МКАД. За семь

лет в новой Москве за счет средств городского бюджета было построено 200 км новых дорог, что позволило организовать свыше 150 маршрутов городского пассажирского транспорта, сократить время в пути на автомобиле по ТиНАО на 16%, а коэффициент загрузки автодорог – почти на 10%. Трехлетняя Адресная инвестиционная программа (АИП) предусматривает строительство еще около 90 км УДС в Троицком и Новомосковском округах. Согласно планам администрации, 16,4 км планируется ввести в эксплуатацию 2020 году, 35,8 км – в 2021-м и 37,7 км – в 2022-м.

Однако уже в 2012 году эксперты заявляли, что в новой Москве имеются все предпосылки для строительства не только бюджетных, но и платных дорожных участков. «Тут есть свободные от застройки коридоры, благодаря чему инвесторы понесут меньшие затраты, чем при реализации аналогичных проектов в старой Москве», – пояснили они. По словам специалистов, платными могли бы стать дублеры МКАД, Калужского и Киевского шоссе, а также другие поперечные связи между шоссе – всего порядка 10 проектов. Их эффективность предполагалось предельно оценить с помощью методики, позволяющей соотносить затраты на строитель-

ство и эксплуатацию платных магистралей с их возможной окупаемостью, а также определить, насколько такие дороги будут востребованы автомобилистами.

Недавно Владимир Жидкин объявил, что на один такой дорожный проект уже нашлись интересные. Платную дорогу в районе Щербинки может построить китайская железнодорожная строительная корпорация CRCC (China Railway Construction Corporation), активно работающая с московскими властями.

«Переговоры в Пекине с руководством компании CRCC прошли очень динамично и плодотворно, – рассказал глава ДРНТ, вернувшись из командировки. – С их стороны участвовали все первые лица, что свидетельствовало о серьезности намерений наших китайских партнеров к продолжению сотрудничества со строительным комплексом Москвы».

По словам Жидкина, протяженность дороги составит 10–12 км, она создаст альтернативный вариант проезда в районе Щербинки, разгрузив существующие трассы. «Это первый, пилотный проект. В случае его удачной реализации практика может быть распространена и в дальнейшем», – добавил глава департамента. Китайцы подтвердили также заинтересованность в реализации других



Строительство участка Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД), проходящего по территории Троицкого и Новомосковского административных округов, планируется завершить в 2021 году

проектов на территории новой Москвы. В частности, достигнута договоренность о том, что АО «Мосинвпроект» и CRCC до конца 2019 года подпишут соглашение о совместном освоении девяти больших участков на территории административно-делового центра в поселке Коммунарка, на которых планируется построить минимум 500 тыс. кв. метров различной недвижимости. Кроме того, китайская компания может в перспективе расширить свое

участие в строительстве Коммунарской ветки метрополитена. Между тем первая платная магистраль в ТиНАО должна открыться уже в 2021 году: это участок ЦКАД протяженностью 22 км, входящий в состав первого пускового комплекса. «Это сложная стройка, – комментирует глава стройкомплекса Марат Хуснуллин. – Запуск этой трассы существенно разгрузит дороги новых округов и крупные вылетные магистрали города». По его словам, открытие

новомосковского участка ЦКАД увеличит связанность дальних районов новой Москвы, а также позволит снизить перепробег автомобилей москвичей и жителей Подмосковья. «На пересечении ЦКАД планируется построить три крупные транспортные развязки, которые свяжут кольцевую магистраль с Киевским, Калужским и Варшавским шоссе. Предполагается, что они будут запущены вместе с участком», – поясняет Хуснуллин. Участок ЦКАД

в ТиНАО будет иметь по две полосы движения в каждую сторону, расчетная скорость движения по бесцветной трассе составит 140 км/ч.

В октябре премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал постановление, что все участки ЦКАД, кроме пятого пускового комплекса, для которого не существует альтернативного варианта проезда, будут платными. Причем плата будет взиматься с момента запуска участка в эксплуатацию, не дожидаясь завершения строительства всей кольцевой магистрали. Точная стоимость проезда пока неизвестна, официальный прайс выйдет ближе к концу строительства. По предварительным данным, один километр на новой автодороге обойдется водителю в 2,5 рубля.

Владимир Жидкин также сообщил о планах столичных властей после 2025 года построить на территории новой Москвы платный дублер Калужского шоссе. По Генплану коридор под эту дорогу заложен от деревни Десна до ЦКАД, однако необходимость и точные сроки строительства планируется определить только после завершения реконструкции самого Калужского шоссе. «Дорога может быть построена в рамках частно-государственного партнерства. В таком случае она будет платной», – отмечает Владимир Жидкин.

Не поликлиника – дворец!

Сергей Собянин поручил ускорить открытие нового детского медучреждения на западе столицы

■ Виктор Дмитриев

Недавно построенная детская поликлиника в районе Тропарево-Никулино станет филиалом № 5 детской городской поликлиники № 131. Работы на объекте завершаются, первых пациентов медучреждение примет уже в январе. Ускорить открытие современного медицинского комплекса распорядился мэр Москвы Сергей Собянин после его осмотра на минувшей неделе.

Посетив новую детскую поликлинику в районе Тропарево-Никулино, Сергей Собянин отметил, что старое медучреждение не отвечало современным требованиям ни по объемам, ни по возможностям. В связи с этим приняли решение о строительстве современного медицинского комплекса.

Шестиэтажное здание площадью 9,7 тыс. кв. метров возведено на улице Академика Анохина. Оно построено по индивидуальному проекту на месте снесенного нежилого здания.

«Мы приступили к реализации большой программы по строительству в Москве амбулаторных учреждений. В районах города, где их не хватает, в ближайшие годы построят 32 новые поликлиники. Первые объекты программы уже фактически готовы к вводу в строй. В их числе – новая детская поликлиника в Тропарево-Никулино, которая по комфортности, наличию специалистов и оснащению оборудованием отвечает самым современным требованиям.

Жители района не раз обращались в правительство города с просьбами о ее строительстве, сообщил мэр столицы. Их желание было внесено в планы строительного комплекса Москвы. И вот уже открытие поликлиники не за горами. Этого события с нетерпением ждут родители сотен ребятшек. «Надо как можно быстрее оформить необходимые документы, завершить установку оборудования, укомплектовать штат и начать работу. Надеюсь,



© MOS.RU

Новая детская поликлиника в Тропарево-Никулине по комфортности, наличию специалистов и оснащению отвечает самым современным требованиям

что через месяц-полтора поликлиника уже примет первых посетителей», – сказал Сергей Собянин. Фасады нового здания выполнены из светлых материалов, имитирующих натуральный камень и дерево. В центре здания расположен атриум, который образует насыщенное светом пространство с первого по шестой этаж. Подобное архитектурное решение достаточно распространено для торговых центров и гостиниц класса люкс, но в практике строительства городских поликлиник встречается впервые.

«Разработан и реализован уникальный даже для Москвы проект поликлиники с огромным холлом – почти дворец, оснащенный всем необходимым оборудованием. Таких прежде не строили для детских медучреждений», – подчеркнул Сергей Собянин.

Планировочное решение с атриумом позволило расположить кабинеты врачей с учетом ожидаемых потоков пациентов. Наиболее часто посещаемые специалисты и дежурные врачи будут работать на нижних этажах. Остальные специалисты и административные кабинеты будут находиться на верхних этажах здания. Врачей рассадят по ка-

“
МЫ ПРИСТУПИЛИ
К РЕАЛИЗАЦИИ
БОЛЬШОЙ
ПРОГРАММЫ ПО
СТРОИТЕЛЬСТВУ
В МОСКВЕ
АМБУЛАТОРНЫХ
УЧРЕЖДЕНИЙ.
В РАЙОНАХ ГОРОДА,
ГДЕ ИХ НЕ ХВАТАЕТ,
В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ
ПОСТРОЯТ 32 НОВЫЕ
ПОЛИКЛИНИКИ

бинетам таким образом, чтобы снизить вероятность возникновения очередей и сделать ожидание приема комфортным.

Все помещения просторные и светлые. В здании много открытых пространств, оборудованных удобной мебелью и диванами.

Комфортные условия созданы и для пациентов, и для врачей и медсестер. Пообщаться, перекусить или выпить чашку кофе можно в уютных комнатах и зонах отдыха. Предусмотрены две группы лифтов – для пациентов и персонала.

В поликлинике, возведенной по новому «Московскому стандарту +», будут оказывать первый уровень амбулаторной помощи. Там разместят школьно-дошкольное, педиатрическое, хирургическое и реабилитационное отделения, а также комнаты здорового ребенка и детей грудного возраста. Вести прием станут врачи наиболее востребованных специальностей. Медучреждение оснастят современным медицинским оборудованием, включая рентген, флюорограф, аппараты ультразвукового исследования, электрокардиограф, электроэнцефалограф и другие медицинские инструменты и приборы.

Оборудованы зал лечебной физкультуры, кабинеты ингаляционной терапии и электросветолечения, массажа и физиотерапии. Предусмотрены кабинет забора крови, помещение для кормления и взвешивания грудных детей, доврачебного приема, кабинет вакцинации. Пройти необходимые обследования пациенты смогут также в отделениях лучевой и функциональной диагностики.

«Открытие поликлиники в Тропарево-Никулине запланировано в январе, – заверил руководитель департамента строительства города Андрей Бочкарев. – Ее строительство завершено. В течение месяца, буквально до середины декабря, получим все документы. Коллеги из департамента здравоохранения уже принимают у нас помещения, оборудование. В январе будут готовы к приему пациентов».

Новую поликлинику смогут посещать более 500 человек в смену. «Московский стандарт +» будет внедряться в ближайшие годы. На это уйдет до пяти лет. Сергей Собянин рассказал, что часть поликлиник города можно реконструировать относительно быстро, еще 135 зданиям потребуются капитальный ремонт.

Весь день на арене

В ИЦ «Сколково» построят спорткомплекс

■ Наталья Лилина

Многофункциональный спортивный комплекс «Sk arena» власти собираются начать строить в 2020-м, а завершить строительство уже в 2022 году. Проект включает две ледовые арены и площадки для тренировок и соревнований по разным видам спорта. Об этом главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов сообщил в ходе VIII Санкт-Петербургского международного культурного форума.

По словам Сергея Кузнецова, это будет большой спортивный комплекс площадью около 30 000 кв. метров с интересным архитектурным решением. «Sk arena» впишется в ансамбль ИЦ «Сколково»: рядом с ареной расположатся Сколтех, улицы Эйнштейна и Джеймса Максвелла. Фасады комплекса украсят ламели, выполненные в светлых оттенках, которые будут чередоваться с витражными остеклением.

Две ледовые арены – основная и тренировочная – соседствуют с площадкой для керлинга, несколькими залами для занятий и проведения соревнований по борьбе, художественной гимнастике, баскетболу и другим видам спорта. Трибуны основной ледовой арены будут вмещать до 4000 зрителей. Помимо этого во дворе откроют конференц-залы, магазины и кафе. Также в комплексе будет располагаться гостиница на 23 номера для размещения спортсменов.

Главный архитектор города рассказал также, что инновационный центр «Сколково» – это государственный проект, реализуемый на западе столицы с привлечением инвесторов. На 400 га земли возведут 2,6 млн кв. метров недвижимости. В центре создадут 30 тыс. рабочих мест. Здесь будут постоянно проживать 20 тыс. человек. Центр создавался как площадка для исследований и разработок в самых разных научных сферах – энергетике, биомедицины, космоса, развития ядерных и компьютерных технологий.



© ФОТО АВТОРА

Проект спорткомплекса в ИЦ «Сколково»

Хоккей – летом, плавание – зимой

Чем еще удивят экспозиции проектов реновации?

■ Елена Котова

В столице продолжают публичные слушания по проектам реновации. За прошедшее время в разных районах Москвы обсуждались 22 проекта планировок. С их особенностями познакомил председатель Москомархитектуры Юлиана Княжевская.

С 26 ноября собрания пройдут в районах Можайский, Лосиноостровский и поселке Шишкин Лес. Семь проектов в районах Хорошево-Мневники, Царицыно и Гольяново, где открыты экспозиции, обсудят 3 декабря. На 22 декабря запланированы публичные слушания еще по восьми проектам в районах Северное Измайлово, Донской, Нагатино-Садовники, Нагорный, Головинский и Солнцево. Собрания там пройдут 10 декабря.

Председатель Москомархитектуры привела в пример открывшиеся экспозиции по кварталам реновации для жителей районов Хорошево-Мневники, Царицыно и Гольяново. Она подчеркнула, что в них будет развиваться сеть медицинских учреждений и спорта. «В районе Хорошево-Мневники построят сразу две новые поликлиники – детскую и детско-взрослую, рассчитанные на 320 посещений в смену. Также запланировано строительство трех ФОКов, два из них – с бассейном», – сообщила Юлиана Княжевская.



© MOS.RU

Публичные слушания по программе реновации

Проекты Царицына впечатляют масштабом благоустройства. «Царицыно – один из самых зеленых районов нашего города, здесь много парков и озелененных территорий, оставшихся еще с тех пор, когда здесь были деревни. В проекте эта особенность района учтена и бережно сохранена разработчиками: почти на 500 га будут созданы пешеходные зоны, места для отдыха и занятий спортом», – отметила председатель комитета.

Дополнительный импульс развития – образовательная инфраструктура Гольянова: более 2,5 тыс. маленьких жителей района станут учиться в современных школах со стадионами и спортивными площадками. Кроме того, будет построена школа искусств и появятся необычный культурно-досуговый центр. В нем предусмотрены бассейн и крытый каток, а значит, круглый год можно будет заниматься и летними, и зимними видами спорта.

«Хотим бассейн и музыкалку»

В обновленных районах города появятся современные школы, детсады и парки

«С.1»

■ Анна Левченко

В программу реновации в пяти районах города, расположенных в Южном, Юго-Восточном, Западном и Юго-Западном административных округах столицы, вошли более 200 старых пятиэтажек. По словам председателя Москомархитектуры Юлианы Княжевской, программа не ограничивается сносом старых и вводом в строй новых жилых домов. «Это целая философия жилого пространства, внедрение новых стандартов благоустройства и социальной инфраструктуры», – отметила Княжевская.

Первым на публичные слушания был вынесен проект планировки кварталов 32–33 района Проспект Вернадского. По просьбам жителей здесь построят образовательный комплекс с бассейном, три детских сада, музыкальную школу и поликлинику. «До начала публичных слушаний Москомархитектура проводила общественные обсуждения проекта и организовывала встречи жителей с архитекторами и проектировщиками. Их мнение жюри учитывало наравне с мнениями экспертов. И именно комментарии, полученные от граждан, легли в основу планировочной структуры», – отметил главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов. После завершения программы в микрорайонах улучшится транспортное сооб-



© MOS.RU

Проект планировки территории микрорайонов Выхино-Жулебино

щение: появятся новые внутридворовые проезды, тротуары и велодорожки. Деревья, кусты и цветы, которые уже растут в кварталах реновации, сохраняют. «Здесь предусмотрено создание зеленых зон, кроме того, мы решили благоустроить и прилегающие территории. В ходе работ будут обновлены Парк имени 50-летия Октября и долина реки Раменки. На территории природного комплекса реки Смородинки появятся места для отдыха и спортивные площадки. Будет реконструирована площадка для выгула собак», – добавил Кузнецов.

В проектах планировки кварталов реновации в районе Вы-

хино-Жулебино на юго-востоке Москвы предусмотрено строительство шести школ и детских садов, которые смогут принять более полутора тысяч воспитанников. По словам Юлианы Княжевской, в микрорайоне 128 б-в планируется построить учебный комплекс на 400 мест, половина из которых будет отведена под детский сад. В микрорайоне 136 построят детский сад на 300 мест и учебный корпус на 300 учеников на территории существующей школы. В проекты планировки на территории микрорайонов 137 и 138 заложено строительство новых школьных зданий на 400 мест и детского сада на 150 мест.

На первых этажах новых домов появятся магазины, аптеки, парикмахерские, кафе и другие предприятия сферы услуг. Во дворах оборудуют спортивные и детские площадки и территории для отдыха. При этом существующие общественные пространства в домах, не вошедших в программу реновации, будут сохранены и благоустроены в соответствии с современными требованиями.

В районе Нагатинский Затон на юге Москвы в рамках программы реновации построят детско-взрослую поликлинику и досуговый центр. В проекте планировки микрорайонов 4, 5 и 7 на Судостроительной улице

запланировано строительство детско-взрослой поликлиники на 750 посещений в смену с женской консультацией. Это позволит в несколько раз компенсировать дефицит мест в районных медучреждениях для детей – сейчас попасть в поликлинику могут всего около 20 детей в смену. Ввести поликлинику планируется в 2021 году. На Затонной улице появится культурно-досуговый центр, в других местах оборудуют прогулочные пешеходные зоны, велодорожки и пункты велопроката. Здесь появятся детские и спортивные площадки, зоны для отдыха, будут созданы новые зеленые пространства внутри дворов.

В Котловке откроются детский сад, рассчитанный на 200 малышей, физкультурно-оздоровительный комплекс с бассейном, а также сквер для прогулок и отдыха. На первых этажах домов разместятся кафе, магазины и другие объекты сферы услуг. В пойме реки Коршуники пройдет комплексное благоустройство – там укрепят береговые склоны и отремонтируют бровки откосов, сделают удобные спуски к воде, установят скамейки и фонари. В новом парке проложат велодорожки и установят пункты проката велосипедов. Обновление ждет и улично-дорожную сеть. Часть внутриквартальных проездов расширяют, а на главных улицах оборудуют пешеходные переходы.



Диаметральный рывок наземного метро

Владимир Путин протестировал новый вид транспорта

◀ С.1 ▶
■ Елена Егоршина

На обратном пути глава государства зашел в кабину машиниста и убедился, что современные бесшумные технологии строительства путей делают движение поездов практически бесшумным: Путин и начальник поезда смогли поговорить, не повышая голосов. Впрочем, Олег Белозёров пообещал, что уже в следующем году в Москве планируется запустить беспилотные поезда. Правда, пока на МЦК. Но если эксперимент пройдет успешно, то и до МЦД дело дойдет. Представители Тверского вагоностроительного завода заверили чиновников, что в «Иволгах» для комфорта пассажиров сделали все, что только можно было сделать. Предусмотрено адаптивное освещение (вечером помягче, утром поярче), климат-контроль, удобные теплые поручни и т.д. Подобные российские поезда теперь собираются продавать в 15 стран, в том числе в Египет и Аргентину. Владимиру Путину понравился и

поезд, и идея, заложенная в проект МЦД. Однако наибольшее впечатление на президента произвели сроки реализации: пожалуй, впервые в истории РФ такая крупная инфраструктурная стройка идет четко по плану и даже с опережением графика. Путин подчеркнул, что за последнее время Москва сделала хороший рывок в развитии транспорта. А ведь еще совсем недавно, несколько лет назад, коллапсы, по его словам, были кругом – ни проехать ни пройти. «Такие проекты, конечно, в значительной степени делают жизнь людей более комфортной», – резюмировал глава государства, поблагодарив столичные власти от себя лично и от всех москвичей.

По словам Сергея Собянина, проезд на электричках по первым двум Московским центральным диаметрам с 25 ноября на ближайшие две недели станет бесплатным. Кроме того, с понедельника составность поездов на МЦД-2 увеличена до 10–11 вагонов, а на первом диаметре дополнительные вагоны в поездах появятся в течение 15 дней.



МЦД добавят лоска

Территории у станций получают развитие

■ Виктория Шаховская

Власти столицы обсудили итоги и перспективы благоустройства земель, расположенных рядом с транспортными объектами города. С 2015 года в мегаполисе привели в порядок более 7 тыс. га пристанционных зон, а самым масштабным проектом стало обновление территорий у Московского центрального кольца. В планах на ближайшие годы – реализация аналогичного проекта у линий Московских центральных диаметров.

На прошлой неделе на заседании президиума правительства Москвы был принят план комплексного благоустройства города на 2020 год. «Мы обновим ряд набережных, улиц, парков, скверов и дворов. Также в программу попадут территории, прилегающие к железнодорожным линиям и другим объектам транспорта. В приоритете – платформы МЦД-1 и МЦД-2. Благоустройство затронет территорию в радиусе 1,5 км вокруг станций и транспортно-пересадочных узлов», – отметил мэр Москвы Сергей Собянин.

Транспортная инфраструктура – один из главных драйверов градостроительного роста. Два года назад в Москве благоустроили более 3 тыс. га земель, прилегающих к Московскому центральному кольцу. Заброшенные зоны у железнодорожной магистрали стали новыми точками притяжения столицы. Всего с 2015 года в столице обновили 272 территории, прилегающие к транспортным объектам. В нынешнем году завершаются работы у 26 платформ МЦД-1 и МЦД-2, 14 станций метро и вдоль новых автобусных маршрутов в ТиНАО. В 2020 году в столице планируют привести в порядок

еще 78 территорий, расположенных рядом с объектами транспорта. Основной упор будет сделан на земли, прилегающие к платформам МЦД-1 Одинцово – Лобня и МЦД-2 Нахабино – Подольск. В радиусе запуска двух диаметров планируется благоустроить более 1000 га земли, 400 из которых расположены вдоль первой линии и 620 – второй. По словам главного архитектора Москвы Сергея Кузнецова, Москомархитектура уже составила перечень рекомендаций, которые распространяются на ассортимент зеленых насаждений, модели фонарей и скамеек, урн и других малых архитектурных форм.

МНЕНИЕ МОСКВИЧЕЙ



Елена Такаева:

Как только мы с мужем зашли в поезд, сразу оценили чистоту новых вагонов. Санитарное состояние старых электричек нас смущало. Нельзя сказать, что они были запущенными, но и идеальной чистоты там не было. Но зато теперь мы катаемся в вагонах класса люкс. Хотелось бы, чтобы появилось постоянное расписание, так нам будет удобнее планировать поездки. Мы с мужем пенсионеры, поэтому куда-то по делам ездить нечасто, но возможно, с таким качеством поездок в нашей семье станет больше.



Татьяна Рамазанова:

Хочется похвалить строителей и планировщиков, все сделали хорошо. Мне приходится постоянно возить внука из Тушина в Нахабино, поэтому второй диаметр – то, что надо. Прямой маршрут позволяет сэкономить нам время и деньги. Сел в вагон и поехал, без пересадок. Пока неизвестно, как в будущем изменится оплата, но сейчас выгодный тариф, да и в поездах удобно. У меня в большом вагоне «Иволги» рядом с сиденьем поместился чемодан, он никому ходить не мешает. А мы, пенсионеры, часто таскаем с собой тележки. В электричке во время движения очень сложно пройти, взяться не за что, а в новых вагонах везде поручни и специальные ручки. Одним словом – хорошая и безопасная обстановка.



Олеся Маевская:

В первый день работы МЦД возникло много проблем. Новые «Иволги» пришли очень короткие, было не ясно, в какой части платформы они остановятся. Возникли сложности с оплатой проезда. Сейчас ситуация изменилась. Надо отдать должное городским властям, которые быстро отреагировали на ситуацию. Уже сейчас поездам добавили вагонов, а в ближайшее время будут решены и другие вопросы. В любом случае считаю этот проект нужным для пассажиров.



Михаил Котобаев



Алена Вдовина

1,6

МИЛЛИОНА ПАССАЖИРОВ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ ПЕРВЫМИ ДВУМЯ МОСКОВСКИМИ ЦЕНТРАЛЬНЫМИ ДИАМЕТРАМИ ЗА ЧЕТЫРЕ ДНЯ РАБОТЫ. ПО ПРОГНОЗУ ТРАНСПОРТНИКОВ, ЕЖЕГОДНО МЦД-1 И МЦД-2 БУДУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ 200 МИЛЛИОНОВ ЧЕЛОВЕК



«Сколково» стало ближе к центру Москвы

Известный экономист об эффекте Московских центральных диаметров

Наталья Журавлёва

Своим мнением о транспорте столицы, в частности о Московских центральных диаметрах, а также о проблемах строительства с «МП» поделился человек, предсказавший политический кризис 2011–2012 годов, – экономист и социолог Михаил Дмитриев, доктор экономических наук, государственный деятель, в прошлом депутат Верховного Совета РФ, первый заместитель министра экономического развития и торговли России, президент фонда «Центр стратегических разработок».

МП Михаил Эгонович, как вы оцениваете транспортную систему Москвы в целом?

– Она находится в состоянии быстрого развития, и, безусловно, когда такое развитие происходит, многие проблемы решаются, но возникает большой дисбаланс. Главная проблема, конечно, состоит в том, что пока Москве так и не удалось нормализовать ситуацию с автомобильным транспортом, уровень пробок снижался до 2016 года, а сейчас он снова растёт, по интенсивности пробок Москва по-прежнему занимает одно из первых мест в мире.

МП С чем это связано, как вы думаете?

– Это связано с тем, что по-прежнему не решены в комплексе проблемы мультимодальности. Да, развитие рельсового транспорта идет очень быстро, и это самое, на мой взгляд, выдающееся достижение правительства Москвы. Среди всех крупных городов мира (кроме Китая, где масштабы строительства рельсового транспорта несопоставимы), пожалуй, только в Мадриде удалось за короткий срок построить современную сеть метро. В нашей стране проблема заключается в организации транспортных потоков: тому, кто едет на автомобиле, очень трудно пересечь на рельсовый транспорт. Транспортно-пересадочные узлы с большими перехватывающими парковками пока только создаются, их мало. К тому же темпы роста владения личными автомобилями в Москве и Подмосковье по-прежнему очень высокие, и несмотря на ограничение парковок в центре города, все равно очень многие ездят по городу на личном транспорте. Более того, Москва, по некоторым оценкам, занимает чуть ли

не первое место в мире по темпам роста каршеринговой модели владения автомобилем; и по темпам роста использования таксомоторного парка Москва тоже один из лидеров. Все это также приводит к росту нагрузки на дорожную сеть, поэтому сейчас происходит такой парадокс: как только расширяется пропускная способность дорожной сети Москвы или Подмосковья, она тут же заполняется дополнительными машинами. Поэтому так важна возможность удобной и быстрой пересадки с индивидуального транспорта (автомобиля, такси) на общественный, поэтому должна быть очень развита сеть парковок вблизи остановок рельсового транспорта. И кстати, это проблема не только в самой Москве, но и в Подмосковье.

МП В Москве запустили движение по Московским центральным диаметрам. Как считаете, нужен ли этот новый вид транспорта столице?

– Я сам живу в Лобне, а вообще в основном на даче, и безусловно, по сравнению с электричками такая система намного удобнее. Но в той же Лобне подмосковные власти совершенно не уделяют внимания организации парковок. Автомобилями забиты все дворы вокруг станции, улицы, и когда ты подъезжаешь к станции, никогда не знаешь, сколько времени потратишь на пересадку. Это минус для тех, кто хочет воспользоваться МЦД.

На самом деле в Москве ситуация такая же, потому что крупных транспортно-пересадочных узлов, (ТПУ), где можно было бы оставить личный автомобиль и пересечь на рельсовый транспорт, пока очень мало. Если ТПУ получат распространение, дальше можно будет принимать дополнительные меры по ограничению использования личного транспорта в самом центре города – вплоть до введения платы за проезд по центральным улицам в часы пик, и многие считают, что это неизбежно произойдет со временем. При этом автовладельцам будет удобно пользоваться рельсовым транспортом в Москве, потому что появится инфраструктура пересадок. МЦД запустили, и следующая задача для правительства Москвы, я думаю, как раз создать вот эту пересадочную инфраструктуру. Планы на это уже есть, к этому относятся очень серьезно: наша организация «Центр экономики инфраструктуры», где я являюсь научным руководителем, как раз активно участвует в этой работе

по мультимодальным пересадочным узлам, их развитию и планированию.

МП Значит, МЦД – проект своевременный?

– Однозначно. Приведу пример из личной жизни. У меня постоянно происходят какие-то мероприятия в «Сколково», причем самые разные – от стратегических сессий по контрольно-надзорным органам до тренингов губернаторских команд. Так вот, два-три года назад, когда там еще не было нормальной станции, на машине от меня (от Лобни) до Сколково с учетом неопределенности дорожной ситуации, пробок, особенно утром, надо было закладывать часа три, чтобы спокойно, с гарантией, доехать и не опоздать. А сейчас я доезжаю за час на экспрессе. Он ходит по утрам от Лобни до Одиново, останавливается на новой, великолепно оборудованной станции прямо в Сколково, и оттуда пассажиры выходят прямо в зону «Сколково». Таким образом, ситуация кардинально изменилась: Сколково перестало быть оторванной от центра Москвы территорией. Теперь через эту станцию проходит МЦД-1, это значит еще большее ускорение движения плюс высокая частота, интенсивность движения. Представьте, насколько это важно для «Сколково»: на момент создания ИЦ многие говорили, что инновационный центр нельзя делать так далеко от делового ядра мегаполиса, а теперь, когда движение по диаметру уже запущено, за 20 минут ты доезжаешь до Тестовской, а это практически Пресня, новый деловой центр, то есть «Сколково» стало гораздо ближе.

МП Для тех, кто едет за город, ситуация стала очень выигрышной, а тем, у кого дела в центре Москвы, чем это понравится?

– Со временем главный выигрыш будет в том, что возникает шанс еще больше разгрузить центр города от автомобильного транспорта, потому что без развития рельсового транспорта с удобными транспортно-пересадочными узлами это просто невозможно сделать. Москва сейчас без личного транспорта, не может функционировать, но с развитой сетью ТПУ его роль будет быстро снижаться. Я посмотрел несколько испанских городов, например, в той же Валенсии в основном это подземные линии, плюс они очень удобно сопряжены с трамвайными ветками, трамвай ходит не медленнее, чем метро, он почти без светофоров, у него выделенная полоса. В Мадриде вообще метро развивалось ускоренными темпами, причем в предыдущий экономический кризис, когда Испания чуть ли не на колени была поставлена, но в метро и в скоростной междугородный транспорт они вкладывали очень большие деньги, как раз именно тогда сеть метро в Мадриде выросла. А ведь центр города там устроен, как и у нас широкие тротуары для пешеходов, ограничение движения и парковки автомобилей за счет того, что люди больше пользуются общественным транспортом.

МП Какие еще вы видите плюсы от запуска диаметров?

– Прямые выгоды к Москве и Московской области районы, которые были безнадежно оторваны от городской жизни из-за транспортной недоступности, становятся частью города. Москва как город, удобный для проживания и проезда, работы в центре, раздвигает свои границы примерно на 20 км от МКАД, хотя до недавнего времени это казалось нереальным. Плюс можно не просто с периферии доехать в центр, а комфортно и быстро проехать транзитом через Москву до противоположной окраины. Соответственно гораздо проще становится движение, например, из «Шереметьево» в «Домодедово» или «Внуково». Это касается и деловых зон, их в новой Москве может появиться гораздо больше, потому что даже с Крайнего Севера Москвы можно теперь добираться туда за очень разумное время.

Полную версию интервью читайте на нашем сайте www.mperspektiva.ru



Денис Кистинев:

Очень хороший транспорт, едет почти бесшумно. В вагонах просторно и светло. Так как это наземное метро, то в пути можно посмотреть в окно и полюбоваться видами Москвы. За поездку от Гражданской до Щербинки я отдам те же 38 рублей, что и за метро. Но зато мне не приходится переходить со станции на станцию. Сел на ж/д платформе и поехал до нужной остановки. Это ли не счастье?



Евгения Голубева:

Уже сейчас, в первую поездку на МЦД, я поняла, что путь до работы у меня будет занимать меньше времени. Сегодня я ехала от Опалихи до Текстильщиков и поняла, что за час оказалась на другом конце Москвы. Просто фантастика. Очень нравятся вагоны, устраивает график движения поездов. Если честно, то сегодня целый день говорю о преимуществах МЦД всем знакомым. Спасибо большое мэру Москвы Сергею Собянину за такой грандиозный проект.



Лариса Картавецва:

Конечно, впереди еще много работы: строительство платформ, подземных и наземных переходов, создание удобных пересадочных узлов. Но самое главное – фундамент этого революционного проекта заложен, и миллионы жителей уже могут пользоваться наземным метро. Такие проекты очень востребованы в столице, поскольку позволяют решать ее транспортные проблемы. Уверена, что совсем скоро МЦД полюбится жителям Москвы и Подмосковья так же, как и когда-то полюбили МЦК!

08 | градостроение архитектура

Историю вынесут на фасады

Архсовет Москвы рассмотрел проекты строительства МФЦ и реконструкции старинного сооружения

■ Наталья Крол

Архитектурный совет Москвы на прошедшем на прошлой неделе заседании рассмотрел два проекта – строительство МФЦ на Преображенской площади и реконструкцию здания в Большом Николоворобинском переулке с приспособлением под жилье. Оценки членов совета по обоим пунктам были диаметрально противоположными.

Застройка Преображенской площади возвращает нас в 90-е, превращение офисного здания в жилое – образец одного из подходов в работе с исторической городской средой, ее обновления с учетом четкого понимания контекста места.

МФЦ на Преображенке уже рассматривался Архсоветом. Проект существенно перерабатывался, но не утратил своей главной черты – масштабности. По сути, «циклопических размеров задние», как оценили его эксперты, закрывает собой все пространство, почти не оставляя места для продуманной дорожной сети, упираясь задним фасадом в новую жилую застройку. Стилистически здание отсылает нас к периоду зарождения сталинского классицизма. Стиль этот во многом сформировал Москву, но безупречным не считается. Теперь же предполагается еще раз воспроизвести его, правда, с некоторыми современными элементами – стеклянными колпаками, которые странно возвышаются над колоннами и портиком.

В ходе обсуждения одни члены Архсовета даже вспомнили о здании рейстага в Берлине, а другие – о районных обкомах партии. Сооружение предназначено для розничной торговли, но отличается закрытостью фасада, внешний вид которого никак не соотносится с историей



Проект МФЦ на Преображенской площади напоминает сталинский стиль

этой местности. Академик Александр Кудрявцев в качестве какого-то спасительного приема, способного сделать этот объект более дружелюбным, предложил выполнить первый этаж в виде открытой галереи. Вопросы вынуждал и задний фасад – сплошная стена. Конечно, жители домов, прилегающих к пятну застройки, смогут посещать новые кинотеатры МФЦ, его торговые площади и, может быть, даже работать в его офисной части. Но видеть из собственных окон опуткатуренную стену, вдоль которой будут двигаться автомобили, это и есть тот самый «привет из прошлого», который много раз обсуждался на примере здания ТЦ «Атриум» возле Курского вокзала.

«Мы приняли решение, что с авторами отдельно соберемся, обсудим, как можно улучшить этот проект. В том числе за счет развития городской среды, благоустройства самой Преображенской площади, взаимодействия с окружающей застройкой. Поисковать, что можно сделать в

БОЛЬШИЕ ТОРГОВЫЕ ЦЕНТРЫ ЛУЧШЕ ВЫНОСИТЬ ЗА ГОРОД. КОНЕЧНО, ОНИ ПРИВЛЕКАЮТ ИНВЕСТИЦИИ И РАЗВИВАЮТ РЫНОК, НО И СОЗДАЮТ СВОИ ПРОБЛЕМЫ

плане влияния такого массивного здания на площадь, – подвел итог дискуссии главный архитектор и председатель Архсовета Сергей Кузнецов. – Вообще, создание таких больших торговых центров в теле города – довольно сложная тема. Мне больше нравится, когда развиваются первые этажи и улицы, а большие торговые центры лучше выносить за город. Они довольно интровертны сами по себе и, скорее, уходят из больших городов, чем приходят в них. Конечно, они привлекают инвестиции и развивают рынок, но и создают свои проблемы».

Проект реконструкции здания в Большом Николоворобинском переулке Сергея Скуратова был одобрен Архсоветом. Он интересен многим, в частности, тем, как решается судьба современного сооружения в исторической среде. Район включает множество значимых для города объектов и находится в месте впадения Яузы в Москву-реку. Часть реконструируемого объекта была построена в середине XIX века и

является памятником истории. Несколько исторических этажей были надстроены уже в прошлом веке и ценности не представляют. Они будут разобраны, а офисная функция заменена жилой.

Интересные детали проекта архитектор Николай Ляшенко охарактеризовал как эстетский. А академик Александр Кудрявцев, оценив его фасад, упомянул о Голландии. Такие ассоциации понятны: в облицовке будет использован кирпич датской компании Peterson. Разнообразие оттенков этого материала позволит сделать «цветовую растяжку» фасада – от красной исторической части, которая потребует расчистки и обновления, к более темному. Меняться будет и фактура: руст станет сглаживаться, а поверхность внешней стены облагородят детали из бронзы.

Михаил Посохин высказался в отношении этого объекта довольно эмоционально: проект решает уникальную задачу – как вписать элементы исторического сооружения в современную среду. А поскольку задача решена правильно, возникает некое архитектурное звучание, которое ставит сопереживать.

«Я стараюсь ставить такие вопросы в повестку, потому что считаю, что тема работы с историческим городом, особенно когда сносится или разбирается его часть, – всегда очень ответственное решение. Оно требует дискуссии и высокой квалификации архитектора. Поэтому обсуждать их однозначно нужно. Здесь специалисты поддержали такое решение, я надеюсь, что в будущем это ему только поможет», – отметил Сергей Кузнецов.

Дом в Большом Николоворобинском переулке будет восьмизэтажным, общей площадью более 13 тыс. кв. метров. На последнем этаже запроектированы открытые террасы, а под землей – автомобильная парковка. Высотность здания учитывает существующую застройку и не превышает ее.

«Город надо не расширять, а уплотнять»

В центре дизайна Artplay прошла IV ежегодная конференция Москомархитектуры

■ Ирина Зайцева

Нынешняя конференция Москомархитектуры совпала со значительным событием в жизни города – открытием двух первых маршрутов новой наземной системы метро МЦД. Не отозваться на это участники конференции, конечно, не могли. Традиционное обсуждение темы городского комфорта в этом году прошло под девизом «Вызовы времени».

Дорога повернулась к человеку

Михаил Крестмейн, главный инженер ГАУ Институт Генплана Москвы, подчеркнул важность диаметров для города не как транзитной системы для следования из одного пригорода в другой, а для внутригородских перевозок. Огромные ветки существовали внутри столицы давно, но только сейчас дорога повернулась к человеку. Единый билет, удобные подходы к платформам, небольшой интервал движения поездов – все это создаст позитивный эффект, который снизит потоки индивидуального транспорта в городе.

Тема транспорта, по мнению архитектора Тимура Башкаева,



Зябликово – самый плотно застроенный район в Москве

очень связана с динамикой развития города. Пока Москва отстает в своем развитии от крупных городов мира, даже несмотря на то что сейчас идет активное освоение территорий бывших промзон. По мнению Башкаева, нужно идти по пути строительства таких суперцентров, как «Сити», создавать сверхплотные районы застройки. Дополненные мощным транспортным каркасом, они обеспечивают сверхглобальное развитие. Город надо не расширять, а уплотнять. Только высокая плотность населения становится двигателем прогресса, влияя на качество среды. По мнению архитектора, для таких районов,

возможно, нужны новые градостроительные законы, так как имеющиеся будут тормозить застройку: узаконенные нормативы плотности застройки – 25 тыс. кв. метров на 1 гектар – уже становятся анахронизмом.

Нестандартные предложения определили острую дальнейшую полемику. Максим Кандыбайло, начальник Управления стратегических проектов Москомархитектуры, напомнил, что в городской черте находится множество промзон, объем их площадей составляет 8 тыс. гектаров, и многие из них бурно развиваются, причем целенаправленно. Сергей Десятов, генеральный директор УК Artplay,

рассказал, что старые постройки завода «Манометр» и частично работающие корпуса завода «Плутон» на семи гектарах земли стали основой для создания креативного центра. Но если в бытность работы завода на этой площадке трудилось 2 тыс. человек, то сейчас – 4 тыс. Все развитие этого места происходило без участия городского бюджета. Десятов считает, что всем промзонам нужна инвентаризация для понимания того, что они собой представляют и что ценного на них сохранилось.

Муравей – тоже горожанин

Представитель АБ «Остоженка» архитектор Кирилл Гладкий сказал, что там, где возникает необходимость, появляются сверхплотные города и районы. По его мнению, плотность сама находит те места, которые ей необходимы. Представители общественных организаций напомнили, что город существует не только для деловых крутов – в городе люди просто живут.

Елена Попова, руководитель отдела градостроительных исследований архбюро RTDA, и руководитель ТПО «Резерв» архитектор Владимир Плоткин единодушны в том, что город должен развиваться по принципу разнообразия. Мегалополисы мира это прекрасно демонстрируют:

Нью-йоркские деловые кварталы сосуществуют со сравнительно близко расположенными районами Чайна-таун и даже Soho. Причем ориентироваться только на мнение горожан тоже сложно. Горожанин по своему менталитету амбивалентен, говорит Плоткин: житель города ругает власть за платные парковки, но при этом с удовольствием разгуливает по пешеходным улицам, а житель Патриарших недоволен потоками туристов, хотя впитывает ту притягательную энергетическую среду, которой живет этот район, к тому же еще и с постоянно растущей в цене недвижимостью.

Интересным наблюдением поделилась доцент МАрХИ Екатерина Ожегова. Она напомнила о том, что в городе живут не только люди, но и, например, муравьи. «Муравей – тоже горожанин. Надо учиться учитывать интересы мира растений, животных и птиц. К примеру, в парке «Зарядье» благодаря высаженным и растущим там травам стаи воробьев, популяции которых сокращаются в своей численности, нашли себе пищу и приют, – отметила она. – Зеленые крыши, хорошие парки, чистые реки, в которых раньше купались, – все это и является факторами городского комфорта, о которых нельзя забывать».

Стройка на ладони

В столице появилась новая технология контроля строительных работ

■ Анна Ширяева

С начала нынешнего года на 15 столичных стройплощадках внедрили систему «Умные ладошки». Благодаря программе заказчик может контролировать ход работ, следить за безопасностью, а также отслеживать число сотрудников на объекте, их квалификацию и производительность. Система уже применяется при строительстве школы искусств имени М.И. Глинки, южного дублера Кутузовского проспекта, дома по программе реновации на Карамышевской набережной и других проектов.

В 2019 году власти столицы планируют поставить рекорд по строительству недвижимости. По итогам года в эксплуатацию введут более 10 млн «квадратов» жилья, а также объектов торговли, бизнеса и социальной инфраструктуры. При этом качество здесь сопоставимо количеству. За возведением каждого объекта пристально следят инспекторы Мосгосстройнадзора, за время стройки один жилой дом проходит порядка 10 проверок. Контролировать процессы помогают электронные технологии. «С начала этого года на 15 стройплощадках города работает система «Умные ладошки». Это комплекс технологий, включающих в себя небольшое персональное устройство с множеством встроенных датчиков: ГЛОНАСС-приемником, акселерометром, датчиком персонификации и другими техническими средствами, а также аналитическую программу», – рассказал начальник управления по сопровождению проектов развития цифровых технологий в сфере градостроительства департамента информационных технологий Москвы Евгений Шарков.

Перед выходом на стройплощадку каждый сотрудник получает устройство – небольшую красную коробочку размером с мобильный телефон. В центре прибора размещены окошки с датчиками, а также логотип строительного комплекса Москвы. В верхней части «пейджера» находится ушко, через которое можно продеть шнурок и носить прибор на шее или на запястье. Несмотря на забавное название, устройство помогает решать серьезные задачи. В режиме реального времени «Умные ладошки» передают заказчику информацию о перемещении и активности на вверенном участке работы и другие информационные сведения, необходимые для сопоставления с данными в государственных информационных системах. Технологии также помогают обеспечивать безопасность работников. Например, может автоматически передать сигнал тревоги при резком вертикальном перемещении, то есть если человек упал.

Сегодня на стройках города задействовано около тысячи персональных датчиков системы «Умные ладошки». Собранные сведения по беспроводной закрытой сети передаются в департамент строительства города. Полученная информация сверяется с данными, которые содержатся в государственных информационных системах, и на основе этого система готовит аналитический отчет. «Получение таких сведений позволяет обеспечить дополнительный контроль работы подрядчиков – участников градостроительного процесса, а в ряде случаев помогает оперативно принимать решения в части соблюдения сроков строительства важных объектов», – говорит Евгений Шарков.

Система «Умные ладошки» уже применяется при строительстве южного дублера Кутузовского проспекта, дома по программе реновации на Карамышевской набережной, школы олимпийского резерва «Москвич», детского сада на Шереметьевской улице, спортивного комплекса с бассейном «Измайлово», школы искусств имени М.И. Глинки и других социальных объектов. Оборудовать этой технологией можно любую стройплощадку – для этого не нужно прерывать производство, устанавливаются передатчики за несколько дней.

Беспроводные технологии применяются на стройках давно и успешно. Например, на некоторых объектах устанавливаются системы беспроводного видеонаблюдения. При этом камеры можно установить не только по периметру стройплощадки, но и на корпусах и в кабинах спецтехники. Это позволяет точно отслеживать производительность каждого бульдозера, экскаватора или погрузчика. Также камеры устанавливают на стрелах подъемных кранов. Приемник располагается в кабине и подключается к видеорегистратору, который записывает видео в режиме онлайн. На мониторе крановщик может видеть изображение с камеры, установленной на конце стрелы крана. Такая система помогает оператору работать точнее и эффективнее. Кроме того, регистратор ведет постоянную запись видеoarхива для решения спорных вопросов. Еще одна современная технология – это «умные» каски со встроенными Bluetooth-маячками для контроля местоположения рабочих на стройке. Начало и окончание рабочего дня строителей фиксируется на проходной, где они получают каски. С помощью веб-интерфейса можно не только отслеживать перемещение рабочих по территории, но и составлять отчеты по отдельным сотрудникам, вести статистику и строить графики.



Новая технология помогает следить за деятельностью подрядчиков на объекте

«Для нас каждый день – как экзамен»

Валерий Лаптев о защите интересов работников отрасли, коллективном договоре и необходимости повышать привлекательность строительных профессий

■ Виктор Дмитриев

28 ноября Московскому профсоюзу строителей исполняется 114 лет. И все эти годы он твердо стоит на защите прав и интересов работников строительной отрасли. Об основных задачах организации, реализованных планах и проблемах строительной отрасли корреспондент «Московской перспективы» побеседовал с председателем Московского профсоюза строителей Валерием Лаптевым.

■ Валерий Лаврентьевич, какие главные задачи у профсоюзных организаций в строительной сфере Москвы?

– Нашей главной задачей является соблюдение прав и интересов строителей. В своей деятельности мы выделяем четыре приоритета, по которым оценивается полезность профсоюзных организаций. Это обеспечение занятости работников, контроль за созданием безопасных условий труда и его охраной, обеспечение справедливой оплаты труда, соблюдение действующего законодательства. Общим итогом должно стать улучшение жизненного уровня строителей.

Еще одно важное направление нашей деятельности – это популяризация отрасли и привлечение молодежи. Мы курируем наши колледжи, университет, проводим в них конкурсы среди молодых специалистов. Отслеживаем, как ребята проходят практику, и помогаем им найти работу после окончания учебы.

■ Какие проблемы вы помогаете решать членам профсоюза?

– Наши специалисты могут помочь членам профсоюза, попавшим в тяжелую ситуацию. Это и бесплатная юридическая консультация, и обучение, и даже лечение в санаториях и пансионатах со значительными скидками. Вместе с тем нуждающиеся члены профсоюза получают материальную помощь, а пострадавшие на производстве – компенсацию.

Не забываем и о детях работников, которых обеспечиваем приглашениями на новогодние представления, в том числе и на кремлевскую елку. Кроме того, у нас заключен договор с Центром детского, молодежного и семейного туризма, теперь мы можем направлять детей работников в оздоровительные лагеря Московской области и южного побережья России.

■ Можно ли назвать какое-либо из направлений в социальной защите строителей преобладающим?

– Все направления главные. Сегодня решению многих социальных проблем значительно помогает загруженность организаций строительной отрасли госзаказами. Идет выполнение градостроительных программ, принятых правительством Москвы во главе с мэром Сергеем Собянниным. Облегчает профсоюзную работу и реализация положений Отраслевого трехстороннего соглашения по социальному партнерству на 2019–2021 годы, подписанное правительством Москвы, работодателями строительного комплекса столицы и Территориальной организацией профсоюза работников строительства



и промышленности строительных материалов. В нем, кстати, предусмотрено выделение более половины городского бюджета на социальные нужды. Нормы этого документа обязательны и должны учитываться при заключении коллективных договоров.

■ Что же предполагают нормы трехстороннего соглашения?

– Минимальный размер месячной тарифной ставки должностного оклада по рабочим профессиям не может быть ниже минимальной зарплаты с коэффициентом 1,2. Среднемесячная зарплата в целом по организации должна совпадать с 4–5-кратной величиной мини-

мальной зарплаты. На объектах строительства городского заказа средний уровень дохода должен соответствовать 4-кратной величине минимальной зарплаты. Ежегодная индексация тарифных ставок должна как минимум на 10% превышать рост потребительских цен.

Кроме этого, при разработке проектно-сметной документации компаниям рекомендовано повышать долю оплаты труда до 20% от стоимости работ. При нарушении сроков денежных расчетов с работником компания обязана выплатить рабочему компенсацию.

Во же время мы понимаем, что эффективная защита строителей во многом зависит и от профсоюза.

**28 НОЯБРЯ
МОСКОВСКОМУ
ПРОФСОЮЗУ
СТРОИТЕЛЕЙ
ИСПОЛНЯЕТСЯ
114 ЛЕТ**

■ Работники строительных организаций могут обратиться в профсоюз, если по отношению к ним нарушается законодательство?

– Конечно! Любой работник стройкомплекса может на нашем сайте найти телефоны и электронный адрес и обратиться к нам с заявлением о нарушении его прав. Ну а мы, в свою очередь, всегда готовы ему помочь. Когда, например, узнаем, что в той или иной организации задержали выдачу зарплаты, немедленно принимаем со своей стороны необходимые меры.

Технология судебного производства довольно сложная. Нам приходится взаимодействовать с руководством ком-

паний, требуя от него устранить допущенные нарушения, а в особо непростых случаях и обращаться в судебные инстанции. Поэтому у нас в штате два правовых и два технических инспектора – все профессионалы с большим опытом работы.

Наша обязанность также контролировать, чтобы в организациях были заключены коллективные договоры. Но, к сожалению, далеко не все компании сегодня имеют такой документ. В результате только за предыдущие пять лет с помощью правозащитной работы было взыскано более 60 млн рублей в пользу сотрудников, обманутых недобросовестными организациями.

■ Какой из сегодняшних вопросов, стоящих перед строительным комплексом города, вы считаете наиболее сложным?

– Обеспечение отрасли молодыми кадрами. Немногие из выпускников городских школ и колледжей сегодня идут работать на стройку. Причин для этого, конечно, немало, а значит, решать такую сложную проблему нам совместно с руководством строительной отрасли Москвы приходится комплексно, то есть одновременно с несколькими сторонами.

■ Как в таком случае поднять престиж строительных специальностей у молодежи?

– Первым делом необходимо повышать привлекательность строительных профессий. Среди московских строителей более 35 тыс. человек – в возрасте до 30 лет. Мы ежегодно проводим конкурс профессионального мастерства среди

учащихся строительных колледжей. Победители получают премии, а все участники имеют возможность познакомиться с будущими потенциальными работодателями. У нас четыре подшефных строительных колледжа. Стараемся, чтобы у учащихся росло не только профессиональное мастерство, но и понимание общественной жизни, объясняем, как защитить свои права. Ведется большая физкультурно-спортивная работа. Впрочем, к активным занятиям спортом привлекаем не только молодежь, а всех строителей.

Выступаем за увеличение зарплаты молодым специалистам, улучшение условий их работы (в том числе и охраны труда), обеспечение профессионального роста, юридическую защищенность. Одним словом, в центре внимания должен быть уровень социальной защищенности молодых строителей.

■ Какие перемены нужны сегодня в городе, чтобы сделать жизнь рабочих лучше?

– Активно развивается социальное партнерство руководства строительного комплекса Москвы и лично заместителя мэра Марата Хуснуллина с горкомом профсоюза строителей.

Кроме того, мы работаем в тесном контакте со всеми застройщиками. И положительных результатов достигаем путем диалога, а не вследствие шума и конфликтов. Я являюсь членом коллегии стройкомплекса, участвую в совещаниях и штабах. Профсоюзы в курсе всего, что происходит на стройках города, и имеют право голоса при принятии решений. Для нас каждый день – как экзамен.

«Мы хотим пить кофе на балконе и не слышать автомобильный шум»

Известные немецкие урбанисты рассказали «МП» об основных трендах развития мегаполисов

■ Алексей Пастушин

Москва за последние годы стала одним из европейских лидеров градостроительного развития. Несмотря на это, столичным властям еще есть чему поучиться у западных коллег. «Московская перспектива» встретилась с Эрнстом Райнером, архитектором и консультантом по пространственному развитию, а также его коллегой Кай-Уве Хоффером, архитектором департамента градостроительства города Грац, чтобы обсудить последние мировые урбанистические тренды.

■ Перечислите, пожалуйста, тренды современной урбанистики. Как они изменились за последнее время?

– Очевидно, что за последние 50 лет произошли серьезные изменения. Нам нужно будет сфокусироваться на автомобильном движении на улицах. Лучше, когда большинство людей проживает в центре города, а не за его пределами. Тогда использование машины не будет необходимо. Поэтому нужно искать новую систему, которая станет работать: велодорожки, пешеходные зоны. Уделить больше внимания этим решениям в области мобильности. Пройти от одного до трех километров вам не составит особого труда. Возможно, за прошедшие 50–100 лет об этом забыли. Мы используем машины, чтобы передвигаться. Последние 70 лет мы двигаемся в неправильном направлении: огромный количество автомобилей на улицах. Нам следует вернуться



Эрнст Райнер

и рассмотреть забытые стратегии, совместить их с новыми технологиями. Конечно, нам нужна новая система мобильности, например, каршеринг, прокат велосипедов.

■ Почему это так важно?

– Когда мы приковываем основное внимание к развитию города, то видим, что это является очень мощным инструментом с политической точки зрения, потому что это беспристрастное решение. Мы видим высокое качество жизни в большинстве устойчивых городов, особенно в скандинавских. Вместе с тем мы отмечаем, что модель развития европейских городов основана на сильной социальной, транспортной и энергетической инфраструктуре. Города, ориентированные на автомобили, пришли из США, когда в 1930-х годах Форд был главным дилером по про-

даже машин. Затем это влияние достигло Европы.

Необходимо развивать европейскую городскую систему, возможно, наподобие того, как это было в Азии в прошлом. Комплексный подход подразумевает природу, экологию, новый образ жизни. Город коротких расстояний и новой инфраструктуры с новыми инвестиционными возможностями, которые включают в себя участие разных компаний. То, что мы видим в Европе, это новая система финансирования, которая призывает к устойчивому развитию, которая требует конкуренции, чтобы получить больше денег от правительства. Сегодня они пытаются влить больше средств в развитие умного города, а не только одних современных технологий, как в Китае. Мы должны сфокусироваться на устойчивом разви-



Кай-Уве Хоффер

тия города. Для этого в первую очередь необходимо определить пилотные территории. В Москве это необходимо. У вас весьма хорошая система метро и автобусов. Должна быть транспортная система в шаговой доступности, а также перехватывающие станции на расстоянии двух-трех километров. Благодаря этому вы можете добраться куда угодно в течение 10 минут. Тогда появляется агломерация, которая становится очень мощным элементом системы. Это очень важно, поскольку исторически у вас есть сильная инфраструктура.

Развитие европейских городов идет по интегрированному пути. Таким образом, мы допускаем изменение фокуса в трех аспектах-это: экологическое и экономическое измерение, а также социальная устойчивость. Необходимо работать одновре-

менно по всем направлениям и не разделять эти части системы. Собрать их воедино. Это очень серьезный вызов на ближайшие 100 лет.

■ Вы начали говорить про умные города. Я хотел бы задать вам вопрос, что именно понимается под концепцией умного города? Какие основные тенденции в развитии и перспективы?

– Да, как мы с вами уже говорили, европейский фокус на умных городах заключается не только в плане технологий, это также подразумевает и дисциплинарное развитие. Три компонента устойчивости. И пусть технологии будут лишь частью этого, но не главным аспектом. Потому что мы хотим, чтобы технологические инновации были доступны не только богатым и образован-

ным людям. Необходимо, чтобы эти технологии были полезными и хорошо финансировались. Мы работаем с разными партнерами, включая государственно-частное партнерство, конструкторов и застройщиков. С одной стороны – наука, с другой – город. Вот как мы видим «умный город»: создание территорий с устойчивым использованием и ориентацией на высокое качество общественных пространств. Для автомобилей отводится не так много места в общественном пространстве. Мы хотим предоставить больше места для велосипедистов, пешеходов и меньше – для автомобилей.

■ – По вашему мнению, как следует работать с общественными пространствами в Москве, чтобы сделать их действительно комфортными и полезными для горожан?

– Прежде всего вам следует быть осторожными в определении того, что понимается под понятием «общественное пространство». Это подразумевает не только места, но и площади, станции, зоны отдыха. Речь об уличной жизни, включающей смешанное использование различных объектов. Улицы являются открытым пространством для людей, а не для машин. Это очень важно с экономической стороны. Мы также определяем потребность в небольших торговых площадях и видим, что система технологий все больше и больше внедряется в инфраструктуру городов.

С другой стороны, важна роль городской администрации. Очень важно, как власти поведут себя в новой роли, которая подразумевает информацион-

но-коммуникационные технологии (ИКТ). Они весьма значимы для достижения правильных целей многими небольшими компаниями. Система больших данных является существенным инструментом для администрации города. Для него важно грамотное управление. Идея заключается в том, чтобы наука и городские власти работали совместно. При этом следует быть очень осторожными. Поскольку «умный город» сильно зависит от экономики. Мы хотим, чтобы все больше людей жили в городской агломерации. Цель всех ИКТ-компаний – продать свою продукцию, именно поэтому нам следует быть внимательными. Как уже мы с вами отмечали вначале, первым шагом должно стать развитие устойчивого образа жизни.

Мы растем, а значит, должны расти и общественные пространства. Возможно, нам следует как-то разделить эти сферы. Как это можно сделать? Объедините функции и тогда вы увидите, что есть больше места для велосипедов, пешеходов, для игр и парковых зон, при этом – меньше для машин. Это не самый удобный путь, политики не хотят выбирать его, поскольку большинство людей пользуются автомобилями. Однако это означает, что нам следует изменить свой образ жизни. Это необходимо, чтобы сделать свою жизнь лучше. Чтобы можно было стоять на своем балконе, пить кофе и при этом не слышать звуков автомобильного движения вокруг. Но это вызов.

Полную версию интервью читайте на нашем сайте www.mperspektiva.ru



ПИК-СТАНДАРТ

**Большие окна / Разнообразие планировок /
Готовая отделка / Дворы-парки / Подъезды на уровне земли /
Многоуровневые паркинги / Школы и детские сады /
Магазины и кафе**

Кино на старом месте

На Красной Пресне появится новый центр, который сохранит функции КЦ «Соловей»



Проект нового комплекса на месте киноцентра «Соловей»

■ Андрей Макаровский

На месте старого киноцентра «Соловей» на Красной Пресне планируется построить новый. Сооружение будет включать пять кинозалов, оснащенных самым современным оборудованием. Два из них отдадут фильмам для детской и подростковой аудитории. Новый центр проектируется в соответствии с актуальными архитектурными трендами и требованиями безопасности. В нем будет предусмотрено все необходимое для людей с ограниченными возможностями.

Киноцентр на Дружинниковской улице построили в 1989 году для всесоюзного творческого объединения «Киноцентр» на средства Союза кинематографистов СССР. Позднее здание перешло в собственность АО «Киноцентр», учрежденного союзами кинематографистов ряда бывших республик СССР.

Несмотря на заявленные планы по открытию в составе апартментного комплекса досугового центра с кинозалами, проект, предполагающий снос киноцентра, вызвал протесты москвичей. Согласно сайту киноцентра, он закроется 2 декабря.

Частные собственники имеют все права на строительство на месте здания киноцентра «Соловей», заявил несколько дней назад министр культуры РФ Владимир Мединский. Однако после сноса киноцентра у жителей столицы все же останется возможность увидеть авторское кино.

Вместо старого здания появится новый киноцентр, который станет культурной доминантой района. Много лет на территории киноцентра работала детская актерская школа, и после ввода в эксплуатацию нового здания она сохранится. Кроме того, будут созданы все условия для проведения кинофорумов, включая ком-



Оксана Фёдорова, фотомодель, телеведущая:

Долгие годы владельцы киноцентра оказывали благотворительную помощь программам фонда «Спешите делать добро!» и сейчас активно участвуют в развитии культурных программ. Наша столица активно развивается, и по ключевым параметрам существующее здание уже давно устарело и морально, и физически, оно не соответствует современным пожарным нормам, не приспособлено для маломобильных людей. Сейчас разработан проект строительства нового многофункционального центра, соответствующего современным нормам безопасности и комфорта для самой широкой аудитории, в котором будут пять современных кинозалов, два из которых полностью отдадут для проката детского кино, которое сейчас практически не развивается и требует поддержки. Более того, на территории киноцентра долгие годы работала детская актерская школа, и она продолжит свою работу, как только новый центр откроет свои двери. Новые залы будут оснащены не только современной техникой, но и оборудованием для детей и людей с ограниченными возможностями. В новом центре будет работать детский реабилитационный спортивный центр с бассейном на 25 метров. Новый центр станет точкой развития и притяжения для киноиндустрии и в целом культурной жизни Москвы, а также новым центром для проведения благотворительных проектов и фестивалей.



фортабельные апартаменты для проживания звезд кино и членов жюри. Первый этаж нового сооружения планируется отдать под современные оригинальные кафе. На втором будет располагаться большая выставочная галерея. Все подъезды к киноцентру освободят от стихийных стоянок, а под ним планируется создать три уровня подземных парковок на 486 машино-мест.

«Я уверен, что зрители с удовольствием вернутся в свой, обновленный, киноцентр, которым будет управлять та же команда профессионалов. Так что закрытие действующего киноцентра – это лишь временные неудобства, за которые я, как принято, прошу прощения у москвичей и гостей столицы. На время строительства здания мы продолжим показывать фильмы из нашего репертуара в кинотеатре «Октябрь», сохраняя ценовую политику, и, возможно, в других кинотеатрах, о чем обязательно сообщим зрителям», – рассказал создатель киноцентра Юрий Соловей.

Напомним, местные жители выступали против сноса киноцентра, опасаясь, что на этом месте возведут очередной жилой комплекс или торговый центр. «Мне тоже непросто смириться с мыслью, что старый киноцентр вот-вот будет снесен. Мне жаль расставаться с моим, можно сказать, детищем, и я, как никто, понимаю москвичей, вставших на его защиту», – отметил Юрий Соловей. – Но, друзья, давайте все-таки подумаем – что и от кого мы защищаем? Во-первых, хочу сразу дезавуировать слухи о каком-то моем личном конфликте с владельцами здания. Я много лет очень тесно работаю с этими людьми, и моя позиция заключается в том, что мы должны быть очень благодарны этой команде, которая сохранила киноцентр в самые трудные годы, когда гораздо легче и прибыльнее было бы устроить на этом месте какой-нибудь торговый

центр. Во-вторых, я знаю, каких усилий стоило этой команде продолжать кинопоказ, невзирая на постоянные проверки, ужесточающиеся требования по безопасности и т.д. Да, они раз за разом устраняли замечания МЧС, судились с прокурором Центрального округа Москвы, переноса сроки закрытия киноцентра. Но устранить все недостатки в существующем здании просто невозможно: оно спроектировано по стандартам далекого прошлого. Многие залы не имеют запасных выходов, коридоры слишком узки, вентиляционные шахты не соответствуют современным требованиям – киноцентр не просто морально устарел, он стал опасным для посетителей».

Полную версию читайте на нашем сайте www.mperspektiva.ru

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Владимир Мединский, министр культуры РФ:



Дело в том, что все разрешительные документы на инвестиционный проект на этом месте были согласованы задолго до того, как Сергей Собянин стал мэром Москвы и прошли все установленные законом процедуры. Поэтому частные собственники в своем праве. Другое дело, что правительство Москвы прислушивается к мнению москвичей, и, насколько я знаю, ведутся переговоры о том, чтобы система показа авторского кино в центре Москвы в том или ином виде сохранилась. В интересах москвичей будет сделано максимум возможного.



Проектное решение интерьеров общественных пространств центра на Красной Пресне



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ.
КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА
ГОРОДА МОСКВЫ

МОСКОВСКАЯ перспектива

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

Генеральный директор:
Мельников С.О.

РЕДАКЦИЯ:

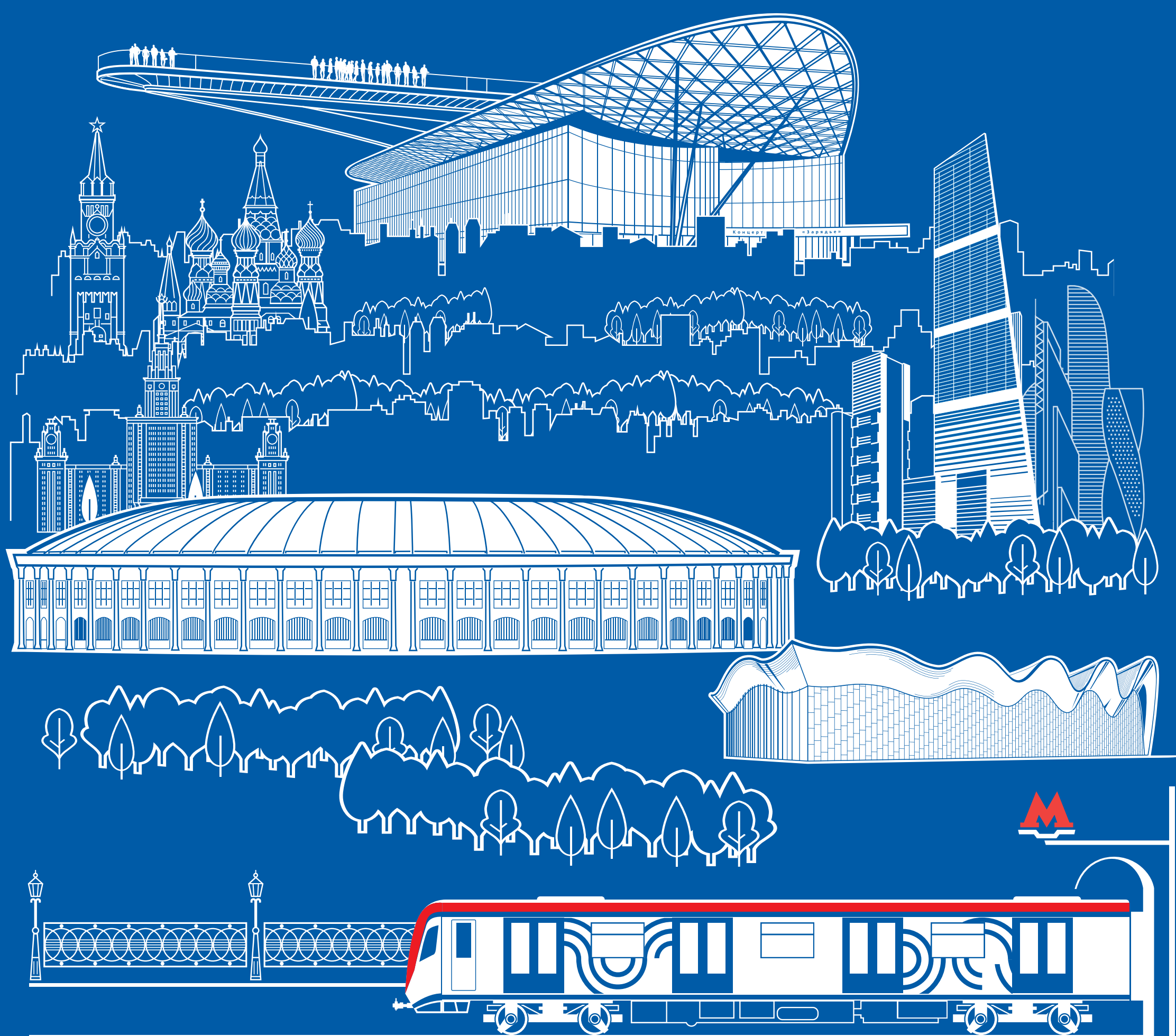
Главный редактор: Авязова Ж.С.
Зам. главного редактора: Шибанов А.А.
Компьютерная верстка:
Ладыгин А.Е., Прицелова М.Н., Цымбал А.С.
Корректор: Завьялова Л.Г., Крикунова Г.В.
Отдел рекламы и маркетинга:
Калинина Л.Г., Мытник О.Г.

ГАЗЕТА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА в Комитете РФ по печати.
Свидетельство о регистрации № 01 2265 от 30.12.98 г.
При использовании материалов ссылка на газету
«Московская перспектива» обязательна. Мнение
редакции и авторов не всегда совпадают. Статьи в рубрике
«Ситуация» и под знакомом © публикуются на правах рекламы.

ОТПЕЧАТАНО ОАО «Московская газетная типография».
123995, Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр.1.
Тел./факс 8 (499) 259-53-54 (доб.1025).
E-mail: info@mosgt.ru
Заказ № 3168 Общий тираж 102 000 экз.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

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



**ПРОЕКТИРУЕМ БУДУЩЕЕ,
СТРОИМ НАСТОЯЩЕЕ!**