

# МОСКОВСКАЯ перспектива

№ 35 (1260)

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ. КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ

## «У НАС ЭКОНОМИКА НЕ ТРУБ, А ЧЕЛОВЕКА»

О партнерстве с бизнесом Сергей Собянин рассказал на Московском финансовом форуме

2

## ТЕМА НОМЕРА: ГОД ТЕАТРА

В ближайшие годы построят и реконструируют более 20 городских театров

6–7

## ПО ДОРОГЕ С ОБЛАКАМИ

В Москве могут появиться еще три канатные дороги

11

“

ИЗ ПРИГОРОДА В МОСКВУ И ОБРАТНО ЗА СУТКИ ПЕРЕМЕЩАЮТСЯ ПОРЯДКА ДВУХ МИЛЛИОНОВ ЧЕЛОВЕК. ПРИ ЭТОМ РАДИУС СООБЩЕНИЯ СОСТАВЛЯЕТ ПОРЯДКА 50 КИЛОМЕТРОВ. И ДВА МИЛЛИОНА ЧЕЛОВЕК ПЕРЕМЕЩАЮТСЯ НА 10 ТЫС. КМ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, НЕ СВЯЗАННЫХ СО СТОЛИЦЕЙ. ВЫГОДА ИНТЕГРАЦИИ ПОНЯТНА

Сергей Собянин,  
мэр Москвы

С. 2



Парк «Зарядье» стал туристической достопримечательностью Москвы

## Туристический «Оскар» светит Москве

Столица номинирована на престижную премию World Travel Awards

□ Виктория Шаховская

Вслед за архитектурным «Оскаром» – специальным призом жюри конкурса недвижимости и инновационных проектов MIPIM Awards 2019, которым отмечен в этом году парк «Зарядье», – Москва рассчитывает получить высшую международную туристическую награду. «Премии World Travel Awards называют туристическим «Оскаром». В этом году Москва заявлена сразу в трех номинациях: лучшее направление фестивального и событийного туризма, спортивного и городского туризма», – написал в своем аккаунте в Twitter мэр Москвы Сергей Собянин.

За последние несколько лет Москва кардинально сменила имидж. Из заставленного машинами и усыпанного рекламными вывесками города столица превратилась в современный, яркий мегаполис. Причем колоссальные изменения отмечают не только москвичи, но и гости столицы. В нынешнем году Москва заявлена на международную туристическую премию World Travel Awards сразу в трех номинациях. Это «Лучшее направление фестивального и событийного туризма» (World's Leading Festival & Event Destination), «Лучшее направление для спортивного туризма» (World's Leading Sports Tourism Destination) и «Лучшее туристическое направление. Город» (World's Leading City Destination).

Участие Москвы в конкурсе такого масштаба вполне логично и закономерно. «По сравнению с 2010 годом поток туристов в столицу вырос практически в два раза – с 12,8 млн до 23,5 млн человек. Помимо непреходящих ценностей, таких как Кремль и Красная площадь, Третьяковская галерея, Воробьевы горы, Арбат и Большой театр, гостей города привлекают зимнее украшение Москвы, фестивальные площадки, отреставрированные ВДНХ и парк Горького и просто комфортные общественные пространства», – сказал Сергей Собянин.

Одно из них – парк «Зарядье» – уже получило свой «Оскар», но не туристический, а архитектурный. За два года парк неоднократно входил в шорт-листы меж-

дународных конкурсов и премий, а в нынешнем году на ежегодной выставке недвижимости MIPIM, проходящей во французских Каннах, парк «Зарядье» вместе с Концертным залом получили приз в номинации «Лучший проект восстановления городской среды». Кроме того, в 2018 году «Зарядье» получило премию портала ArchDaily в номинации «Лучший проект в области общественных пространств».

Особого внимания заслуживает и событийный ряд столицы. Шесть лет назад в мегаполисе впервые прошел фестиваль «Путешествие в Рождество». Он стал родоначальником цикла городских мероприятий «Московские сезоны». «Мы создали новый туристический продукт мирового уровня. Многие рекорды, в том

числе рекорды Гиннеса, были побиты. Это способствовало развитию туристической индустрии, малого и среднего бизнеса, привлекло в Москву более 40 регионов, которые поставляли на фестиваль свою продукцию. И самое главное – развитие общественных пространств. Уличная активность создает другую, более демократичную и интересную атмосферу в городе», – убежден мэр.

Премия World Travel Awards была учреждена в 1993 году и считается самой престижной наградой в области туризма. Проголосовать за столицу можно на сайте конкурса. Принять участие в нем могут все желающие до 20 октября. Победители будут объявлены в финале, который состоится в городе Маскат (Оман) 28 ноября.

## Приезжайте к нам учиться

На минувшей неделе Москву посетили представители муниципальных властей города Белграда. Сербская столица намерена в ближайшие годы приступить к созданию своей сети метрополитена, поэтому опыт российской столицы может оказаться весьма полезным. Гостям показали ход возведения станции «Карамышевская» западного участка Большой кольцевой линии (БКЛ) метро, а также рассказали о планах Москвы по развитию подземки.

С. 4

## Площадь на потоке

Основные работы по благоустройству площади Савеловского вокзала планируется завершить к запуску пилотных Московских центральных диаметров (МЦД). Для пассажиров организуют пересадки между различными видами транспорта по принципу «сухие ноги», оборудуют крытые остановочные павильоны со скамейками и зарядную станцию для электробусов, завершат плиточное покрытие и установку малых архитектурных форм.

С. 5

## «Ласточек» плавный полет

В сентябре 2016 года в столице произошло событие, по важности сравнимое с запуском метрополитена. Первые поезда поехали по Московскому центральному кольцу – новой транспортной магистрали, охватившей 26 районов города. За три года работы «Ласточки» перевезли более 360 млн пассажиров, платформы кольца интегрировали в железнодорожную сеть города, были сокращены интервалы движения составов, и это не предел. МЦК продолжает развиваться и улучшать пассажирские сервисы.

С. 8

ОПРОС «МОСКОВСКОЙ ПЕРСПЕКТИВЫ»



С. 6–7

В чем нуждается театр сегодня?

Владимир Мединский,  
министр культуры РФ:

Идея, направленная нами в Минэкономразвития РФ, заключается в том, чтобы частные инвесторы, которые строят за свой счет учреждения культуры, имели возможность частично субсидировать их из бюджета по факту завершения строительства и запуска этих учреждений. Это очень выгодно, потому что будут появляться дополнительные театры, концертные и выставочные залы. Появляться они будут без государственного финансирования на строительство и, самое главное, без дальнейшего государственного содержания. Чем больше будет таких учреждений, тем лучше. Чтобы эти культурные инициативы были более привлекательными для меценатов, мы частично будем компенсировать их затраты на строительство.

## 02 | город власть

# «У нас экономика не труб, а человека»

О партнерстве с бизнесом Сергей Собянин рассказал на Московском финансовом форуме

□ Виктор Дмитриев

В Центральном выставочном зале «Манеж» на прошедшей неделе прошел IV Московский финансовый форум – ежегодная публичная площадка для обсуждения проблем экономической политики и финансов. В двухдневной конференции приняли участие более тысячи гостей – представители органов власти, главы министерств, руководители ведущих компаний и члены экспертного сообщества.

Мэр Москвы Сергей Собянин предложил пересмотреть существующие подходы к оценке экономического роста. Об этом он рассказал на пленарной сессии «Российская экономика: возможности для опережающего развития» в ходе Московского финансового форума.

Мэр столицы напомнил, что прежде чем финансовые показатели достигли рекордных отметок, городу пришлось преодолеть серьезную стагнацию.

«В 2010 году, после выхода из кризиса, Москва имела огромные долги и была на грани транспортного коллапса. Настроение у руководства города было неважнецкое. Тогда мы решили провести жесткую оптимизацию текущих расходов и заново запустить мотор воспроизводства инвестиций, увеличив их объем в структуре бюджета почти в три раза, – сказал глава города. – Вкладывали средства в столичную инфраструктуру и ликвидировали узкие горлышки в транспортной области, в области инженерных коммуникаций, в социальной сфере. Захотели на территории брошенных промзон и обеспечивали их инженерной и транспортной составляющей. Поняли важность устранения административных барьеров при получении разре-



Главной темой IV МФФ стала российская экономика и возможности ее опережающего развития

шения на строительство и подключения к инженерным сетям.

Это была жесткая, но совершенно осознанная политика. Инвесторы увидели, что Москва активно вкладывает средства в развитие своей инфраструктуры, транспорта, инженерных коммуникаций, и тоже начали активно вкладывать в столицу деньги. Теперь мы наблюдаем экономический и промышленный рост столицы не за счет городского бюджета, а за счет частных инвестиций», – сказал мэр. Он отметил, что, доверяя московскому правительству, бизнес выстроил с ним партнерские отношения.

Собянин рассказал, что, наращивая экономические показатели, столица, в свою очередь, увеличивает объем отчислений в федеральный бюджет. Он отметил, что за последние девять лет объем поступлений с территории Москвы вырос в 2,2 раза, а помощь федеральному бюджету субъектами РФ лишь на 20%.

Еще одним критерием оценки Сергей Собянин назвал человеческий капитал. «У нас эконо-



**“**  
**МЫ НАБЛЮДАЕМ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И ПРОМЫШЛЕННЫЙ РОСТ СТОЛИЦЫ НЕ ЗА СЧЕТ ГОРОДСКОГО БЮДЖЕТА, А ЗА СЧЕТ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ. ДОВЕРЯЯ МОСКОВСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ, БИЗНЕС ВЫСТРОИЛ С НИМ ПАРТНЕРСКИЕ ОТНОШЕНИЯ**

мика не труб, не нефти и не газа, а экономика человека, – отметил мэр. – Мы должны все измерять, используя индекс человеческого капитала. Это важно для понимания людских процессов. И если затраты в отраслях, обслуживающих человека, снижаются – это плюс для экономики. А мы почему-то считаем, что это минус. Поэтому чтобы реально оценивать состояние вещей, необходимо пересмотреть подходы решению вопросов, к тому, что происходит», – отметил градоначальник. Он призвал, давая оценку общему состоянию экономики, учитывать данные Федеральной налоговой службы, Пенсионного фонда России, Фонда соцстрахования, а также банков и городов.

Мэр подчеркнул, что регионы – такой же партнер для столицы, как и частный бизнес. Он отметил, что вложение инвестиций в города дает намного больший эффект по сравнению с другими территориями. В качестве примера Собянин привел пригородные перевозки. «Из пригорода в Москву и обратно за сутки пере-

мешаются порядка 2 млн человек. При этом радиус сообщения составляет порядка 50 километров. И два миллиона человек перемещаются на 10 тыс. км железных дорог, не связанных со столицей. Выгода интеграции понятна», – подчеркнул мэр.

Еще одним критерием оценки Сергей Собянин назвал человеческий капитал. «В России за последние годы начала увеличиваться продолжительность жизни и к сегодняшнему дню выросла уже на восемь лет. Российское школьное образование по качеству подготовки детей на 15-м месте в мире, а мы почему-то не замечаем всего этого!

Нам нужно менять приоритеты в ходе оценки состояния дел в стране. Важны и самочувствие людей, и их оптимизм. А когда мы с утра до вечера говорим, что наша экономика падает, какого оптимизма от людей мы хотим? Любый кризис – это прежде всего внутреннее состояние человека. А когда он верит в развитие экономики в стране, кризиса нет», – заключил мэр.

## Школы показали класс

Москва стала одним из мировых лидеров по качеству среднего образования

□ Анна Ширяева

В понедельник, 16 сентября, мэр Москвы Сергей Собянин сообщил, что Москва вошла в пятерку мировых лидеров по качеству среднего образования по итогам IV Международной олимпиады мегаполисов. В нынешнем году за первое место боролись 470 ребят из 45 городов. Сборная Москвы заняла первое место, оставив позади команды из Абу-Даби, Баку, Гонконга, Пекина, Будапешта, Милана, Мадрида и других городов.



Около 35 тысяч московских школьников учатся в медицинских, академических, инженерных и кадетских классах

Сегодня практически все социальные сферы столицы переживают трансформацию. Это реновация системы здравоохранения, жилого фонда и многое другое. Обновление коснулось и столичного образовательного сектора. В новом учебном году более 35 тысяч московских школьников пошли в предпрофессиональные классы – инженерные, академические, медицинские, кадетские и специализирующиеся на информационных технологиях (ИТ-классы). Такие классы открылись в сентябре в 35 столичных школах.

Новые тренды задает и строительный комплекс города. В Москве появляются школы-гиганты, обучать в которых могут от 1,5 до 2,5 тысячи учеников одно-

временно. Одна из таких школ практически построена на территории бывшей промзоны «ЗИЛ». Другая новинка – образовательные заведения-трансформеры. Это типовые архитектурно-технические решения комбинированного блока начальных классов с дошкольным отделением. Такие здания могут попеременно быть начальной школой, детским садом или комбинированным учреждением образования, сочетающим дошкольные группы и учебный корпус. В скором времени в столице начнут работу три такие школы. Отдельное внимание уделяется архитектурному облику учебных заведений. Сегодня все больше школ и детских садов в городе строятся по индивидуальным проектам и

имеют свою изюминку. Это здания с необычной архитектурой, имеющие отличную материально-техническую базу, новейшие спортивные, художественные и технические лаборатории и многое другое.

По словам мэра Москвы Сергея Собянина, столичное образование входит в пятерку мировых лидеров. «Человеческий капитал – наиболее значимый фактор экономического развития страны. Поэтому мы продолжаем развивать предпрофильное образование и создаем новый стандарт столичной школы», – отметил глава города. Также в последние годы в Москве стали пользоваться огромной популярностью различные конкурсы и соревнования. Так, с 1 по 6

сентября в столице прошла IV Международная олимпиада мегаполисов. В ней участвовали ребята из 32 стран мира. Сборная Москвы набрала 735,62 балла и оставила позади команды из Абу-Даби, Баку, Гонконга, Пекина, Будапешта, Милана, Мадрида и других городов.

Международная олимпиада мегаполисов отличается от классических интеллектуальных соревнований тем, что она проходит сразу по четырем предметам: математике, физике, химии и информатике. Выбор именно этих дисциплин обусловлен схожестью их программ в разных странах. Участвовать в олимпиаде могут школьники в возрасте от 14 до 18 лет, в каждой команде восемь человек, по двое

на каждый предмет. Состязания продолжались несколько дней. Помимо двух основных туров состоялся блинз-турнир, в котором сборная Москвы также показала лучший результат. Столичная сборная набрала больше всего баллов, но первое место с ней разделили еще две команды: из Санкт-Петербурга (632,98 балла) и Шанхая (610,76 балла). Второе место у сборных Белграда, Минска, Софии, Кракова, Загреба, Ханоя, Гонконга, Стамбула и Джакарты, а третье – у команд из Еревана, Лимы, Будапешта, Баку, Кишинева, Алма-Аты, Пекина, Харбина, Инсбрука, Бишкека, Баня-Луки, Братиславы, Чэнду, Лейпцига и Дрездена.

Также москвичи ежегодно участвуют во Всероссийской олимпиаде школьников. Она проводится сразу по всем предметам обязательной школьной программы, а принять участие можно сразу в нескольких. Победителям гарантировано поступление в профильный вуз без экзаменов, то есть победителей конкурса по истории на мехмат не возьмут. Эта олимпиада помогает поступить в самые престижные вузы всем способным ученикам, даже если они учатся в обычной школе и не могут нанять репетиторов для подготовки к обычным экзаменам. В прошлом году на заключительном этапе учащиеся 228 московских школ завоевали рекордные 946 дипломов.

## Интеграция на колесах

Итоги транспортного строительства за полгода

□ Андрей Мещеряков

Подводя итоги развития городского транспорта за полгода, президиум правительства Москвы отметил, что за это время различными видами транспорта – от метро, МЦК (Московского центрального кольца) и автобусов до железной дороги – воспользовались почти 2,9 млрд пассажиров, на 22% больше, чем за аналогичный период 2010 года. Большая роль в достижении данного успеха, по словам градоначальника, принадлежит строителям. С ними связано и самое ожидаемое событие года в дорожно-транспортной сфере – запуск в конце декабря первых двух Московских центральных диаметров.

По словам мэра столицы Сергея Собянина, открытие Московских центральных диаметров (МЦД) станет главной премьерой ближайших месяцев на московском транспорте. «Интеграция МЦД, радиальных направлений железных дорог и метро сформирует единую транспортную сеть не только для столицы, но и для всей Московской агломерации», – подчеркнул мэр.

Напомним, первый диаметр (МЦД-1) Одинцово – Лобня пройдет через Савеловский и Белорусский вокзалы, а благодаря второму, (МЦД-2) Нахабино – Подольск, можно будет добраться до Рижского, Ленинградского, Казанского, Ярославского и Курского железнодорожных вокзалов.

Маршруты будут интегрированы в систему транспортной инфраструктуры города, а интервал движения в час пик между электропоездами составит пять-шесть минут. Вместе с тем ведется проектирование еще двух диаметров, Зеленоград – Раменское и Апрелевка – Железнодорожный, и прорабатывается маршрут пятого, последнего, диаметра, связанного с Павелецким направлением.

По мнению экспертов, проект Московских центральных диаметров позволит удачно соединить радиальные направления железной дороги и запустить сквозное движение через центр столицы, а также обеспечит комфортный проезд для 6,9 млн москвичей и 2,7 млн пассажиров из Подмосковья.

«МЦД – один из самых масштабных проектов Москвы. Он имеет огромное градостроительное значение. Это не только новые быстрые маршруты через весь город, это еще и удобная связь с ближайшими городами-спутниками. Кроме того, новые станции рельсового транспорта дадут мощный импульс развитию прилегающих к столице территорий, которые пока не используются по причине транспортной недоступности», – отметил заммэра по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Также в первом полугодии в столице открыли восемь станций метро. Четырьмя новыми станциями Некрасовской линии на участке от «Некрасовки» до «Косино» за три с половиной месяца уже воспользовались свыше 4 млн пассажиров. Таким образом удалось уменьшить пассажиропоток на станциях Таганско-Краснопресненской и Калининской линий. На станции «Выхино» он снизился на 23%, на станции «Новоосино» – на 8%, на станциях «Лермонтовский проспект» и «Жулебино» – на 8% и 6% соответственно.

Протяженность участка между другими четырьмя новыми станциями, расположенными на Сокольнической линии метро (от «Саларьево» до «Коммунарки»), составила 10 км. Его ввели в строй в середине июня. Новые станции обслуживают территорию восьми муниципальных образований, где проживает 360 тыс. человек. За все это время метро смогли воспользоваться свыше 1,2 млн пассажиров. По мнению жителей пригородных территорий, продление Сокольнической линии метро в Коммунарку позволило существенно улучшить транспортное обслуживание горожан, работающих в поселках Московский и Сосенское. К тому же удалось уменьшить плотность пассажиропотока на станциях «Саларьево» – на 14%, «Теплый стан» – на 11% и на станции «Бунинская аллея» – на 3%.

«Сама технология строительства этого участка метро уникальна. Большая часть трассы впервые проходит по земле, внутри прозрачного тоннеля, а два ее километра – в виде совмещенного автомобильного и метро тоннеля. Метро проложено в створе магистрали. Такого опыта в Москве не было. Тем не менее мы построили этот участок за рекордно короткие сроки, то есть почти за два года ввели в строй путепроводы, тоннели, магистрали, наземные участки метро. Весь этот проект в значительной степени преобразил новую Москву», – отметил Сергей Собянин.

Марат Хуснуллин, в свою очередь, рассказал, что Москва ежегодно вводит более сотни километров дорог в виде крупных магистралей и транспортных связей районного назначения. К Дню города в столице завершили строительство нескольких крупных дорожно-транспортных проектов – двух развязок на МКАД (на пересечении с Бесединским шоссе и улицей Генерала Дорохова) и трех новых магистралей – дублеров Дмитровского и Остафьевского шоссе, а также участка дороги в ТиНАО от Калужского до Варшавского шоссе.

«Программа строительства дорог и транспортных сооружений в Москве позволила снять загруженность основных магистралей более чем на 10%. И эта работа продолжится в будущем. Только в этом году мы уже построили 74 км дорог, 16 транспортных сооружений и 12 пешеходных переходов», – отметил Марат Хуснуллин и напомнил, что до конца года планируется ввести в строй еще 40 км дорог.



# Электричкам добавят платформ

На Киевском направлении МЖД появятся новые станции



Проект станции Аминьевская на Киевском ж/д направлении

□ Анна Ширяева

На западе Москвы между железнодорожными платформами Матвеевская и Очаково появятся Аминьевская и Очаково. Новая остановка уличит транспортную инфраструктуру районов Раменки и Очаково-Матвеевское. Станцию выполнят из стекла и алюминия, а фасады будут отделаны натуральным камнем. Также Москомархитектура согласовала архитектурный облик платформы Саннио Киевского направления МЖД. Изюминкой станции станет плитка с ярким узором, которой облицуют территорию вокруг наземных павильонов.

В столице продолжается развитие железнодорожных направлений, которые в скором времени будут интегрированы с Московскими центральными диаметрами, станциями БКЛ и МЦК. Особое внимание уделяется Киевскому направлению МЖД, поскольку эта ветка проходит по территории Троицкого и Новомосковского округов и является главной же-

лезнодорожной артерией новой Москвы. В скором времени на этом направлении появится новая платформа Аминьевская, которую построят на перегоне между платформами Матвеевская и Очаково. «Через подземный пешеходный переход пассажиры смогут сразу же попасть на станцию метро «Аминьевское шоссе», – рассказал главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов.

Новая станция будет состоять из трех платформ с навесами длиной 300 метров, кассовых залов и пункта охраны с турникетами. Конструкции павильонов изготовят из алюминиевых профилей с остеклением. Отделку внутренних помещений выполнят из натурального камня. Потолок в кассовом зале сделают из акустических плит, которые позволят убрать эхо. От входа на платформу будут вести два эскалатора и лестница. Маломобильные пассажиры смогут воспользоваться лифтами. Общая площадь застройки составит примерно 2 тыс. кв. метров.

Также Москомархитектура согласовала архитектурный облик платформы Саннио Киевского направления Московской железной дороги. «Платформа

строится в поселении Марушкинское, между остановками Кокоскино и Крехшино. Ширина платформ составит 8 метров, протяженность – 400 метров. От дождя и снега пассажиров защитят прочные навесы, выполненные из алюминиевых профилей с остеклением. Строительством нового остановочного пункта планируется завершить в 2020 году», – отметил Сергей Кузнецов. Попасть на платформы можно будет с помощью двух эскалаторов или по лестницам.

В подземном пространстве станции разместятся кассовый зал и пункт охраны. Для отделки внутренних помещений используют натуральный камень. Территорию вокруг наземных павильонов облицуют плиткой с ярким узором, также здесь установят скамейки и урны.

В рамках развития Киевского направления МЖД ведется и реконструкция платформы Крехшино. С июля нынешнего года станция закрыта на ремонт. На остановочном пункте появится новая платформа с навесом, а также подземный переход с эскалаторами и лифтом. Новая инфраструктура повысит комфорт и безопасность пассажиров.



**К 2025 ГОДУ ПАССАЖИРОПОТОК НА ОТДЕЛЬНЫХ СТАНЦИЯХ МАРШРУТОВ МЦД-1 ОДИНЦОВО – ЛОБНЯ И МЦД-2 ПОДОЛЬСК – НАХАБИНО МОЖЕТ ВОЗРАСТИ НА 70%**

## КСТАТИ

Москомархитектура согласовала проекты платформ, которые расположатся на втором Московском центральном диаметре, проходящем по маршруту Нахабино – Подольск. Это станции Волоколамская, Щукинская, Курьяново и Пенягино. «Все проекты выполнены на высоком уровне – станции станут узнаваемыми и удобными для использования. У проектировщиков была задача сделать дизайн, отвечающий всем современным тенденциям в архитектуре и при этом соответствующим высоким требованиям к объектам такого типа. В результате мы получили платформы, сочетающие в себе лучшие черты городского и пригородного транспорта, о чем ранее заявлял мэр Москвы Сергей Собянин», – сказал главный архитектор столицы Сергей Кузнецов.

Архитектурный облик станций органично впишется в окружающую застройку. Дизайн платформ опирается на ритмичное остекление и перетекание прямых строгих линий в плавные и динамичные. Фасады платформ выполнят из стекла и металла. Каждый павильон будет иметь собственную форму, но всех их объединит общий стиль. Платформы расположатся под навесами, дизайн которых также будет сочетаться с общей концепцией оформления остановки. Каждая станция будет состоять из входной группы, кассового зала, зоны досмотра, а также перехода и самой платформы.

По словам Сергея Кузнецова, к 2025 году пассажиропоток на отдельных станциях маршрутов МЦД-1 Одинцово – Лобня и МЦД-2 Подольск – Нахабино может возрасти на 70%. «Рост пассажиропотока возникнет не сразу. Если говорить о периоде пуска, то ожидается увеличение на 15%. Ощутимый эффект начнет наблюдаться после 2025 года, когда полностью будет сформирована необходимая инфраструктура – МЦД поедет по своим путям и заработает как полноценный городской вид транспорта», – отметил главный архитектор столицы.

# Маршрут построят

От «Косино» до «Лефортово» будет шесть остановок

□ Анна Вальман

До конца этого года планируется завершить строительство участка Некрасовского радиуса и двух станций на Большой кольцевой линии (БКЛ). Перед городской властью и строителями стоит задача не просто достроить станции разных линий, а связать их в единый маршрут. На традиционном субботнем объезде заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин проинспектировал ход строительства нового кольца метро на северо-востоке и востоке города.

Работы по строительству станций «Авиамоторная» и «Лефортово» на Большой кольцевой линии метро идут полным ходом. В частности, завершаются отделочные работы на станции «Лефортово» (готовность 95%), а на станции «Авиамоторная» платформа практически готова – работы выполнены на 90%. К концу года здесь планируется завершить тяжелые строительные работы и пусконаладку оборудования.



Готовность станции «Лефортово» – 95 процентов

Участок Большой кольцевой линии метро от станции «Нижегородская» до «Лефортово» первое время будет эксплуатироваться как продление Некрасовской линии. В свою очередь, до конца года к «Нижегородской» предполагается протянуть розовую ветку. Именно поэтому строительство обоих участков взаимосвязано и ведется параллельно. При этом строители работают на максимум своих возможностей, чтобы горожане как можно скорее воспользовались новым удобным маршрутом.

Напомним, Некрасовская линия появилась на схеме Московского метрополитена в этом году. Пока она состоит из четырех станций и имеет всего одну пересадку – на Таганско-Краснопресненскую ветку, при этом новый строящийся участок до станции «Нижегородская» будет включать в себя еще четыре станции. Проектировщики рассчитывают, что новая часть линии позволит серьезно перераспределить пассажиропотоки и разгрузит Таганско-Краснопресненскую ветку, так как на «Нижегородской» можно

будет пересечь на линию Московского центрального кольца.

Интеграция на первом этапе в Некрасовскую линию участка Большой кольца со станциями «Авиамоторная» и «Лефортово» позволит повысить комфорт при пользовании метрополитеном. В частности, на станции «Авиамоторная» появится пересадка на Калининско-Солнцевскую линию.

Планируется, что в следующем году к этому маршруту прибавится еще участок до станции «Рубцовская» БКЛ, откуда можно

будет пересечь на Арбатско-Покровскую линию. Кстати, тоннели от станции «Лефортово» до станции «Рубцовская» тоже уже полностью проложены. В дальнейшем северо-восточный участок БКЛ будет подключен к уже действующей «Савеловской». Это должно произойти в 2021–2022 годах. Необходимо заметить, что протяженность всего северо-восточного сектора БКЛ составляет 14 км, в конечном итоге там появятся семь станций и шесть пересадок на другие линии метро, Московское центральное кольцо и Московские центральные диаметры.

Согласно проекту, БКЛ будет состоять из 31 станции, общая протяженность составит около 70 км. Напомним, полностью завершить строительство БКЛ планируется до конца 2023 года.

«В данный момент строительные работы развернуты на всех участках Большой кольцевой линии, проходка тоннелей ведется силами 21 специализированного проходческого комплекса. Мы построили уже три четверти всех тоннелей на БКЛ, несмотря на это, объемы техники и численность рабочих здесь будут увеличиваться», – сказал Марат Хуснуллин.

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ

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



Напомним, с 2011 по 2018 год в Москве было построено 67 млн кв. метров недвижимости, в том числе 26 млн кв. метров жилья. В этом году столица также показывает очень высокие, я бы сказал, небывалые темпы строительства жилья и ввода его в эксплуатацию. Так, в январе–августе текущего года в Москве введено в эксплуатацию 3,3 млн кв. метров жилой недвижимости, что почти в 2,5 раза превышает показатель за аналогичный период прошлого года.

Такой прирост объясняется завершением работы над проектами, которые ранее находились в высокой степени готовности. Отдельно отмечу, что большинство объектов построено за счет инвесторов. Это говорит о хорошем инвестиционном климате в российской столице, несмотря на экономические сложности. В то же время за счет бюджета в столице возвели с начала года всего 408 тыс. «квадратов» жилья. Однако и этот показатель будет расти – по мере разворачивания программы реновации жилого фонда.

Мировая практика показывает, что один из основных драйверов развития мегаполиса – строительство жилья. Москва активно сокращает отставание от других мегаполисов по обеспеченности населения жильем и занимает четвертое место в мире по темпам строительства жилья, обогнав Нью-Йорк. При этом подчеркну, что наш город комплексно формирует новые кварталы, максимально учитывая пожелания и интересы москвичей. Перед нами стоит задача не просто построить новые объекты, а сформировать полноценную и комфортную городскую среду. Например, в этом году в городе уже ввели в эксплуатацию 14 детских садов, шесть школ и блоков начальных классов, два лечебных учреждения и пять спортивных объектов. Кроме того, открыли 13 новых гостиниц и апарт-отелей и семь промышленно-производственных объектов.

Не менее важно для нормального функционирования мегаполиса и строительство дорог. С начала года в нашем городе построено и реконструировано около 74 км дорог, еще около 40 км планируется ввести до конца года. Такие темпы работ, поддерживаемые на протяжении уже нескольких лет, позволили снять нагрузку основных магистралей более чем на 10%.

Отдельно подчеркну, что наряду с этим активно развивается и мегапроект «Новая Москва». Например, план по вводу нежилой недвижимости в Троицком и Новомосковском административных округах (ТиНАО) выполнен досрочно – на сегодняшний день введено уже 641 тыс. кв. метров. В основном это объекты для создания новых рабочих мест, а также социальная инфраструктура. Кроме того, до конца года в новой Москве планируется ввести еще не менее 150 тыс. кв. метров нежилой недвижимости.

Представляя общую картину по совокупному вводу недвижимости в столице, необходимо сказать, что, по нашим предварительным прогнозам, он составит в этом году от 9 до 10 млн кв. метров.

# 3,3

**МЛН КВ. МЕТРОВ ЖИЛОЙ НЕДВИЖИМОСТИ ВВЕДЕНО В МОСКВЕ С НАЧАЛА ГОДА**

**мой адрес**  
В Сколково  
жилой комплекс  
М.СЛАВЯНСКИЙ БУЛЬВАР

(495) 125-21-11  
мой-адрес.рф

ОТ **112,3** КВ.М

**ВРЕМЯ ДУМАТЬ О БУДУЩЕМ!**

- КВАРТАЛ ПРЕМИУМ-КЛАССА
- ВЫСОТА ПОТОЛКОВ 3,4 М
- СВОБОДНАЯ ПЛАНИРОВКА
- ПАНОРАМНОЕ ОСТЕКЛЕНИЕ

## 04 | транспорт опыт

Щит «нырнул»  
в большой тоннель

Три четверти перегонов построены на БКЛ

□ Андрей Макарский

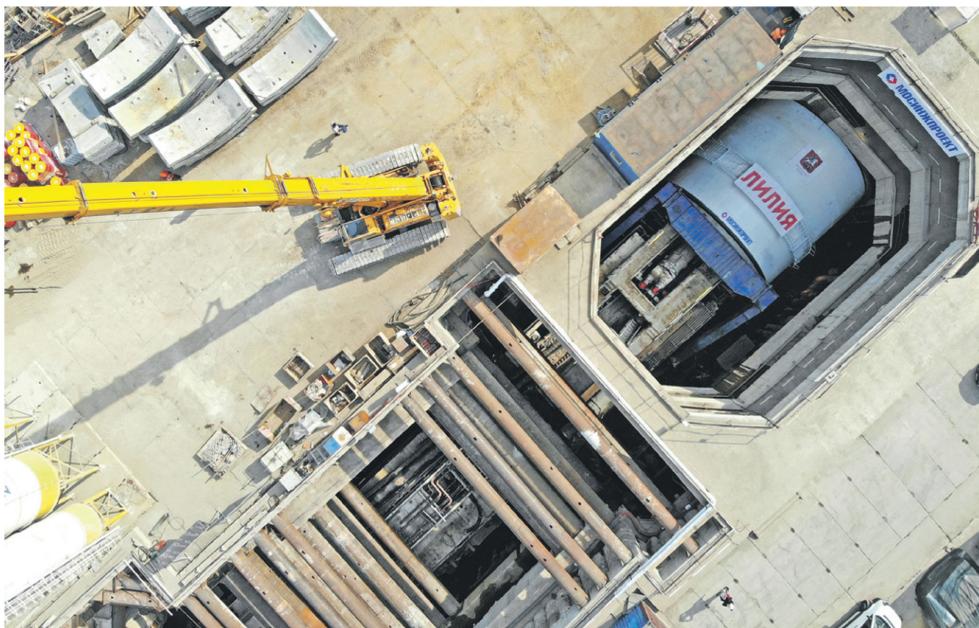
В Москве началось строительство двухпутного тоннеля Большой кольцевой линии метро от станции «Карамышевская» до «Мневников». Старт щиту «Лилия» дал мэр Москвы Сергей Собянин. С запуском западного участка БКЛ район Мневниковской поймы будет полностью обеспечен метро. В перспективе на базе «Карамышевской» создадут транспортно-пересадочный узел, которым будут пользоваться до 70 тыс. пассажиров в день.

Мэр Москвы Сергей Собянин дал старт проходке двухпутного перегонного тоннеля от станции «Карамышевская» до станции «Мневники» на западном участке Большой кольцевой линии Московского метрополитена.

«Активно строим западный участок Большого кольца метро. Сегодня исторический момент: запускаем уникальный тоннелепроходческий щит диаметром 10 метров. Он «нырнет» на глубину 30 метров и через несколько месяцев дойдет до станции «Мневники», дальше построит тоннель до «Можайской», – сказал Сергей Собянин.

«Лилия» – первый в московской истории десятиметровый тоннелепроходческий комплекс. Генеральный директор АО «Мосинжпроект» (единица оператора проектирования и строительства метро) Марс Газизуллин отметил, что щит уже зарекомендовал себя в работе, успешно построил двухпутный тоннель от станции «Косино» до «Окской» Некрасовской линии метро.

Всего, по оценке Сергея Собянина, вдоль западного участка БКЛ расположены микрорайоны с общей численностью жителей около полумиллиона человек. «Этот район Москвы, расположенный в Мневниковской пойме, в скором времени будет полностью обеспечен метро», – сказал он.



«Лилия» начала прокладку первого 10-метрового тоннеля на БКЛ



**БЛАГОДАРИ ТАКОЙ КОНЦЕНТРАЦИИ ТЕХНИКИ ПРОХОДКА ТОННЕЛЕЙ ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКОВ, И СЕГОДНЯ УЖЕ ВЫПОЛНЕНО 72% ПЕРЕГОНОВ**

Более того, рядом со станцией «Карамышевская» появится новый микрорайон, построенный по программе реновации. И хотя возведение этих жилых домов еще только в планах, станция метро для них уже строится.

Среди пассажиров «Карамышевской» будут и многочисленные посетители спортивного центра в Крылатском, и жители района Филевский Парк. К нему построят мост через Москву-реку. А в будущем на базе станции метро планируют также создать новый транспортно-пересадочный узел. Ожидается, что им будут пользоваться до 70 тыс. пассажиров в день.

Мэр также рассказал, что возведение Большой кольцевой линии находится в самом разгаре. Сейчас это самый масштабный транспортный проект в столице и один из крупнейших в мире. На стройке работают сразу 14 проходческих щитов. Благодаря такой концентрации техники проходка тоннелей идет с опережением графиков, и сегодня уже выполнено 72% перегонов.

«На Большой кольцевой линии готовы фактически три четверти тоннелей. План проходки выполнен на северо-восточном участке: полностью готовы перегоны от «Нижегородской» до «Стромынки», продолжается строительство левого и правого перегонных тоннелей на участке от «Стромынки» до «Савеловской». Кроме того, на южном участке кольца опережаем сроки строительства: готовы правые тоннели между станциями «Каховская» до «Зюзино» и от «Воронцовской» до «Улицы Новаторов», возводятся левые тоннели на данных участках. Также ведется проходка обоих тоннелей между станциями «Улица Новаторов» и «Проспект Вернадского», – отметил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Глава стройкомплекса также рассказал, что на юго-западе БКЛ построены четыре тоннеля между «Аминьевским шоссе» и «Проспектом Вернадского»,

а также пройден левый перегонный тоннель от станции «Аминьевское шоссе» до переходной камеры. На западном участке Большой кольцевой линии пройдены тоннели между станциями «Карамышевская» и «Улица Народного Ополчения», на восточном – от монтажной камеры возле станции «Текстильщики» до «Нижегородской».

«На БКЛ будут построены как традиционные для московского метро однопутные тоннели, которые возводятся при помощи 6-метровых тоннелепроходческих комплексов, так и двухпутные, для их строительства действуют щиты диаметром 10 метров. Недавно мэр Москвы Сергей Собянин дал старт строительству первого двухпутного участка от станции «Карамышевская», который протянется до переходной камеры возле станции «Аминьевское шоссе». Второй двухпутный участок будет на востоке кольца – между станциями «Текстильщики» и «Каширская», – сказал Марат Хуснуллин.

## Москва идет своим путем

Алексей Колин о создании Московских центральных диаметров и международном опыте

□ Наталия Журавлёва

Проект МЦД вызывает большой интерес и у специалистов, и у жителей Москвы. Нужно ли столице это новшество, не создаст ли это каких-то непредвиденных неудобств для москвичей и насколько это облегчит передвижение по городу? Мы открываем рубрику, где эксперты будут делиться своим мнением о развитии МЦД.



Научно-образовательный центр «Независимые комплексные транспортные исследования» РУТ (МИИТ) занимается предпроектными и проектными работами, связанными с выработкой технологических, схемных решений для транспорта. Руководитель центра Алексей Колин размышляет, в чем плюсы и минусы проекта Московских центральных диаметров.

**■ Алексей Николаевич, насколько проект МЦД будет востребован в столице?**

– Начну с того, что наш институт несколько лет назад проводил исследование возможностей развития Московского железнодорожного узла, по итогам которого мы дали ряд рекомендаций по интенсификации пассажирских перевозок. Уже тогда подчеркивалась необходимость перехода на тактовое расписание движения поездов, тарифной интеграции и использования различных типов подвижного состава, ликвидации дневных технологических перерывов и т.п. В большинстве своем наши предложения легли в основу проекта МЦД. Основной задачей этого нового сервиса, бренда, если хотите, является повышение привлекательности железнодорожного транспорта. И подчеркну, что этот проект выгоден не только жителям Подмосковья, в большей степени он нацелен на москвичей.

**■ Какие основные плюсы для Москвы вы видите в запуске МЦД?**

– Плюсы несомненные. Несмотря на то что транспортная система Москвы действительно бурно развивается, а мы видим в последние 10 лет очень высокие темпы строительства метро, главные транспортные проблемы возникают не там, где появляются новые станции, а на подъезде к Кольцевой линии подземки. Количество пассажиров в самые насыщенные периоды на самых напряженных линиях, например на Таганско-Краснопресненской, достигает 8 человек на кв. метр и даже больше, проектная пассажирская способность превышена на 40%! Ни о какой комфортной поездке речи быть не может. Поэтому, конечно, жизненно необходимо продолжать искать любые возможные способы наращивания провозной способности и перераспределения пассажиров с перегруженных пересадочных узлов метро.

В этой связи задействовать существующие транспортные коммуникации, потенциал которых недоиспользовался – речь про железную дорогу, – абсолютно правильный вектор. Развитие ж/д сервиса, его перевод на совершенно другой и более качественный уровень позволит повысить привлекательность городской электрички и перераспределить пассажиров в радиальных линий метро на диаметральные ж/д линии.

**■ Москва развивается и строится во многом по схеме развития Большого Парижа. Можно ли сравнить наш проект МЦД с парижской системой городской электрички RER?**

– Да, в парижском узле с 1970-х годов сеть железных дорог стала вторым метрополитеном, некоторые эксперты так и называют RER «пригородным метрополитеном». Для этого парижские власти соединили заканчивающиеся на вокзалах радиальные ж/д линии подземными участками через центр города, получив как бы новые диаметры вне линий метро. Причем если на линиях метро, которые строились еще в начале XX века, очень короткие перегоны – 500 метров, то в системе RER – 2 км, то есть получился транспорт с более высокой скоростью. Такой же потенциал есть и в Москве.

Однако первые два направления – МЦД-1 и МЦД-2 – это «раскатка» существующих диаметральных маршрутов (связки между Курским и Рижским, Белорусским и Савеловским направлениями существовали с 1930-х годов). Их просто решили привести в порядок. Но в следующих маршрутах речь будет идти о создании новых конфигураций, которых не было ранее.

**■ Поясните, о чем речь?**

– Если говорить с точки зрения геометрии, то непосредственно через исторический центр города маршруты МЦД не проходят. Близко к центру – да, но получается, что самые крупные центральные транспортные узлы мы не задействуем. На мой взгляд, нам все же стоило брать пример с того же Парижа, Мадрида или Лондона, которые построили подземные тоннели для железных дорог в центре мегаполисов, тем самым разгрузив важнейшие пересадочные узлы. Получается, что российский столица идет по своему пути – наши диаметры будут не совсем такими, как в европейских столицах.

**■ Как скоро пассажиры почувствуют, что МЦД облегчили им жизнь?**

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

## Приезжайте к нам учиться

Сербы готовы перенять опыт московских метростроителей

□ С. 1

□ Максим Клинский

Летом этого года Московский урбанистический форум посетил мэр сербской столицы Зоран Радоичич. Тогда он рассказал, что Белград испытывает серьезные транспортные проблемы, подобные тем, с которыми столкнулась Москва на рубеже тысячелетий. И в ближайших планах сербов серьезно пересмотреть свою транспортную стратегию. «На меня произвело сильное впечатление то, как работает и какими темпами строится метро в Москве. Белград сейчас также находится в фазе развития метрополитена, хотя у нас, конечно, не такие грандиозные планы. Мы попытаемся взять из вашего опыта все, что поможет нам в строительстве и реализации наших программ. Но не только это. Я хотел бы выделить системы по контролю над пробками. Мы также попытаемся применить их у себя», – сказал он на МУФе.

Спустя несколько месяцев делегация из Белграда приехала, чтобы поближе познакомиться с грандиозной московской стройкой. Тостам показали программу развития московского метро, одну из самых масштабных в мире. В частности, на примере строительства станции «Кара-

мышевская» был продемонстрирован процесс возведения БКЛ, которая станет самой протяженной кольцевой веткой подземки на планете.

Сейчас в российской столице почти 270 станций метро. С 2011 года построено 155 км линий, 81 станция метро и Московского центрального кольца (МЦК), 10 электродепо на 11 тыс. рабочих мест. Метро в шаговой доступности от дома получили 4 млн москвичей.

«Для нас большая честь оказаться здесь, на строительстве новой станции метро. Дело в том, что в Белграде нет полноценного метро, его строительство планируем начать в ближайшие годы. Это важная задача для всей Сербии, в этом направлении мы интенсивно работаем. Хотим перенять московский опыт метростроения у нас дома, в Белграде», – поделилась Ирена Вуйович, глава муниципалитета округа Савски-Венац города Белграда.

Строительство традиционного метрополитена в Белграде предполагалось еще с 1950-х годов. К 1976 году был разработан проект первой линии, в 1980-е годы началось ее строительство. Рассматривалась возможность прокладки метро советскими специалистами в счет погашения внешнеторговой задолженности



Делегация из Белграда на площадке строительства станции метро «Карамышевская» БКЛ

Советского Союза перед Югославией. Но завершение проекта было отменено в 1982 году, а спроектированные для него две подземные станции и тоннели в центре города было решено по началу включить в сеть обычных пригородных электропоездов «Беовоз». Строительство было начато в середине 1980-х годов. Тоннели были построены к 1992 году, а подземные станции, выглядящие как обычные станции метро – «Караджорджев парк» (мелкого заложения) и «Вуков споменик» (глубинной) 43 метра, одна из самых глубоких в Европе вне СССР, – были открыты в июле 1995 года.

В 2000-е годы в Белграде вновь вернулись к теме метро. Была разработана концепция, которую даже включили в генплан города. Согласно документу, первая ветка должна была быть запущена в 2012 году, а система линий – в 2021-м. Также рассматривалась возможность привлечения к работе российских специалистов. Но вновь проект был отменен.

По словам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, темпы строительства транспортной инфраструктуры и уровень применяемых технологий вы-

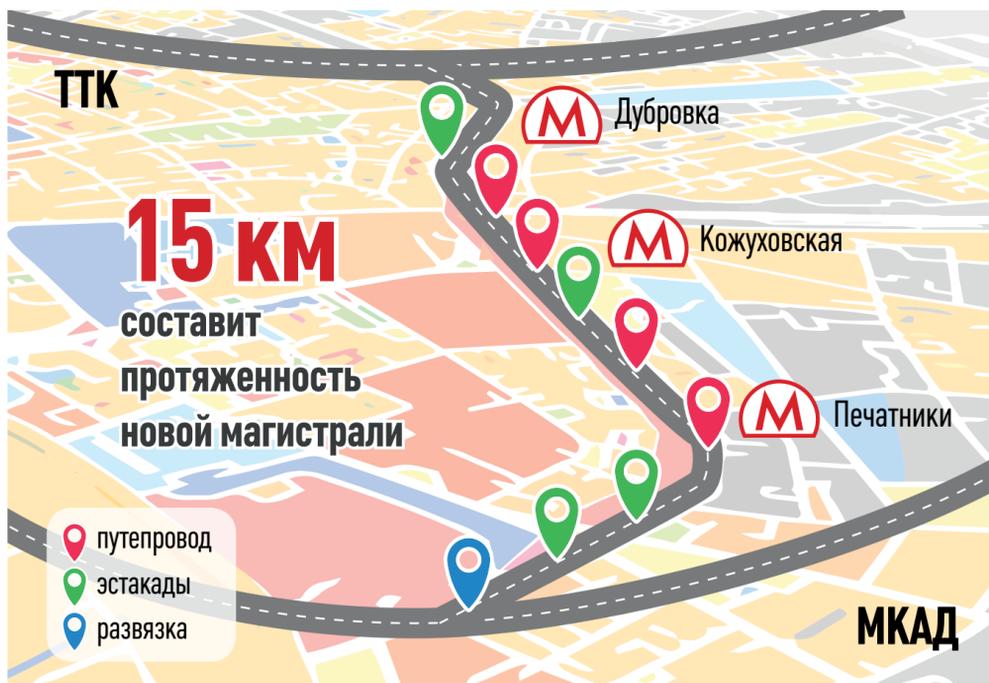
зывают большой интерес не только российского, но и зарубежного профессионального инженерного сообщества. Все больше иностранных специалистов, посещая столицу России, хотя бы своими глазами увидеть, как возводятся новые объекты, уже сегодня создающие образ современной Москвы.

Например, в июле в рамках визита делегации Европейского совета инженеров строительства (ЕСИС) в Москву ее представили во главе с президентом ЕСИС Арисом Чатзидакисом встретились с руководством городского инженерингового холдинга «Мосинжпроект» и посетили стройплощадку станции метро «Нижегородская» Большой кольцевой линии.

«Я очень впечатлен масштабом объекта, европейским уровнем организации строительства, квалификации инженеров, качеством применяемого оборудования и, конечно, темпом строительства», – отметил Арис Чатзидакис и добавил, что Совет европейских инженеров готов сотрудничать с российскими компаниями и специалистами как в части консультирования по внедрению новых технологий, так и по обмену уже накопленными знаниями в проектировании и строительстве.

# Двадцать пятая вылетная

Строительство дублера Люблинской улицы начнется до конца года



□ Екатерина Шмелёва

До конца года на юго-востоке Москвы начнется строительство новой вылетной магистрали, которая пройдет от Третьего транспортного кольца до недавно открытой после реконструкции развязки МКАД с Бесединским шоссе. Протяженность трассы составит 15 км, на ней будет по три полосы движения в каждом направлении.

Вылетные магистрали являются основой транспортного каркаса Москвы, который продолжает активно развиваться. Только в этом году в городе планируется построить около 70 км дорог и искусственных сооружений. А до 2024 года – еще около 400 км. Будут в их числе и новые вылетные магистрали. Одна из них, как сообщили в стройкомплексе столицы, появится на юго-востоке мегаполиса и фактически станет дублером Люблинской улицы. «В ближайшие годы будет сформировано новое радиальное направление от ТТК до Бесединской развязки на МКАД. До-

рога пройдет через районы Южнопортовый, Печатники, Марьино и Братеево. Ее строительство планируется начать до конца этого года и завершить в 2022 году», – рассказал глава стройкомплекса Марат Хуснуллин.

Новая магистраль будет состоять из нескольких участков. Она стартует от Третьего транспортного кольца (ТТК) в районе метро «Дубровка» и сначала пройдет по существующим Южнопортовой улице и 2-му Южнопортовому проезду, которые ждут реконструкция. Дорога пересечет промзону «Южный порт» и от метро «Печатники» будет строиться параллельно улице Люблинской вплоть до ее пересечения с улицей Нижние Поля. После чего вновь сольется с существующими трассами. Таким образом, при реализации проекта строителям предстоит реконструировать два участка в начале и в конце новой вылетной магистрали и заново построить всю центральную часть. «Со стороны МКАД трасса пройдет по участкам Бесединского шоссе и улице Люблинской, а на пересечении улиц Люблинской и Нижние Поля начнется новая дорога», – поясняет Хуснуллин.

В рамках проекта планируется построить несколько искусственных сооружений. В частности, эстакады через улицы Трофимова и Братеевскую, путепроводы через Курское направление железной дороги, улицы Верхние Поля и Перерва, разворотные эстакады над проектной магистралью в районе Печатники и гипермаркета «Реал», транспортную развязку на продолжении Орехового бульвара. Новые участки дороги будут построены вдоль территории Люблинского литейно-механического завода, а также от подъездных путей к промзоне «Южный порт» до путепровода через Курское направление железной дороги.

Общая протяженность новой вылетной магистрали составит 15 км. На ней будет по три полосы для движения в каждом направлении. По трассе запустят маршруты наземного общественного транспорта. Для этого сделают остановки и заездные карманы. Кроме того, планируется построить восемь надземных и подземных пешеходных переходов. По словам главы стройкомплекса, новая дорога обеспечит транспортные

связи между районами Центрального, Юго-Восточного и Южного округов, а также уменьшит транспортную нагрузку на Волгоградский проспект, Люблинскую улицу, Каширское шоссе и прилегающую УДС. В администрации отмечают, что строительство очередной вылетной магистрали стало возможным после реконструкции Бесединской развязки на МКАД. Старый «клеверный лист» не смог бы справиться с увеличением автомобильного потока, но сейчас «бутылочное горлышко» практически ликвидировано. 3 сентября мэр Москвы Сергей Собянин открыл 4,6 км основных дорожных сооружений, построенных для увеличения пропускной способности развязки, в том числе эстакаду, путепровод и несколько съездов/выездов на внутреннюю и внешнюю сторону Кольца. Остальные работы на пересечении Бесединского шоссе и МКАД планируется завершить в октябре. Это строительство еще 0,7 км дорожных участков и надземного пешеходного перехода через МКАД, а также благоустройство и озеленение. «Реконструкция развязки сделает более комфорт-



**ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ НОВОЙ ВЫЛЕТНОЙ МАГИСТРАЛИ СОСТАВИТ 15 КМ. НА НЕЙ БУДЕТ ПО ТРИ ПОЛОСЫ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ В КАЖДОМ НАПРАВЛЕНИИ**

## Мы ждем трамвая

Краснобогатырскую улицу реконструируют

□ Максим Клинский

Городские власти планируют реконструировать Краснобогатырскую улицу. Среди прочих работ запланирован ремонт трамвайных путей. Как узнала «Московская перспектива», их должны отделить от основной магистрали, что повысит безопасность. Сегодня этот транспорт ездит по середине дороги, пассажиры выходят на проезжую часть, а любое ДТП парализует движение трамваев.

Власти Москвы объявили конкурс на определение подрядной организации на проектирование реконструкции Краснобогатырской улицы.

«По просьбе москвичей мы планируем приступить к реконструкции Краснобогатырской улицы летом 2021 года, – сообщил руководитель департамента строительства города Москвы Андрей Бочкарёв. – Предстоит провести реконструкцию на участке от Ростокинского проезда до Просторной улицы. В общей сложности работы коснутся четырехкилометрового участка».

Как рассказала председатель Москомархитектуры Юлиана Княжевская, сейчас идет активное преобразование производственных территорий заводов, расположенных вдоль Краснобогатырской улицы. «Кроме того, у нас в разработке находится еще один проект планировки территории, который предусматривает здесь создание общественного, делового и жилого пространств. Все это требует развития и улично-дорожной сети в районе», – сказала она.

В рамках проекта помимо реконструкции Краснобогатырской улицы с организацией четырех полос движения также планируется ремонт улицы Богатырский Мост (от Краснобогатырской улицы до Богородского шоссе) с расширением до трех полос и Богородского шоссе от Ростокинского проезда до проспекта Ветеранов, где будет создано шесть полос движения.

На всех участках предусмотрены широкие тротуары, велодорожки. В рамках реконструкции Краснобогатырской улицы также будет построен мост через реку Яузу на Проектируемый проезд № 422 и обновлен путепровод на улице Богатырский Мост. При необходимости будут установлены шумозащитные экраны и заменены окна в соседних домах, а также проведены мероприятия по благоустройству и озеленению.

Для пассажиров общественного транспорта хорошая новость – трамвайные пути также будут реконструированы и отделены от проезжей части. Эта линия, до треугольника на пересечении с Миллионной улицей, была построена еще в 1886 году для конки, таким образом, является одной из старейших, сохранившихся в Москве.

В общей сложности строителям предстоит переложить около четырех километров путей (в каждую сторону) и столько же километров контактной сети.



Трамвай на Краснобогатырской улице будет отделен от проезжей части автодороги

# Площадь на потоке

Территорию у Савеловского вокзала благоустроят к запуску МЦД

□ Елена Егоршина

Официально пятячок перед Савеловским вокзалом называется площадью Бутырская Застава, однако мало кто из москвичей употребляет это название. Основным драйвером развития этой территории всегда был Савеловский вокзал, а после запуска Московских центральных диаметров его значение в транспортной системе столицы только возрастет. Городские власти ожидают, что пассажиропоток на вокзале в часы пик увеличится с 6,9 тыс. человек до 12,5 тыс. человек. А общее количество пользователей всех видов транспорта, останавливающихся на площади, составит 245 тыс. пассажиров в сутки. «Это будет большой транспортный узел, который обеспечит пересадку между станциями метро «Савеловская» Серпуховско-Тимирязевской и Большой кольцевой линий, железнодорожными платформами МЦД и Савеловским вокзалом», – говорит Марат Хуснуллин. По его словам, создание транспортного узла позволит значительно улучшить транспортное обслуживание районов Савеловский, Беговой и Марьяно Рошча, а также разгрузит действующее Кольцевую и серую ветки метро.

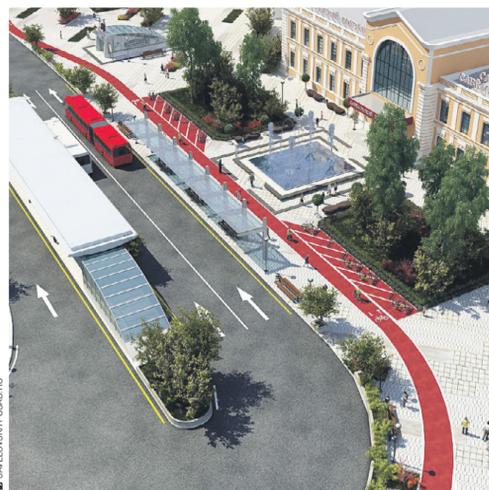


У Савеловского вокзала началась подготовка к благоустройству

Чтобы обеспечить комфортное функционирование ТПУ, на привокзальной площади проводится благоустройство. Уже построены два подземных вестибюля станции «Савеловская» БКЛ с выходами на обе стороны Бутырской улицы и к ж/д платформам Савеловского вокзала. А также перроны для остановки наземного пассажирского транспорта. К ним будет вести подземный пешеходный переход, благодаря которому

пассажиры метро и МЦД смогут пересаживаться на автобусы и электробусы по принципу «сухие ноги». «Там же мы по просьбе департамента транспорта делаем зарядные устройства для электробусов», – рассказывает Хуснуллин. Кроме того, на привокзальной площади реконструируют дороги и тротуары, установят малые архитектурные формы и создадут небольшую парковку для такси. По словам главы стройкомплекса, основные работы по

благоустройству площади Савеловского вокзала планируется завершить к концу этого года. «Думаю, что к запуску Московских центральных диаметров у нас будет благоустроенная площадь», – сообщил заммэра. По планам администрации, на Савеловском вокзале будет останавливаться МЦД-1, следующий из Лобни в Одинцово. На Савеловском направлении этого маршрута будет организовано 12 остановочных пунктов, причем



Проект площади Бутырская Застава

три из них – Илимская, Петровско-Разумовская и Дмитровская – появятся впервые. По словам главного архитектора Москвы Сергея Кузнецова, на новом остановочном пункте Петровско-Разумовская будет организована пересадка на две линии метро и Октябрьскую железную дорогу. «На станции Дмитровская пересекутся МЦД-1 и МЦД-2. Также здесь сформируется дополнительная пересадка на одноименную станцию метро», – пояснил главный архитектор. Кроме того, на станциях Марк и Лианозово Савеловского направления планируется перенести платформы, чтобы в перспективе организовать удобные и безопасные пересадки на проектируемые станции метрополитена. Однако основной поток пассажиров на МЦД-1, по прогнозам экспертов, примет станция Савеловская.

Когда работы по благоустройству привокзальной площади за-

кончатся, на ней останется только один забор – возле выхода с БКЛ на Бутырскую улицу. Здесь, по словам Марата Хуснуллина, планируется построить коммерческую часть ТПУ, в которую войдет одна гостиница. «Сейчас площадка готовится на конкурс. Строительство этого объекта не влияет на движение пассажирских потоков и останется забором в стройке, все остальное будет уже выполнено», – подчеркивает заместитель мэра.

Ранее сообщалось, что гостиница будет рассчитана на 180 номеров, востребованность которых обеспечит близость вокзала и двух станций метро. Также под зданием отеля может появиться подземная парковка на 60 машино-мест. Интерес к этому проекту проявляли французские инвесторы.

В Москомархитектуре отмечают, что при подготовке к запуску пилотных МЦД будут благоустроены участки общей площадью почти 2 тыс. га. Планируется построить и реконструировать 67 км дорог и тротуаров, оборудовать 30 перехватывающих парковок и 47 стоянок для велосипедов. «С запуском диаметров город получит комфортные и освещенные подходы и подъездные дороги к железнодорожным станциям», – подчеркивает Сергей Кузнецов.

# Любите ли вы театр?

В ближайшие годы построят и реконструируют более 20 городских театров

■ Нина Жаворонкова

**В рамках проведения Года театра в России мэр Москвы Сергей Собянин решил увеличить грантовую поддержку столичным театрам. Об этом градоначальник сообщил в своем микроблоге в Twitter.**

Москва традиционно много делает для поддержки искусства. Но этот год особенный – Год театра в России. В связи с этим правительство Москвы, как сообщил Сергей Собянин, приняло решение увеличить объем грантов театрам на 400 млн рублей, выделить 250 млн на реализацию проектов театрального сообщества и 60 млн – на проекты Минкульта. По словам градоначальника, большинство мо-

сковских театров имеет хорошую, современную материальную базу и по большому счету московские театры, театральная жизнь переживает ренессанс. «На 70% увеличилось количество людей, которые посещают театры. Это здорово! Спасибо вам за большой труд», – отметил Сергей Собянин на недавней встрече с театральными деятелями. В 2019 году в рамках национального проекта «Культура» стартовала также масштабная программа по реконструкции и капитальному ремонту региональных детских кукольных

театров, рассчитанная до 2024 года. За пять лет будет отремонтировано около 40 театров.

Сегодня здания 51 театра находятся в хорошем состоянии – это 65% от общей площади всех учреждений.

31 театр нуждается в ремонте – а это 35% от общей площади. В ближайшие годы планируется построить и реконструировать более 20 городских театров, среди которых Театр-студия киноактера, Театр имени Владимира Маяковского, Театр имени А.С. Пушкина, театр «Эрмитаж» и другие. «Московская перспектива» заглянула в некоторые из них и поинтересовалась, какие изменения предостоят в ближайшее время заслуженным столичным театрам.



# Охота к перемене мест

Театр на Малой Бронной переедет во Дворец на Яузе

■ Виктор Дмитриев

**Новый сезон Театр на Малой Бронной открыл в родном здании, которое он занимает с 1962 года. Здесь по-прежнему идут спектакли и проходят репетиции. Но в конце декабря труппа вместе с реквизитом начнет переезд во Дворец на Яузе, где после новогодних каникул впервые будут показаны премьеры этого года, пообе-**

**щал главный режиссер театра Константин Богомолов. Предполагается, что реконструкция исторического здания продлится год-полтора.**

«Нам скоро придется переезжать на новое место. Переезд, в отличие от многочисленных обещаний прошлых лет, в этот раз неизбежен», – заверил артистов на сборе труппы перед началом сезона Константин Богомолов.

Ремонта в Театре на Малой Бронной не было 60 лет. Четырехэтажное здание по адресу Малая Бронная, д. 4, стр. 2, было построено в конце XVIII века и перестроено в начале XX.

С 1921 по 1951 год здесь размещался Государственный еврейский театр, который возглавлял Соломон Михоэлс, в 1951–1962-х годах – Театр сатиры. С 1962 года в здании располагается Театр на Малой Бронной.

Здание – памятник архитектуры, поэтому и реконструкция с реставрацией ему необходима весьма бережная. В обновленном проекте предусмотрена замена инженерных коммуникаций, усиление перекрытий, ремонт кровли зрительного зала, архитектурная подсветка фасада. В зрительном зале планируется заменить планшет сцены и установить современное оборудование, отвечающее за освещение, механику сцены, акустику, а вместо шумного вентилятора смонтировать современную систему кондиционирования.

В зале также перестелют паркет, установят новые кресла, отреставрируют старинные люстры и светильники. При этом исторические интерьеры здания не пострадают.



Ремонта в Театре на Малой Бронной не было 60 лет

# Цвет настроения разный

В театральном квартале устанавливают уникальные фонари

■ Ирина Зайцева

**В районе Московского театра Олега Табакова начали устанавливать уникальные фонари. Они были изготовлены по специальному заказу для улиц и переулков, расположенных по соседству со знаменитой «Табакеркой». Всего в этом районе появится 180 осветительных устройств.**

На улице Чапыгина и прилегающая к ней территория находятся множество театральных зданий. По предложению артистов и местных жителей здесь создается театральный квартал – место, где комфортно и тем, кто здесь живет, и тем, кто пришел в театр. Фонари должны были соответствовать общей атмосфере этого уникального московского района. Для создания фонарей была использована осветительная система Люцерна – све-

тильники на литой круглой чугунной опоре, применяемые для освещения улиц, парков, площадей, парковок и других открытых пространств. Фонари, которые будут украшать улицу Чапыгина и близлежащие переулки, отличает сложность исполнения.



# 18 месяцев ожидания

«Пушкинский» – сложный театр для реставраторов

■ Евгений Калинин

**Московскому драматическому театру имени А.С. Пушкина реставрация с реконструкцией ни в нынешнем, ни в следующем сезоне не грозит, хотя в очереди на проведение работ он стоял плечом к плечу с Театром на Малой Бронной. Но тот опередил и первым переедет во Дворец на Яузе, где до этого выступал в ожидании завершения реконструкции своего театра коллектив «Современника».**



## В ЧЕМ НУЖДАЕТСЯ ТЕАТР СЕГОДНЯ?



**Константин Богомолов,** художественный руководитель Театра на Малой Бронной:

Мне кажется, что действия московских властей в области культуры и театра заключаются в очень важном принципе: помогай и не навреди, помогай и не вмешивайся. Это очень важно для творчества, для людей культуры, для людей искусства. Это в каком-то правильном, хорошем смысле очень основательная политика, которая закладывает важный фундамент на будущее. Поэтому, на мой взгляд, в этом отношении Москва – один из примеров поведения властей в отношении культуры. Меня, человека, родившегося и выросшего в Москве, Сергей Семенович совершенно удивил тем, как он постепенно, последовательно вливается этот город в себя и начинает его ощущать лучше, чем многие коренные москвичи. И я, будучи человеком и язвительным, и злым, и довольно циничным, могу сказать: это город, в котором хочется жить.



**Дмитрий Оинас,** эксперт по историческому наследию, президент Делового клуба «Наследие и экономика»:

Любой проект возрождения исторического наследия можно считать театральным проектом, потому что язык исторического наследия нужно сделать понятным современному человеку. По сути, это процесс превращения прошлого в настоящее с помощью современных приемов. Театр делает примерно то же: режиссер берет классическое литературное произведение и перекладывает на понятный сегодняшней публике язык. Часто культурные программы на площадках, которыми мы занимаемся – в музеях, культурных центрах и пр., – включают в себя элементы театрализации для погружения человека в контекст времени. Так, человек может пережить какие-то исторические впечатления на себе – не со слов экскурсовода, из книжек, а самостоятельно. Поэтому мы работаем с театральными режиссерами, хореографами, сотрудничаем с театрами.



**Андрей Черников,** профессор Международной академии архитектуры ICIF, руководитель Международного фонда Якова Черникова:

Нам повезло, мы живем в пору расцвета театра. Он развивается по полифоническому принципу: спектакли включают совершенно равноценные по уровню балетные, драматические, музыкальные составляющие. Сценографы и художники, соревнуясь между собой, создают такие декорации, что это сложно считать просто оформлением сцены. В наших театрах работают профессионалы международного класса. Например, художник Сергей Бархин из известной архитектурной династии стал признанным театральным художником. Каждый его спектакль – это шедевр. Благодаря международным фестивалям мы видим работы зарубежных мастеров. Например, режиссера Роберта Уилсона, который считается театральным гуру, а в прошлом он тоже был архитектором. Спектакли его очень архитектурные. Свет и цвет в его постановках великолепны. Теодор Курентзис, Роберт Лепаж, Андрей Могучий, Лев Додин – работы этих режиссеров с точки зрения визуального оформления можно считать учебниками по архитектуре.



Сбор группы Московского драматического театра им. А.С. Пушкина, посвященный началу 70-го, юбилейного сезона

**К**ак рассказал художественный руководитель «Пушкинского» Евгений Писарев, труппа была готова в новом сезоне начать выступления в ДК на Яузе, но планы изменились. «Это связано с тем, что здание театра является объектом культурного наследия и идут сложные переговоры между департаментами культуры, строительства и культурного наследия Москвы. А теперь начался новый период проектирования, который займет порядка 18 месяцев», – сказал театральный деятель.

Дело в том, что строители столкнулись с серьезной проблемой, – театр состоит из семи отдельных построек, пристроенных друг к другу в разное время. В ходе экспертизы выяснилось, что фундаменты под зданием фактически отсутствуют. К тому же неглубоко под ним протекает подземная река, почва гуляет, а в здании постоянно перекашиваются входные группы, двери, окна, не говоря уже про стены.

Сложен объект и для реставраторов. Исторический коридор «Пушкинского», например, охраняется государством, а его дверь – нет.

Поэтому дверь можно поменять, а коридор – только отреставрировать. «Мы не можем дотронуться до антикварного паркета, в проведении серьезных работ нуждается фойе театра, где трещины на стенах и на потолке, которые пугают зрителей. Но мы не имеем права что-либо с ними делать», – отметил худрук. И подобных проблем множество.

Ну а по мнению зрителей, самая главная проблема – отсутствие системы кондиционирования в зале, из-за чего летом люди нередко вынуждены уходить со спектаклей.

## Крыша для «Маяковки»

Реконструкция исторического театра запланирована к его 100-летию

■ Андрей Мещеряков

**Власти Москвы провели конкурс на выполнение изыскательских работ и разработку концепции реставрации здания Театра им. Владимира Маяковского на Большой Никитской улице. В результате реставрации планируется сохранить исторический облик театрального здания и приспособить его для современного использования, пояснили в департаменте строительства.**

Здание Театра Маяковского – памятник архитектуры федерального значения, который не ремонтировался с 1956 года. В ходе реконструкции предполагается снести сооружение площадью 112 кв. метров в Малом Кисловском переулке, находящееся в аварийном состоянии, и пристройки, в разное время появившиеся со стороны двора, общей площадью 1,2 тыс. кв. метров. «На их месте, – рассказал глава департамента строительства Андрей Бочкарёв, – появится новый корпус высотой от 3 до 5 этажей, а под двором для нужд театра оборудуют подземное

пространство площадью 7,5 тыс. кв. метров. Кроме того, планируется восстановить утраченную историческую крышу театра площадью 550 кв. метров».

По словам директора «Маяковки» Леонида Ошарина, уже проведена колоссальная работа. В техническом задании указаны все работы, которые должны быть выполнены во время ремонта. Он также уточнил, что проектирование будет проходить в два этапа. В рамках первого проведут историко-архитектурное исследование, благодаря которому на втором этапе будет разработана концепция и начнут подготавливать чертежи рабочего проекта.

Нынешний и следующий сезоны труппа сможет провести в историческом здании, а затем переедет на одну из резервных площадок, например, в ДК МАИ.

В ходе реконструкции «Маяковку» оснастят современными инженерными системами, которые обеспечат соблюдение требований энергетической эффективности и пожарной безопасности. Сцена и зрительный зал получат новейшее театрально-технологическое оборудование – освещение, звук, электроакустику.

Реконструкцию исторической сцены планируется завершить к 100-летию театра, которое отмечают в 2022 году. Однако городские власти не исключают, что закончат строительство раньше.



## Для людей и зверей

Новая сцена «Уголка дедушки Дурова» откроется в следующем году

■ Сергей Чаев

**Современное здание Московского театра зверей площадью около 4 тыс. кв. метров возводится на улице Дурова. В трехэтажном строении разместятся зрительный зал-амфитеатр с 13-метровой ареной, оборудуют вольеры для животных, ветеринарный кабинет, гримерные, буфет и технические помещения. Завершить строительство планируется в 2020 году.**

В 1894 году на улице Старая Бождомка (ныне ул. Дурова) австрийский архитектор Август Вебер построил

небольшой особняк с садом и конюшней. В 1908-м его купил клоун-дрессировщик Владимир Дуров и переоборудовал в дом для животных.

Позднее к зданию пристроили зверинец и бассейны, а в 1912-м открылся театр «Уголок Дурова», на сцене которого стали выступать животные и птицы. К Олимпиаде-80 рядом со старым театром построили Большую сцену – новое здание, рассчитанное на 330 зрительских мест.

В 2003-м театр стал называться «Уголок дедушки Дурова». Сегодня он состоит из Большой и Малой сцен, музея и аттракционов, в которых используются маленькие железные дороги.

Впрочем, помещения стали маловаты и для гостей, и для четвероногих артистов. Возведение современного трехэтажного здания театра «Уголок дедушки Дурова» планируется завершить во второй половине 2020 года. Его площадь составит более 4 тыс. кв. метров. На первом этаже расположится современный зрительный зал на 450 мест и медкабинет. Второй этаж займут ложи для детей с ограниченными физическими возможностями, артистические, репетиционный зал и помещения для содержания животных. На третьем – технические помещения. Кроме того, в здании оборудуют ветеринарный кабинет, кормокухню, берейторскую и гримерные.

### КОРОТКО

#### Эстрада с фасада

Ремонтно-реставрационные работы ведутся в Московском государственном театре эстрады (расположенном в бывшем Доме правительства на Берсеневской набережной), которому в этом году исполнилось 65 лет. Проект реставрации предусматривает капитальный ремонт театра с частичной перепланировкой интерьера. «Все экстерьерные архитектурные решения останутся неизменными», – заверяют архитекторы. Будут отремонтированы инженерные системы, восстановлена историческая планировка помещений, увеличится площадь гримерок, переоборудована сцена. Фасад здания ремонт не затронет.

#### «Перевернутый» театр

Реконструируется, а фактически отстраивается заново здание Детского музыкального театра юного актера на ул. Макаренко. Его фасад будет иметь необычное архитектурное решение. Три нижних этажа станут точной копией снесенного дома, так как он являлся неотъемлемой частью ансамбля улицы, а три верхних – перевернутой копией нижних этажей. Объект планируется ввести в строй в следующем году. После реконструкции театр получит зрительный зал на 300 мест с современным оборудованием, классы для занятий вокалом, репетиционные помещения, гримерные, мастерские и костюмерные.

#### Склад для реквизита

До конца осени планируется завершить строительство единого комплекса для хранения декораций и реквизита московских театров вблизи деревни Юрово на Калужском шоссе. Решение о создании хранилища принял мэр столицы Сергей Собянин в октябре 2017 года. Площадь складских помещений составит 35 тыс. кв. метров. В том числе площадь хранения реквизитов и декораций – 29 тыс. кв. метров, а мастерских и административно-бытового корпуса – 6 тыс. кв. метров. «Общий объем комплекса позволит удовлетворить все потребности 34 театров», – заверил глава столичного департамента культуры Александр Кибовский.



**Александр Кибовский,** министр правительства Москвы, руководитель департамента культуры города:

Теперь в государственное бюджетное задание включены все средства на содержание имущества, оно же городское. Это вся коммуналка, охрана, уборка, около 15 процентов от общего бюджета театра. А 85 процентов (всего более 8 млрд) – постановочные, зарплата артистов – мы перечисляем грантами до каждой творческой организации. Бюрократия сразу сократилась на треть. Театр более свободно может управлять своими средствами, исходя в первую очередь из творческих задач, а не быть «рабом лампы» в виде бесконечной отчетности и согласований. Мэром было принято ключевое решение, которое, собственно, и позволило нам ввести грантовое финансирование московских театров. Тем, кому по новой системе следовало увеличить бюджет, дополнительно выделили 440 млн руб. Это позволило ни у кого ничего не отбирать и в то же время купировать то самое разъедающее неравенство, которое столько лет портило всем театрам жизнь.



**Евгения Муринец,** советник президента Союза архитекторов России, директор Института градостроительной политики (Университет креативных индустрий):

Академические театры столицы стали частью жизни. А из современных мне очень нравятся два московских театра – Театр Сергея Женовача и Электротheater «Станиславский». У них очень высок уровень постановок, а кроме того, они могут служить образцами прекрасного дизайна интерьеров, примерами удачной реконструкции исторических зданий для размещения в них современных театральных площадок. Таким крупным городам, как Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, повезло с театрами. Мне кажется, развития в этом смысле требуют и другие города России. Федеральные программы, которые реализуются в нашей стране в сфере строительства жилья, ЖКХ, ипотеки и пр., было бы неплохо по такому же принципу распространить на культурную сферу, проанализировав потребности городов и создав там современные театральные площадки.



**Эдуард Бояков,** художественный руководитель МХАТ имени М. Горького:

Я вижу, что сегодня мы находимся на пороге всплеска интереса именно к традиционному, серьезному, качественному, глубокому, реалистическому, психологическому театру. Я уверен в этом, потому что театр исчерпал все свои возможности конкурировать с кинематографом в отношении аттракционов, технологий, придумок каких-то. Театр не сможет сладить с кино, если говорить про эту сферу конкуренции. Но чтобы показать тончайшие движения души, эмоциональный рисунок, одномоментную реакцию людей, находящихся на сцене, тут театр вне конкуренции. Актер стоит на сцене – он плачет, смеется, потеет, запинаясь, он присутствует здесь и сейчас, перед глазами зрителей. Он живет. И это невероятное качество театра.

## 08 | интеграция диаметры

# «Ласточек» плавный полет

Три года назад в столице открылось Московское центральное кольцо



Протяженность МЦК – 54 километра

С 1  
Виктория Шаховская

Сегодня сложно представить себе схему Московского метрополитена без ставшего привычным розового кольца. МЦК настолько органично вписалось в транспортную сеть города, что кажется, будто оно было всегда. На самом же деле «Ласточки» курсируют по Москве всего три года. Для такого масштабного проекта 36 месяцев – не очень большой срок, но за это время поездка МЦК перевезли более 360 млн пассажиров, из них 95 млн – с начала 2019 года. Каждый день по кольцу проезжают более 500 тыс. человек. Это на 14% больше, чем в 2018-м, и на 75% превышает показатели 2016-го.

Рекорд по количеству перевезенных пассажиров за один день был установлен 3 апреля 2019 года – тогда МЦК воспользовались почти 562 тыс. человек.

В основу проекта легла инфраструктура, оставшаяся в городе от Московской кольцевой железной дороги. Созданное более века назад МКЖД долго использовалось только для перевозки гру-

зов. Масштабная реконструкция, которая длилась около двух лет, позволила соединить линии метро и пригородные железные дороги, создав уникальный городской гибридный метро и электрички. Сегодня на линии действует 31 станция с пересадками на 23 станции метро и 10 – с пересадками на девять радиальных направлений железной дороги.

На момент открытия между МЦК и радиальными ж/д направлениями работало пять пересадок, но платформы располагались довольно далеко друг от друга, и переход занимал много времени. Поэтому в 2016 году в Москве началась интеграция этих двух видов общественного транспорта. Сегодня МЦК полноценно объединено с семью радиальными линиями Московской железной дороги. Остановки Окружная Савеловского направления, Ленинградская Рижского направления, Карачарово Горьковского направления, Северянин Ярославского направления перенесли ближе к платформам МЦК. А на платформе Фрезер для комфортной пересадки построили подземный переход. На Курском и Павелецком направлениях появились новые станции Новохоловская

и Верхние Котлы, образующие пересадочные контуры на станции кольца.

Сейчас идет работа над созданием связи между МЦК и Октябрьской железной дорогой. Между станциями НАТИ и Лихоборы появится переход, обустроенный по принципу «сухие ноги». Единственное ж/д направление, у которого пока нет общих платформ с МЦК, – Киевское. Но этот вопрос будет решен в ближайшее время за счет соединительной ветки между Киевским и Белорусским направлениями, которую строит РЖД в рамках проекта четвертого Московского центрального диаметра. На линии расположатся четыре новых остановочных пункта: Поклонная, Кутузовская, Камушки и Звенигородская, а часть ветки пройдет рядом с МЦК.

Московское центральное кольцо – один из самых современных видов пассажирского транспорта столицы. Именно на МЦК была впервые внедрена бесконтактная система оплаты проезда на турникетах, которая позже появилась и в метро. Помимо «Тройки» пассажиры могут использовать для оплаты банковскую карту

или смартфон с технологиями Samsung Pay или Apple Pay. Движение по кольцу открыли составы повышенной комфортности «Ласточка». Это был первый опыт в России, когда железнодорожные поезда стали использоваться в качестве внутригородского транспорта. Сегодня по МЦК курсируют «Ласточки» с городской компоновкой салона. В них больше пространства и стоячих мест за счет измененной комбинации кресел. Кроме того, все поезда оборудованы биотуралетами, системой кондиционирования и обеззараживания воздуха, тепловыми завесами, информационными панелями, розетками для зарядки гаджетов, велокреплениями и бесплатным Wi-Fi. В отличие от старых электричек в «Ласточках» нет тамбуров. Это позволяет пассажирам быстро зайти в салон или покинуть его на нужной остановке. В первые месяцы эксплуатации на МЦК в сутки курсировало 134 пары электропоездов. Интервал движения составлял 6 минут в часы пик и 12 – в обычное время. Весной 2017 года его сократили до 5 и 10 минут соответственно. В планах на ближайшее время – уменьшить интервалы движения



**В СКОРОМ ВРЕМЕНИ НА МЦК ПОЯВЯТСЯ БЕСПИЛОТНЫЕ ПОЕЗДА. ПРОБНАЯ ПОЕЗДКА НА АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ «ЛАСТОЧКЕ» УСПЕШНО ПРОШЛА В АВГУСТЕ НЫНЕШНЕГО ГОДА НА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ КОЛЬЦЕ В МОСКОВСКОЙ ЩЕРБИНКЕ**

до 4 и 8 минут, в сутки на линии будет курсировать 242 пары «Ласточек».

Кроме того, в скором времени на МЦК появятся беспилотные поезда. Пробная поездка на автоматизированной «Ласточке» успешно прошла в августе нынешнего года на экспериментальном железнодорожном кольце в московской Щербинке. Беспилотный поезд оснащен набором датчиков, таких как видеокамера, тепловизор и лидары, каждый из которых выполняет свою функцию по распознаванию объектов на пути следования. Например, тепловизор срабатывает при плохих погодных условиях, видеокамера ориентирована на дальние расстояния (порядка 1,5 км), а лидары – на ближние дистанции (до 200 метров). Во время тестового пробега на пути перед поездом установили манекен, чтобы проверить, как поезд справится с экстренной ситуацией. «Ласточка» показала отличный результат, вовремя затормозив перед ростовой куклой. При этом следить за движением поездов все равно будут машинисты и операторы. Переход на беспилотное движение запланирован на 2021 год.

## Процедуру упростили

Председатель Комитета по градостроительству и архитектуре  
Юлиана Княжевская  
о новом в граддокументации:



На территории Москвы существуют 5 тыс. санитарно-защитных зон (СЗЗ), 4 тыс. из них имеют статус ориентировочных, 645 – расчетных, 342 – установленных, то есть внесенных в кадастр. Это 66 тыс. гектаров, 40% застроенных столичных территорий. Регулирование и ограничение их использования предусматривается федеральным законом и постановлением главного санитарного врача России. Эти документы четко прописывают, какие объекты не разрешается размещать в СЗЗ. Это жилье, учреждения, учреждения образования, спортивного назначения – открытого типа, санатории, курорты, продовольственные и лекарственные склады.

Новый порядок формирования и утверждения СЗЗ пришел на смену старому механизму. Потребности в оформлении СЗЗ могут быть разными. Первый – когда застройщик намерен возвести объект, от которого должна быть установлена зона. Например, химичку, автозаправку, электродепо, гараж. В этом случае он разрабатывает граддокументацию, потом выполняет проект, затем – проект установления СЗЗ. Документы проходят экспертизу, Роспотребнадзор, и после его положительного решения можно получить разрешение на строительство. Сведения о появлении такой зоны заносятся в ЕГРН и направляются в Москомархитектуру для корректировки Правил землепользования и застройки (ПЗЗ).

Другой вариант может быть связан с обратной ситуацией – когда застройщик намерен возвести объект, попадающий в границы СЗЗ. В этом случае может потребоваться вывести участок из зоны охраны или сократить ее объемы (например, если предприятие не функционирует, передано под офис, а офисные объекты не связаны с ограничениями окружающих участков под застройку). Процедура действий в таких случаях также прописана.

Переходное положение закона предусматривает, что с января 2020 года все расчетные, ориентировочные зоны будут упразднены. Действующими будут только установленные, то есть занесенные в кадастр, территории. Все правообладатели, объекты которых оказывают негативное воздействие, должны в течение оставшихся четырех месяцев, то есть до наступления 2020 года, заняться этой темой – получить разрешение на установление СЗЗ и занести их в ЕГРН. Часто задают вопрос – где можно узнать об ориентировочных, расчетных и установленных зонах? Сведения об этом содержатся в ЕГРН или Информационной системе обеспечения градостроительной деятельности (ИСОГД). Эту информацию застройщики также получают, когда обращаются за получением ГПЗУ – градостроительного плана земельного участка.

В августе 2019 года был принят федеральный закон, направленный на упрощение процедуры. Если в кадастре уже есть сведения об установлении СЗЗ, то внесение изменений в ПЗЗ уже не нужно. А эта процедура длится по времени примерно четыре месяца. Инициатива по такому решению проблемы исходила от московских чиновников, и благодаря межведомственному взаимодействию с Росреестром норма утверждена в правовом поле. Так что все СЗЗ, после утверждения в Роспотребнадзоре попадающие в ЕГРН, автоматически отражаются в ИСОГД.

# Северянин приблизил к теплу

Реконструкция радиальных направлений железных дорог позволит значительно улучшить транспортные связи внутри агломерации

Иван Антонов

Открытием новой платформы Северянин недавно была завершена интеграция Московского центрального кольца (МЦК) с Ярославской железной дорогой. При этом работа по реконструкции и развитию этого направления стальной магистрали продолжается. Строительные работы на одном из самых загруженных направлений планируются завершить до конца года.

Проект предусматривал не только перенос существующего остановочного пункта Северянин на несколько сотен метров южнее, к линии МЦК, но и строительство переходов, связывающих его со станцией МЦК Ростокино. Теперь благодаря переносу платформ расстояние между ними сократилось с 1,1 км до нескольких десятков метров, и пересадка для пассажиров занимает примерно 3 минуты вместо прежних 15. В

ходе работ были построены три новые пассажирские платформы с навесами на всю длину для защиты пассажиров от осадков и солнца. Пересадка осуществляется через южный подземный вестибюль станции Северянин, оборудованный турникетами и кассами, с выходами к остановочному пункту МЦК Ростокино и Северянинскому проезду. А из северного надземного вестибюля пассажиры смогут выйти на Северянинский проезд и проспект Мира – к ТЦ «МЕТРО» и «Золотой Вавилон». Кроме того, он позволяет обеспечить безопасный переход через пути. Для удобства пассажиров оба вестибюля оборудованы эскалаторами и лифтами. По данным мэрии, сейчас в будние дни станцией Ростокино пользуются около 18 тысяч человек. Ожидается, что благодаря комфортной пересадке к 2022 году пассажиропоток этого транспортного узла увеличится почти вдвое – до 34 тысяч человек в сутки.

«Приятно слушать оповещение диктора о том, что от-



Новая железнодорожная станция включает три платформы и один распределительный зал с выходами на станцию МЦК

крылся комфортный переход между Ростокино и Северянином. Это крупный пересадочный узел между МЦК и Ярославской железной дорогой – одной из важнейших в пригородном сообщении. Возможность полной интеграции с МЦК – это возможности для всех жителей этого на-

правления воспользоваться комфортной пересадкой», – сказал мэр Москвы Сергей Собянин.

В то же время, по словам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, работа на этом направлении железной дороги продол-

жится. «Проект строительства дополнительных железнодорожных путей на участке от Ярославского вокзала до Мытищи, а также на участках Мытищи – Пушкино и Мытищи – Болшево вышел на завершающую стадию – работы выполнены на 85%», – рассказал Марат Хуснуллин.

Всего в ходе развития Ярославского направления будет дополнительно построено более 27 км главных путей и реконструировано 11 железнодорожных платформ. Кроме того, будет выполнено строительство дополнительных путей на четырех участках: Москва – Ярославская – Лосиноостровская, Лосиноостровская – Мытищи, Мытищи – Пушкино и Мытищи – Болшево. Проект также предусматривает реконструкцию перронов на Ярославском вокзале и на станции Пушкино, строительство железнодорожных мостов через реки Рыбинку, Яузу, Клязьму и Учу и новых пешеходных мостов около остановочных платформ Маленковская и Яуза. В рамках осуществления проекта планируется также сооружение дополнительных переходов у станций Северянин, Лосиноостровская, Лось, Перловская и Тайнинская, а также строительство железнодорожного путепровода через Акуловское шоссе, пешеходного тоннеля на платформе Мамон-

товская и ряда энергоподстанций для обслуживания путей.

Специалисты отмечают, что развитие этого железнодорожного направления позволит увеличить к 2020 году объемы пассажирского движения на 34 пары поездов в сутки и поможет снизить нагрузку на Ярославское шоссе и прилегающую дорожную сеть. В свою очередь, важно и то, что это повысит качество транспортного обслуживания таких крупных подмосковных городов, как Мытищи, Королев, Пушкино. Кроме того, комплекс всех этих работ обеспечит возможность запуска маршрута перспективного наземного метро МЦД-5 Ярославско-Павелецкий.

# 400

КМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ РЕКОНСТРУИРУЮТ И ПОСТРОЯТ В МОСКВЕ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

# «Родина-мать» зовет

75-ю годовщину Победы в Великой Отечественной войне знаменитый монумент встретит значительно обновленным

Юлия Щакина

Значение этого монумента сложно переоценить как в историческом, так и в архитектурном плане. Созданный более полувека назад архитектором Евгением Вучетичем, он продолжает впечатлять своей силой и мощью всех гостей мемориального парка и никого не оставляет равнодушными. Но вот специалистов, которые знают его не только снаружи, но и изнутри, он впечатляет еще и объемом работ. Полученные в результате детальных обследований данные показали: монумент «Родина-мать» нуждается в серьезной реставрации.

## В паутине проблем

Строительные леса тончайшей паутиной опоясали 85-метровый монумент. Они покрывают его от кончиков пальцев статуи до эфеса меча. Над их созданием трудилась целая команда профессионалов во главе с главным инженером Сергеем Шербиной, которые спроектировали максимально прочную и в то же время динамичную конструкцию. Так, при нагрузке (например, сильный порыв ветра) места примыкания и крепления работают не на разрыв, а на растяжение, как пружина. В общей сложности «Родину-мать» сегодня опоясывают 30 ярусов лесов, установленных на 248 домкратах. Их обслуживает целый штат сотрудников.

В коконе лесов скрываются от глаз неискушенного зрителя многочисленные проблемы: трещины и выбоины, сквозь которые местами проглядывает металлический каркас; проржавевшая арматура, которая кое-где буквально рассыпается в руках; подмытое дождями и подземными водами основание статуи. Да и цвет монумента давно уже далек от первоначального, каким его задумывал автор.

Поэтому перед строителями и реставраторами стоит сложная задача: воссоздать утраченные элементы, вернуть этому уникальному памятнику его былой облик и продлить срок эксплуатации. Завершить все работы предстоит к празднованию 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне, до которой остается меньше года.

Специалисты признаются: реконструкция монумента такого масштаба и значения – это профессиональный вызов. А потому доверить такой объем работ можно было только компании, обладающей достаточным опытом, квалификацией, имеющей в своем штате собственных скульпторов, архитекторов, реставраторов. Такой компанией стало ЗАО «Главзурбестрой», которое уже не раз привлекали к сложным и уникальным работам как в России, так и за рубежом.

## Назад в 2017-й

Перенесемся на несколько лет назад – в 2017 год, когда «Главзурбестрой» приступил к работам первого этапа. Это был не менее сложный, уникальный и завораживающий процесс.

На руках специалистов – результаты обследований монумента 2013–2014 годов. С первых дней уже стало понятно, что данные сильно устарели. Спустя всего несколько лет картина сильно изменилась в худшую сторону.

По словам Сергея Сироты, руководителя проекта объектов монумента «Родина-мать» в Волгограде, дефектов бетона в 2017 году выявили намного больше, чем значилось в проектной документации. «Внутри были многочисленные раковины, выбоины, места непробитого бетона (дефект, допущенный еще при строительстве монумента. – Прим. ред.), трещины с разной шириной раскрытия. Были и другие проблемы: утрата защитного слоя, разрушение и коррозия самого арматурного каркаса, особенно по нулевому ярусу монумента», – рассказал Сергей Сирота. Все эти дефекты влияют на устойчивость конструкции в целом.

Причин такого положения вещей несколько. Разберемся по порядку.

## Ничто не вечно

Объективная причина – усталость бетона, иными словами, долгий срок эксплуатации. Несмотря на высокие прочностные характеристики, продолжительность жизни этого материала составляет порядка 30 лет.

Когда бетон находится в спокойном состоянии и на него не оказывается такого агрессивного воздействия, он может надежно служить и больше установленного срока. Вспомним хотя бы типовые пятиэтажки, которые простояли не один десяток лет. В ситуации же с монументом «Родина-мать зовет!» бетон оказался ничем не защищен от внешнего воздействия. Поэтому после завершения инкубационного периода в нем начались процессы растрескивания. Новые трещины росли в геометрической прогрессии.

Тем временем внутри статуи тоже было неспокойно. Строителям пришлось открыть много новых помещений, которые не всегда были указаны в планах, чтобы добраться до железобетонного каркаса и заменить, где это возможно, подпорченную ржавчиной арматуру, подлечить трещины, заполнить пустоты.



1. После реконструкции «Родина-мать» станет значительно помолодшей, посветлевшей и устойчивой к капризам природы

2. Над созданием строительных лесов трудилась целая команда профессионалов

3. Строительные леса тоже стали своего рода уникальным проектом

4. Монумент опоясывают 30 ярусов строительных лесов

5. Блестящий – очистка монумента от пыли, грязи, копоти и мха – выполнен на 95 процентов

6. Строителей и реставраторов впечатляет не только сам монумент, но и масштабы работ



“

**РЕКОНСТРУКЦИЯ МОНУМЕНТА ТАКОГО МАСШТАБА И ЗНАЧЕНИЯ – ЭТО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВЫЗОВ. А ПОТОМУ ДОВЕРИТЬ ТАКОЙ ОБЪЕМ РАБОТ МОЖНО БЫЛО ТОЛЬКО КОМПАНИИ, ОБЛАДАЮЩЕЙ ДОСТАТОЧНЫМ ОПЫТОМ И КВАЛИФИКАЦИЕЙ**



“

**СТРОИТЕЛЯМ И РЕСТАВРАТОРАМ ПРЕДСТОИТ ЗАВЕРШИТЬ РАБОТЫ ВНУТРИ СТАТУИ И ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВИТЬ ЕЕ ВНЕШНИЙ ОБЛИК**

Только представьте: общая протяженность всех выявленных трещин внутри монумента составляла порядка 3–4 км! Снаружи дефектов оказалось еще больше – их протяженность превышала 12 км.

Вторая объективная причина столь «болезненного» состояния статуи – разрушение арматуры. Представим на минутку процесс создания монумента. Отливали стую прямо на месте слой за слоем (кроме головы, рук и шарфа). Потом скульптор вырезал элементы. За счет резки бетона его толщина оказалась не везде одинаковой. И в тех местах, где толщина бетонного слоя значительно меньше заявленного, начались процессы отслоения. Там, где трещины стали сквозными, проступил железный каркас скульптуры. Порой он буквально рассыпался в руках.

В специально проведенном исследовании отмечалось: коррозионные процессы активно идут не только в местах растрескивания бетона, но и там, где нет видимых разрушений. Поэтому строителям так важно было добраться до самых потайных уголков статуи, чтобы заменить устаревшую арматуру, где это возможно.

Избежать таких неуправляемых процессов в дальнейшем станет возможно за счет создания в сложных местах дополнительного пояса армирования путем обертывания изнутри углеканальным полотном.

Причина третья: тревогу специалистов вызывали стальные тросы, натянутые внутри статуи для жесткости каркаса, которые частично утратили свою прочность. Так, ультразвуковое обследование показало, что разрушение некоторых тросов составляет от 10 до 20%. По итогам обследования в 2017 году заменили 99 из 117 стальных тросов. На сегодняшний день все они оснащены специальными датчиками, информация с которых поступает на единый диспетчерский пульт.

Теперь даже скептики могли спать спокойно: стабильности и устойчивости статуи ничего не угрожало. Правда, ходившие в СМИ слухи о возможном обрушении монумента и тогда не соответствовали действительности.

## Итак, дело ясное...

Фронт работ был определен: залечить трещины, заменить проржавевшие участки арматуры, очистить внешнюю поверхность. Все работы были разделены на этапы.

В рамках первого этапа работ провели противоаварийные мероприятия по укреплению особо опасных участков. К этой работе были привлечены промышленные альпинисты. Также произвели частичную реставрацию внутренней поверхности монумента и, как уже было сказано выше, заменили стальные тросы. Внутри статуи установили новое освещение и современные системы пожаротушения. На втором этапе, с сентября 2018 года, провели дренажные работы для дальнейшей установки строительных лесов, подготовили опорную площадку, выполнили небольшие реставрационные работы внутри, заменили инженерные сети и электрооборудование. Также строители сделали новую наружную подставку вокруг статуи.

Самый сложный и объемный комплекс работ был запланирован на третий этап. Строителям и реставраторам предстоит завершить работы внутри статуи и полностью обновить ее внешний облик.

Наружные работы включают в себя не только «лечение» трещин, но и очистку поверхности монумента от полувековых наслоений копоти, грязи, пыли, мха. Эта процедура называется блэстинг. При очистке поверхности применяются уникальные шаблящие технологии. На сегодняшний день блэстинг выполнен на 95%.

Реставрационные работы внутри и снаружи статуи планируются полностью завершить еще до холодов. На локальных участках при необходимости будут установлены тепловые контуры. Избавиться от строительных лесов «Родина-мать» может уже в декабре этого года.

В начале 2020 года постамент будет облицован новыми гранитными плитами. Работы по его укреплению сейчас обсуждаются и могут быть выполнены после основной реставрации. «Несущая часть монумента сильно пострадала за годы эксплуатации: арматура была почти полностью разрушена, не было гидроизоляции. Нижняя часть фактически висела в воздухе», – рассказал заместитель генерального директора «Главзурбестрой» по реставрации Михаил Фролов.

## Второе рождение

Какой же мы увидим «Родину-мать», когда в декабре этого года она ярус за ярусом освободится от строительных лесов?

Значительно помолодшей, ведь все трещинки-морщинки, а также места крепления будут тщательно заделаны. Значительно посветлевшей, ведь после очистки поверхности скульптуре вернут ее светло-серый оттенок. А также более долговечной и устойчивой к капризам природы, ведь после завершения всех работ монумент покроют специальным полимерным слоем, который защитит его от внешнего воздействия.

Полную версию материала читайте на сайте [mperspektiva.ru](http://mperspektiva.ru)

# «Белые воротнички» смогут освежиться

Один из объектов ММДЦ «Москва-Сити» станет образцом трансформации



Фасад украсят цифры часов и орнамент по технологии шелкографаретной печати

□ Ирина Зайцева

**Новая столичная доминанта ММДЦ «Москва-Сити» – место работы московских «белых воротничков» и любителей проживания на высоте – к 2022 году может получить еще один знаковый объект – концертный зал-трансформер.**

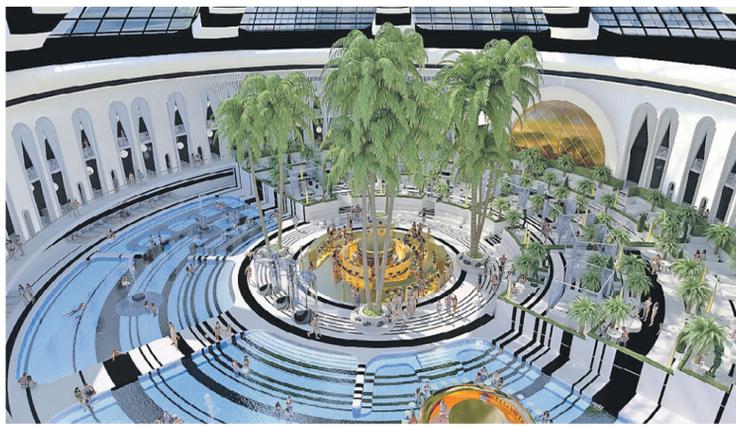
По высоте новый концертный зал делового центра будет сопоставим с 10-этажным зданием. Его площадь составит порядка 45 тыс. кв. метров. Здесь будут проводиться концерты, выставки и деловые мероприятия. Такое сочетание функций уже привычно москвичам и гостям столицы. Необычным станет то, что при желании этот комплекс может без особых сложностей трансформироваться и превращаться в пляж с бассейнами под открытым небом. Для этого «легким движением руки» откроют купол концертного зала. Причем автоматика с системой контроля в нужный момент – например, во время дождя – сможет закрыть его. К тому же купол будет обладать способностью вращения на 180 градусов, создавая режим open air для мероприятий под открытым небом. Специально для этого проекта разработали запатентованную технологию специальных электрообогреваемых стеклопакетов сложных геометрических форм. Техника предусматривает более

40 конфигураций с различными параметрами климата – влажности, температуры, теплообмена. Уникальный зал-трансформер будет вмещать до 8 тыс. человек и работать круглый год.

Все это не помешает концертному залу выполнять и другую миссию – городских часов. Диаметр купола составит 64 метра. Так что циферблат будет видно и со всех офисных башен «Сити», и с уровня площади. Главный архитектор города Сергей Кузнецов предполагает, что это будут самые большие архитектурные часы в мире, поэтому вполне могут быть занесены в Книгу рекордов Гиннесса. Необычными они обещают стать и внешне: «шестеренки» расположены со сдвигом, за счет этого возник-



Диаметр купола составит 64 метра



Концертный зал гармонично впишется в городскую площадь района «Москва-Сити»

нет динамичный архитектурный образ. Цифры и стрелки решено выполнить при помощи стальных панелей, «позолоченных» титановым покрытием. На стекло нанесут орнамент по технологии шелкографаретной печати. Кузнецов сравнивает концертный зал с инкрустированной шкатулкой – его полукруглая форма и яркий декор вполне соответствуют такому образу. Власти надеются, что это место станет популярным в Москве. Архитектурную концепцию площади разработал авторский коллектив бюро «Горпроект» под руководством Филиппа Никандрова. Заказчиком проекта выступили ГУП «Центр-Сити» совместно с компанией «Фан Джереинш».

## Фонд примет защитную стройку

К ноябрю власти столицы намерены создать структуру для защиты прав дольщиков

□ Наталья Крол

**В российской столице в связи с требованием федерального законодательства будет создана новая структура с полным названием «Московский фонд защиты прав граждан – участников долевого строительства». Структура будет наделена широкими полномочиями. В связи с ее появлением привычная схема доведения до завершения строительства проблемных объектов несколько изменится.**

По словам заместителя председателя Москомстройинвеста Александра Гончарова, создание фонда находится в финальной стадии. Целью его работы станет завершение проблемных объектов в рамках процедуры банкротства девелопера. Новая структура будет иметь приоритетное право на завершение объекта и выступать в роли нового застройщика.

Одним из первых объектов, которые достроит Московский фонд, станет ЖК «Троицк Е-39». Жилой комплекс возводится в городе на улице Текстильщиков, вл. 2, корп. 1, 2. Разрешение на строительство домов было выдано еще в 2003 году, а в 2009-м приостановлено. Застройщик – ЗАО «ПСФ «Норд» – был признан банкротом. В его отношении возбуждалось уголовное дело по факту мошеннических действий. Впоследствии дело было прекращено в связи с истечением сроков давности уголовного преследования. Такое решение принято органами предварительного следствия Главного следственного управления ГУ МВД России по городу Москве. В недостроенных домах ЖК «Троицк-39» запроектировано 336 квартир. Первый корпус ЖК готов на 30%, второй – на 15%. Ранее, до введения требований по созданию фондов, мэр Сергей Собянин выносил решение о достройке проблемного объекта за счет бюджета столицы силами городской организации.

По словам Гончарова, теперь конкурсному управлению необходимо оформить земельно-правовые отношения в рамках процедуры банкротства – это обязательное условие для передачи проблемного объекта городскому застройщику и скорейшего возобновления работ. Он добавил, что также необходимо представить в Москомстройинвест сведения о финансировании кредиторами процедуры банкротства в соответствии с определением Арбитражного суда города Москвы. Оформление земельно-правовых отношений для завершения строительства планируется закончить до 1 октября.

Аналогичным образом будет складываться и судьба другого долгостроя – ЖК «Легенда», находящегося на 42-м км Калужского шоссе в Троицке. Речь идет о шести корпусах, которые строило ООО «ИнвестСтройГрупп». В 2018 году компания была признана банкротом. В отношении неустановленных лиц в руководстве компании было возбуждено уголовное дело по статье «Мошенничество». По словам Гончарова, достройка проблемного объекта будет также завершена силами Московского фонда защиты прав граждан – участников долевого строительства. Хотя Москомстройинвест окажет содействие в постановке объектов ЖК «Легенда» на кадастровый учет. Такая потребность уже возникла: попытка конкурсного управляющего поставить на кадастровый учет первый корпус «Легенды» встретила отказ со стороны Росреестра, так как ранее на это имущество был наложен арест. Для разрешения создавшейся ситуации и снятия подобных ограничений Москомстройинвест обратится в правоохранительные органы, объяснил Гончаров.

По его прогнозам, аналогично будет решаться и проблема долгостроя в НАО, в поселке Кокоскино, на улице Труда. Объект будет передан фонду в первом квартале 2020 года. Однако смена приобретателя не приведет к корректировке дорожной карты: ввод жилого дома в эксплуатацию будет осуществлен во втором квартале 2021 года. В настоящий момент реестр требований участников строительства на жилые помещения полностью сформирован. Следующим этапом в рамках процедуры банкротства объект будет передаваться новому приобретателю. Им и выступит Московский фонд защиты прав граждан – участников долевого строительства. Фонд подаст заявление на приобретение объекта незавершенного строительства и приступит к осуществлению функций застройщика. Ранее мэром Москвы было принято решение достроить проблемный объект в Кокоскине за счет средств бюджета города Москвы.

ПРИГЛАШЕНИЕ

## НЕДВИЖИМОСТЬ 2019

ОТ ЛИДЕРОВ

26 – 29 СЕНТЯБРЯ

ГОСТИНЫЙ ДВОР  
Москва, ул. Ильинка, д. 4

ЯРМАРКА ЖИЛОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

Приглашение действительно на 1 лицо. Дает право бесплатного входа во время работы выставки

АКЦИИ И СКИДКИ ДО 20%  
НА НОВОСТРОЙКИ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ

БОЛЕЕ 200 ЗАСТРОЙЩИКОВ,  
АГЕНТСТВ НЕДВИЖИМОСТИ И БАНКОВ

КВАРТИРЫ ДО 1,7 МЛН. РУБ.  
120 БЕСПЛАТНЫХ СЕМИНАРОВ  
ДЛЯ ПОКУПАТЕЛЕЙ ЖИЛЬЯ И РИЭЛТОРОВ

28 – 29 сентября  
ФЕСТИВАЛЬ  
НЕДВИЖИМОСТИ  
АКЦИИ И СКИДКИ  
ОТ ЗАСТРОЙЩИКОВ  
КОНКУРСЫ И РОЗЫГРЫШИ

ДЕТСКИЙ ГОРОДОК  
Анимационная  
программа  
для ваших детей

КЛЮЧЕВОЙ ПАРТНЕР ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ФОРУМА ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ФОРУМА 25 ЛЕТ

#недвижимостьотлидеров  
www.exporealty.ru

### ФОТОФАКТ

«Строящаяся поликлиника в Щербинке будет готова к вводу уже в нынешнем году», – заверил горожанин Сергей Собянин, ознакомившись недавно с ходом работ. По его словам, медики начнут «переселяться» в поликлинику до конца года. Ожидается, что в конце 2019 – начале 2020 года медучреждение заработает в полную силу. Как отметил градоначальник, поликлиника будет рассчитана как на детей, так и на взрослых. По словам мэра, местная поликлиника станет одной из лучших не только в районе, но и в городе. Она будет оснащена самым современным оборудованием, в поликлинике будут созданы комфортные условия для пациентов и самих сотрудников. «В предыдущие годы социальные объекты более активно



строились на территориях, где велась массовая жилищная застройка. Вместе с ЖК возводились и возводятся детские сады, поликлиники, школы. Причем большинство объектов социальной инфраструктуры строится за счет внебюджетных средств», – пояснил руководитель департамента развития новых территорий города Москвы Владимир Жидкин. Реализация принятой Адресной инвестиционной программы города Москвы обеспечит жителям весь спектр качественных социальных услуг по столичным стандартам. Кроме детско-взрослой поликлиники, которую посетил мэр Москвы, в АИП включен целый ряд объектов. Так, в рамках укрупненных мероприятий по проектированию и строительству амбулаторно-поликлинических медицинских организаций государственной системы здравоохранения города Москвы включена детско-взрослая амбулатория на 150 посещений в смену на территории гарнизона «Остафьево» городского округа Щербинка. «Добрые перемены ждут жителей Щербинки в деле обеспечения местами в детских садах и школах», – сообщил Владимир Жидкин. – К введенным детским садам на 150 мест в местечке Барыши и на 140 мест в Барышевской Роще скоро прибавятся новые объекты». Завершено строительство детского сада на 120 мест на улице Индустриальной, д. 15. Он будет введен в нынешнем году. Строится детсад на 280 мест (на месте существующих на 150 мест) по адресу: ул. Спортивная, д. 3а и 5а. Планируемый ввод в эксплуатацию – 2019 год. В рамках укрупненных мероприятий по проектированию и строительству в АИП включен детский сад на 350 мест (г. Щербинка, ул. 40 лет Октября). К 2022 году существенно вырастут площади школ. Одна из них на 550 мест строится по адресу: г. Щербинка, ул. 40 лет Октября, д. 5/1, на месте сноса здания школы № 2117 на 440 мест.

# По дороге с облаками

В Москве могут появиться еще три канатные дороги



□ Анна Ширяева

**Москомархитектура прорабатывает возможность появления в столице еще трех канатных дорог. Одна из них свяжет парк «Остров мечты» и станцию метро «Нагатинский Затон», другая соединит автовокзал «Южные Ворота» и район Капотня, а третья – станцию «Нагатинская» и набережную Марка Шагала.**

В планах столичных властей вывести фуникулеры на уровень полноценного общественного транспорта. Два таких проекта уже находятся в разработке. Канатка, проходящая над Химкинским водохранилищем, позволит сократить время пересечения канала имени Москвы с 45 минут до семи. Еще одна трасса – от Карамышевской набережной до Филей – пройдет над Москвой-рекой и Филевской поймой. Всего за несколько лет в столице планируют построить около 40 километров воздушных путей.

В скором времени в столице появится еще один – довольно необычный – общественный

транспорт. Канатные дороги свяжут части города, которые сейчас отрезаны друг от друга Московской-рекой и сложным рельефом. Благодаря воздушным магистралям москвичам не придется делать крюк и выезжать на крупные трассы, чтобы попасть в район, который, по сути, находится совсем рядом. По словам председателя Москомархитектуры Юлианы Княжевской, сейчас комитет рассматривает предложения департамента транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры по трем направлениям.

Одна из новых канатных дорог должна пройти по маршруту: парк развлечений «Остров мечты» – Бобровый остров – станция метро «Нагатинский Затон». «Эта воздушная трасса протянется над Москвой-рекой, будет полностью интегрирована с городским транспортом и позволит москвичам быстро добраться до нового парка», – отметила Юлиана Княжевская. Вторая канатка появится на ЗИЛе от набережной Марка Шагала до станции метро «Нагатинская». «Территория бывшей промзоны активно застраивается, а новая дорога сократит время в пути до метро для жи-



**КАНАТНЫЕ ДОРОГИ СВЯЖУТ ЧАСТИ ГОРОДА, КОТОРЫЕ СЕЙЧАС ОТРЕЗАНЫ ДРУГ ОТ ДРУГА МОСКВОЙ-РЕКОЙ И СЛОЖНЫМ РЕЛЬЕФОМ. БЛАГОДАРЯ ВОЗДУШНЫМ МАГИСТРАЛЯМ МОСКВИЧАМ НЕ ПРИДЕТСЯ ДЕЛАТЬ КРЮК И ВЫЕЗЖАТЬ НА КРУПНЫЕ ТРАССЫ, ЧТОБЫ ПОПАСТЬ В РАЙОН, КОТОРЫЙ, ПО СУТИ, НАХОДИТСЯ СОВСЕМ РЯДОМ**

телей новых кварталов», – отметила глава Москомархитектуры. Третья дорога свяжет автовокзал «Южные Ворота», станцию метро «Алма-Атинская» и Капотню. Она станет альтернативным коротким маршрутом и обеспечит удобную связь между районами. По словам Юлианы Княжевской, сейчас ведется проработка трассировки маршрутов, к проектированию пока не приступали.

Первой ласточкой, запущенной в столице, стала канатная дорога между «Лужниками», Воробьевыми горами и улицей Косыгина. Она открылась в ноябре прошлого года и меньше чем за год работы стала популярной городской достопримечательностью. Эта воздушная трасса работает самостоятельно и не интегрирована в сеть пассажирского транспорта. У нее своя тарифная сетка, а стоимость билетов варьируется в зависимости от дня недели, в выходные достигая 400 рублей. Поэтому первая столичная канатка все же больше рассчитана на туристов, но даже у нее есть транспортная функция – путь от смотровой площадки до спорткомплекса «Лужники» занимает около 20 минут, тогда как по канатной дороге спуститься вниз можно всего за пять.

Новые воздушные магистрали станут частью системы пассажирского транспорта столицы, поэтому ценообразование для них будет другое. Предполагается, что стоимость проезда составит около 55 рублей, а расплатиться за него можно будет так же, как в метро или автобусе – картой «Тройка».

Один из ярких примеров того, как воздушная магистраль решает транспортные проблемы, – построенная в 2012 году канатная дорога через Волгу, которая связала Нижний Новгород и город Бор. Раньше жителям маленького городка в Нижегородской области приходилось делать крюк в 27 километров или пользоваться речным трамвайчиком, чтобы попасть в Нижний Новгород. На это уходило более часа, а с появлением канатки путь стал занимать всего 12 минут.

Планируется, что в Москве построят около 40 километров канатных дорог. Первая рабо-

чая линия будет запущена в Москве уже в 2022 году. Она пройдет над Химкинским водохранилищем и свяжет станцию метро «Сходненская» и «Речной вокзал». Построят воздушную трассу в рамках концессионного соглашения за счет частных средств. Общий объем инвестиций составит не менее 3,16 млрд руб., дорога будет принадлежать городу, а соглашение с инвесторами рассчитано на 25 лет. Планируется, что канатка на севере столицы станет перевозить 19 тыс. пассажиров в сутки и сократит время в пути через Химкинское водохранилище с 45 минут до семи.

Также на стадии разработки находится проект канатной дороги от Карамышевской набережной до района Филей. Трасса пройдет через Москву-реку, над Филевской поймой от строящейся станции БКЛ «Карамышевская» до ГКНПЦ им. Хруничева.

Всего же в столице рассматривается более 30 вариантов для размещения канатных дорог, но реализованы они могут быть не везде. В частности, воздушные трассы могут появиться между «Сокольниками», ВДНХ и Ботаническим садом, Липецкой улицей и ТЦ «Вегас», поселком Мосрентген и ТЦ «Мега Теплый Стан», Павелецкой набережной и метро «Автозаводская», а также между Битцевским парком и улицей Академика Янгеля. Не исключено, что канатная дорога свяжет Киевский вокзал, гостиницу «Украина» и Краснопресненскую набережную.

Строительство канатных дорог имеет ряд преимуществ. По словам исполняющего обязанности ректора МАДИ Геннадия Кустарева, такой вид транспорта безопасен для пассажиров – число несчастных случаев сводится к минимуму. Другой неоспоримый плюс – экологичность. Кабинки движутся за счет электричества, вредных выбросов в атмосферу нет. Строятся эти магистрали быстро и, по сравнению с прокладкой полноценных городских магистралей, недорого. А поскольку большинство фуникулеров проходит над необычным рельефом или водоемами, это еще и прекрасный видовой аттракцион.

## Дом без тени

Коллекция необычных домов в городе пополнится уникальным экземпляром

□ Наталья Крол

**Крупнейшая площадка редевелопмента промышленной территории столицы – проект «ЗИЛАРТ» – может стать рекордсменом по числу необычных объектов. Это дом № 17 с цифровым фасадом и экстравагантный филиал Эрмитажа, а ландшафтный парк «Тюфелева роща» дополнит дом № 8 из стемалита. Его возведут на улице братьев Весниных. Необычен и материал, применяющийся при облицовке, и способ его обработки.**

Эффект, который возникнет в результате строительства, будет неожиданным: дом на улице братьев Весниных не будет отбрасывать тень. Главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов рассказал, за счет чего это станет возможным. В основе технологии, применяющейся при строительстве, лежит использование стемалита – цветного, термически упроченного стекла. Свой оттенок оно приобретает путем вжигания в поверхность нужного цвета, который выбирается с учетом специфики архитектурного проекта. «Руководитель архитектурного бюро «Меганом» Юрий Григорян, автор единого дизайн-кода ЖК «ЗИЛАРТ», придумал уникальный способ обработки стемалита. Обработка, предложенная Григоряном, обеспечивает материалу перламутровый блеск. Кроме того, все панели из стемалита будут расположены под углом друг к другу. Такая необычная «угольчатая» поверхность будет не только пропускать свет, но и отражать его. Собранные таким способом в единый фасад «жемчужные» стекла помогут дому не отбрасывать тень и одновременно выгодно подсвечивать соседние дома и окрестности. Строители уже приступили к процессу монтажа панелей. В настоящий момент смонтировано около 3900 кв. метров – это примерно 15% от общего объема», – объяснил Кузнецов.

Главный архитектор ЖК «ЗИЛАРТ» Юрий Григорян уточнил, что благодаря необычной обработке теневая зона объекта сократится примерно на 20%.

Нечто подобное известные международные бюро уже создавали. Например, лондонское бюро NBBJ спроектировало два небоскреба, которые «съедают» тень друг друга. На то место, куда один дом отбрасывает тень, другой его направляет. В результате здания взаимно нейтрализуют теневые области. Наши специалисты решили пойти дальше. Добиваясь улучшенных светотражающих характеристик, авторы проекта дома № 8 разработали инновационный пиксельный тип здания. «Благодаря усовершенствованной пиксельной, или ступенчатой, конструкции способность дома пропускать свет увеличилась еще больше. Визуально же здание уменьшилось, – говорит руководитель архитектурного бюро «Меганом» Юрий Григорян. – «Ступенчатая» конфигурация стала источником дополнительных возможностей для планировочных решений, в том числе улучшения видовых характеристик квартир».

Сейчас в доме № 8 завершился монтаж утеплителя и кровельных работ, на которых будет держаться наружная часть фасада, подходит к концу установка окон. Помимо запуска финальной стадии фасадных работ в доме полностью смонтировали водопровод и канализацию, протянули и закрепили наружные кабели, подвели трубы отопления. Кроме того, здесь завершается монтаж внутреннего инженерного оборудования.

Несмотря на экстравагантные эффекты, дом будет абсолютно комфортным в отношении своих потребительских характеристик. В нем появятся разные по площади квартиры свободных планировок – от студий до 4-комнатных с высотой потолков 3,8 метра. А площади будут варьироваться от компактных 21,5 кв. метра до просторных 136 кв. метров.



Проект необычного дома

# 20%

СОСТАВИТ СОКРАЩЕНИЕ ТЕНЕВОЙ ЗОНЫ ДОМА № 8



Канатные дороги могут стать частью системы общественного транспорта Москвы



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ,  
КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ  
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА  
ГОРОДА МОСКВЫ

МОСКОВСКАЯ  
перспектива

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

Генеральный директор:  
Мельников С. О.

РЕДАКЦИЯ:

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

ГАЗЕТА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА в Комитете РФ по печати.  
Свидетельство о регистрации № 01 2265 от 30.12.98 г.  
При использовании материалов ссылка на газету  
«Московская перспектива» обязательна. Мнение  
редакции и авторов не всегда совпадают. Статьи в рубрике  
«Ситуация» и под знаком © публикуются на правах рекламы.  
ОТПЕЧАТАНО ОАО «Московская газетная типография».  
123995, Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1.  
Тел./факс 8 (499) 259-53-54 (доб. 1025).  
E-mail: kabanova@mosgt.ru  
Заказ № 2382. Общий тираж 102 000 экз.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

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



## **ПИК-СТАНДАРТ**

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