



СТОЛИЧНЫЙ УРОВЕНЬ >02



В Москве завершился первый этап реконструкции поликлиник

ТРЕТИЙ ПОШЕЛ >03

Открылся флагманский центр ГКБ № 15 им. О.М. Филатова

ДОРОГА ИДЕТ НА ВОСТОК >06

Москва получила новую транспортную связку с трассой М12

ТЕМА НОМЕРА: >07

ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОРЫВ

КАЧУ КУДА ХОЧУ >13



Насколько станции БКЛ адаптированы для маломобильных пассажиров

Метро на пять

На столько станций увеличилась столичная подземка

□ Виктор Дмитриев

В канун Дня города строители сделали москвичам отличные подарки. Среди них пять новых станций метро: «Пыхтино» и «Аэропорт Внуково» на Солнцевской ветке и три – «Яхромская», «Лианозово» и «Физтех» – на Люблинско-Дмитровской линии. Их открытия ждали 850 тыс. жителей Москвы и Подмосковья, для которых поездки в центр города и обратно станут теперь значительно короче и комфортнее.

В Москве завершилось строительство одной из самых протяженных линий метро – Солнцевской, длина которой составляет более 30 км. Ее замкнули две новые станции – «Пыхтино» и «Аэропорт Внуково».

Прежде чем дать старт движению поездов, по новому участку проехал мэр Сергей Собянин. «Строители продали колоссальную работу. Теперь ветка протянулась от «Делового центра» до «Аэропорта Внуково», – отметил градоначальник. Добраться до воздушной гавани сейчас можно всего за 40 минут. Проходка нового участка была выполнена по традиционной для Московского метрополитена технологии с устройством двух однопутных тоннелей диаметром шесть метров. От «Рассказовки» до «Пыхтино» они соорудились закрытым способом. Из-за

сложного рельефа местности особенностью «Пыхтино» являются разные путевые стены. Одна – глухая, а другая с панорамным остеклением. Лейтмотивом ее архитектурно-художественного решения стала авиационная тематика. А главным артефактом – макет самолета Ту-144 в масштабе 1:10, расположенный под потолком эскалаторного зала. На крыше новой станции организовали смотровую площадку, с которой можно увидеть новый метромост длиной 460 метров. «Он проходит между станциями «Пыхтино» и «Аэропорт Внуково» над руслом реки Ликовы, мост состоит из 24 опор и 22 пролетов и является важной частью наземного участка Солнцевской линии», – отметил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв. Ликовский стал 12-м метромостом столицы и вторым по протяженности после Лужнецкого.

Станция метро «Аэропорт Внуково» интегрирована в инфраструктуру международного аэропорта Внуково им. А.Н. Туполева. Подземный переход соединяет ее с терминалом «А» аэропорта, подземным терминалом аэроэкспресса и выходом на привокзальную площадь. Художественное оформление станции посвящено самолетам конструкторского бюро Андрея Туполева.

Открыл Сергей Собянин и три новые станции на Люблинско-Дмитровской ветке – «Яхромскую», «Лианозово» и «Физтех», теперь на ней располагаются 26 станций. Новый участок подземки,

по словам Сергея Собянина, улучшит транспортное обслуживание сразу пяти районов Москвы, а также подмосковного Долгопрудного, пассажиры теперь смогут экономить до 40 минут при ежедневных поездках.

К строительству шестикилометрового отрезка подземки приступили четыре года назад. Планировали, что часть линии за МКАД будет наземной, но в начале 2020 года мэр Москвы принял решение о корректировке проекта. В результате перегон между станциями «Лианозово» и «Физтех» убрали под землю, что, по словам специалистов, позволило сократить объемы дорогостоящих работ по переустройству и выносу инженерных коммуникаций. «Применили ряд уникальных технологий. В частности, сооружение двух перегонов от «Лианозово» до «Физтех» осуществлялось одновременно. Впервые при строительстве метро в Москве состоялся синхронный выход двух тоннелей проходческих комплексов в один котлован», – отметил Андрей Бочкарёв.

Станция «Яхромская» построили на пересечении Дмитровского шоссе и улицы 800-летия Москвы. Ее оформление достаточно необычно: одну половину платформенного зала сделали ярко-красной, напоминающей советский флаг, а другую – светло-серой. Таким образом архитекторы воплотили идею превратить пространство в выставочный зал эпохи СССР. Станция «Лианозово», которая находится на

пересечении Дмитровского шоссе и Савеловской железной дороги, стала частью городского вокзала, объединившего салатовую линию метро, МЦД-1 и наземный общественный транспорт. В дизайне станции преобладают сдержанные тона – темно-серый и бежевый. При этом северный подземный вестибюль железнодорожной станции Лианозово МЦД объединили со входом в метро. В результате пересадка займет всего две-три минуты.

Станция «Физтех» тоже расположена вдоль Дмитровского шоссе, севернее бульвара Академика Ландау. Ее выполнили в светлых тонах. Потолок платформы сделали сводчатым, это добавило пространству объема, а главным акцентом стали «световые» колонны, расположенные в центре платформы.

«Студенты МФТИ мне рассказали, что в 1996 году на КВНе они нарисовали около своего университета станцию метро. Так вот эта сказочная история воплотилась в жизнь – метро пришло к Физтеху», – сказал мэр. Ожидается, что пользоваться станцией ежедневно будут как минимум 10 тыс. пассажиров. В результате транспортная ситуация улучшится во всем районе Северный, где проживают 54 тыс. человек, а также учатся и работают свыше 7 тыс. студентов и преподавателей МФТИ.

Интервью с архитекторами новых станций читайте на стр. 10

ЦИФРА ДНЯ
264 ДОМА
ПО РЕНОВАЦИИ

введены в эксплуатацию, из них переданы под заселение 247

Столичный уровень

В Москве завершился первый этап реконструкции поликлиник

□ Сергей Чаев

Модернизация столичных амбулаторных медицинских учреждений продолжается. В канун Дня города в Москве открылись сразу 60 реконструированных и отстроенных заново городских поликлиник. «Всего за 3,5 года введено в строй около 200 зданий. При этом мы выбрали самые плохие, морально и физически устаревшие, и сделали из них современные учреждения, оснащенные первоклассным оборудованием, комфортные и для посетителей, и для врачей. А до 2025 года в рамках второго этапа будут реконструированы еще 140 поликлиник и 10 отстроят заново. Таким образом город намерен обновить 100% амбулаторного фонда», — сказал мэр Сергей Собянин.



Сергей Собянин осматривает обновленное медицинское учреждение в Лосиноостровском районе

Новый московский стандарт столичных поликлиник позволил вывести качество их работы на новый уровень. «Мы сделали то, о чем раньше и мечтать не могли, — около 6 млн москвичей могут сегодня посещать медицинские учреждения, которые по своему качеству и комфорту практически не имеют равных ни в нашей стране, ни за рубежом», — отметил Сергей Собянин.

Согласно статистике, в среднем каждый москвич приходит к врачу в среднем 8–10 раз в год. А несколько лет назад эта цифра была вдвое меньше. «Нет, люди не стали чаще болеть, просто первичное звено стало доступнее. И мы стремимся делать так, чтобы эти пока-

затели улучшались и дальше», — говорит мэр. Большинство реконструированных учреждений построены 40–60 лет назад и объективно не могут обеспечить современное качество лечения. Облупившиеся фасады, узкие и темные коридоры, ржавые трубы и старые коммуникации — это еще полбеды. Гораздо хуже, что в старых зданиях часто просто некуда было ставить современное оборудование. Поэтому их приходится не просто ремонтировать, а фактически разбирать, удалив фасадные панели и демонтировав все внутренние перегородки. А затем «собирать» заново, полностью меняя внутреннюю планировку и коммуникации. В реконструированных поликлиниках продумана

каждая мелочь. Фасады зданий, как и

внутренние интерьеры, выполнены в едином стиле. У каждой свой фирменный дизайн. Зайдя внутрь, пациенты оказываются в просторном холле, где их встречают улыбающиеся сотрудники.

Если пациент в медучреждении впервые, ему помогут сориентироваться. Впрочем, заблудиться сложно: понятная навигация позволяет без труда найти нужный кабинет. На каждом этаже оборудованы зоны ожидания приема посетителей с удобными диванами, а в детских поликлиниках — с игровыми уголками.

На первом этаже — электронные терминалы для записки к специалистам. Можно зайти в кафе и перекусить. Работает система кондиционирования. Все новые поликлиники приспособлены для

маломобильных посетителей, просторные лифты также оснащены тактильными указателями для слабовидящих.

«Когда мы начинали наш первый капремонт в филиале № 3 на ул. Бочкова, 5к3, было очень волнительно, как пройдет временный переезд филиала и что мы в итоге мы получим. Но результат превзошел и все наши ожидания. Он замечательный! Сейчас ремонтируемся дальше», — прокомментировала ситуацию главврач городской поликлиники № 12 Марина Куняева. Благодаря ремонту поликлиники получили возможность обновить устаревшее оборудование и перейти на использование современных технологий в диагностике и лечении, что позволило значительно повысить качество предоставляемой помощи.

Ремонт поликлиник также сопровождается обучением и повышением квалификации медицинского персонала. Врачи и медсестры посещают курсы и семинары по применению нового оборудования и по улучшению обслуживания пациентов.

Вокруг обновленных поликлиник проводится благоустройство, устанавливается новая уличная мебель, опоры освещения, обустраиваются удобные дорожки для подхода к зданию.

По оценкам заместителя премьер-министра России по вопросам социальной политики Татьяны Голиковой, главное, чего удалось добиться в Москве, повысив качество медицинского обслуживания, это увеличение средней продолжительности жизни горожан до 77,9 года.

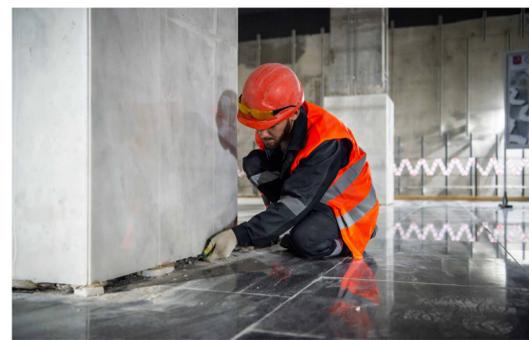
Солнце взойдет

На станции «Университет Дружбы Народов» начался монтаж мозаичного панно

□ Ирина Зайцева

Художественное оформление станций Московского метрополитена — своеобразная визитная карточка столичной подземки. Строящаяся Троицкая линия в этом смысле не будет исключением. На «Университете Дружбы Народов» начались декоративные отделочные работы в подземных вестибюлях.

Изображения молодых представителей разных стран, народов и культур. «Панно изготовлено из тысяч элементов художественного стекла и смальты в мозаичной технике, его монтаж ведется на высоте пять-шесть метров, для чего в зоне работ установили специальные строительные леса», — пояснил Юрий Кравцов. Авторство композиции принадлежит российским архитекторам и художникам мастерской Zabor, ранее выполнившим оформление станции «Нагатинский Затон» БКЛ. Крупные реалистичные изображения рыб, выполненные из натурального камня в технике мозаичного панно, привлекли к себе огромное внимание пассажиров. Некоторые из них специально приезжали на новую станцию, фотографировались с огромными рыбами, рассматривали, из чего они выполнены, узнавали и радовались обитателям подводных водоёмов, увлекательным художниками. Но, по всей видимости, ажиотаж был связан не только с любимыми многими натуралистическими мотивами, но и с тем фактом, что новые мозаичные украшения давно не появлялись на московских станциях.



«Надо отметить, что при строительстве первых станций метрополитена использовался прием применения мозаичной техники, несмотря на то что мозаика — сложная техника, требую-

щая не только мастерства и скрупулезного подбора материала, но и времени. Таким образом была оформлена открывшаяся в 1935 году «Библиотека им. Ленина» — в восточном аванзале находится мозаичный портрет вождя пролетариата. «Белорусская» включает 12 панно, выполненных в технике флорентийской мозаики, посвященных жизни союзной республики. Но, пожалуй, самыми известными являются мозаичные плафоны станции метро «Маяковская», выполненные художником Александром Дейнекой. Тематика плафонов — освоение воздушных пространств, работа, созданная в 1938

году, получила название «Сутки этого летнего неба». Произведения этого же автора украшают и станцию «Нововокзнецкая», хотя там запечатлены другие мотивы — труд людей разных профессий. Панно «Сутки страны Советов» увидело свет в 1941 году. А вот на станции «Новослободская» так же, как и на «Университете Дружбы Народов», мозаичистов вдохновила тема дружбы и мира. Автор огромного панно Павел Корин сконструировал и выполнил мозаику с надписью «Мир во всем мире». Продолжением этой традиции станция и «Университет Дружбы Народов». Как объяснили в АО «Мосинжпроект»,

Третий пошел

На востоке столицы открылся новый флагманский центр ГКБ № 15 имени О.М. Филатова



□ Наталья Крол

По планам столичных властей, флагманские центры, аналогичные открывшемуся в Филатовской больнице, появятся в шести стационарах столицы. Они будут располагаться в центре — при НИИ скорой помощи им. Склифосовского, ГКБ им. Боткина и ГКБ № 1 им. Пирогова, на востоке — при ГКБ № 15 им. Филатова, на юге — ГКБ им. Буянова и на севере — при ГКБ им. Вересаева. Три из перечисленных объектов уже работают. В дальнейшем новая практика охватит порядка 85% ситуаций с оказанием экстренной медицинской помощи, что станет важнейшим шагом в повышении качества услуг. Открывшийся центр в Филатовской больнице будет принимать 200 пациентов в сутки.

Филатовская больница хорошо известна в городе более 40 лет, но дата 5 сентября, несомненно, войдет в ее историю. Присутствовавший на открытии флагманского центра мэр Москвы Сергей Собянин поздравил его коллектив: «По сути, это новое высокотехнологичное сердце нашей знаменитой клиники. Здесь появляются новые диагностические возможности и самые современные операции. И конечно, внимание, которым окружают пациента с первых минут его пребывания в клинике, и возможность оказания качественной помощи. Я надеюсь, что это комфортная среда, где есть всё для применения ваших знаний и талантов».

Строительство четырехэтажного корпуса площадью 15 тыс. кв. метров на улице Вешняковской

началось в 2020 году. Индивидуальный проект разрабатывался с учетом целого ряда важных параметров. В их числе не только возможность размещения 90 коек, две трети которых будут реанимационными и диагностическими, но и девять операционных, включая уникальную гибридную операционную с ангиографией. В день здесь будут принимать до 200 неотложных пациентов, которые смогут получить полный комплекс необходимой помощи, включая диагностику, оперативное вмешательство и интенсивную терапию в течение первых суток.

Особая тема — внутренние планировки центра, которые в значительной степени влияют на скорость оказания помощи. Приемное отделение, расположенное на первом этаже, работает по принципу «триаж» (фр. triage — сортировка, отбор). Здесь поступающих пациентов распределяют в зависимости от степени тяжести состояния. В красную зону попадают те, кому требуются реанимационные действия или экстренная операция, в желтую — с необходимостью срочного оказания помощи, в зеленую — пациенты, чей жизни ничто не угрожает, но нужно наблюдение врача. И если поступивших красной категории немедленно направляют на экстренную диагностику или в операционную, то больным в желтой и зеленой зонах медпомощь оказывают по принципу «врач — к пациенту».

Все осмотры и большинство процедур выполняют у кровати больного. Для сокращения времени диагностический блок (КТ и рентген-кабинет, кабинеты УЗИ и функциональной диагностики), малая операционная, перевязочная и гипсовая находятся на первом этаже. Для инфекционных больных предусмотрены изоляционно-диагностические боксы. В составе нового медицинского объекта будет работать региональ-

ный сосудистый центр с самым современным оборудованием. Это позволит сократить время оказания помощи при инфарктах и инсультах.

Центр подключен к Единой медицинской информационно-аналитической системе (ЕМИАС). Вся документация ведется в электронном виде, при этом обеспечивается круглосуточный онлайн-доступ специалистов к медицинским данным пациентов.

Особое внимание уделено работе санитарного транспорта. Для быстрого перемещения

НОВЫЕ ЦЕНТРЫ ПОЗВОЛЯТ ОКАЗЫВАТЬ ЭФФЕКТИВНУЮ И СВОЕВРЕМЕННУЮ ПОМОЩЬ БОЛЕЕ ЧЕМ 500 ТЫС. ЧЕЛОВЕК В ГОД

пациента на территории больницы организована вертолетная площадка. Машины скорой помощи могут беспрепятственно подъезжать к корпусу с отапливаемыми боксами. Комфортная среда создана и для родственников пациентов, ждать завершения операции можно в специальных помещениях, а не на неудобных стульях и скамейках в вестибюле.

Строительство флагманских центров — ключевой элемент программы повышения качества медицинской помощи экстренным пациентам. Каждый из них представляет собой полноценную больницу с приемным отделением, операционными, реанимацией и тысячами единиц современного оборудования. По расчетам специалистов, новые центры позволят оказывать эффективную и своевременную помощь более чем 500 тыс. человек в год, то есть каждому второму экстренному пациенту.

Для успешного выздоровления, как известно, важно своевременное, а иногда и незамедлительное обращение к медикам. Позитивный настрой, вера в медицину, доверие медперсоналу — все это не утрачивает актуальности. И отчасти именно поэтому по инициативе заместителя мэра по вопросам социального развития Анастасия Раковой на базе Филатовской больницы в определенные дни будут работать экскурсии для всех желающих. Посетители смогут увидеть высокотехнологичную гибридную операционную, реанимационную и противошоковые залы, площадку и вертолет для санавиации, машины скорой помощи и уникальное оборудование.

Есть уже и реальные отзывы столичных жителей о работе флагманских центров. В частности, ГКБ им. Вересаева, пациентом которого стал 35-летний Александр Балашов. Он поделился впечатлениями после экстренной операции по удалению аппендикита: «В приемном отделении клиники, куда меня привезли на скорой, даже несмотря на довольно сильные боли, я был буквально ошеломлен уровнем этого учреждения. Просто космос! Вспомнил знаменитый сериал «Доктор Хаус», действия которого разворачивались в очень продвинутой клинике. Условия центра больницы № 81 не уступают, а превосходят то, что мы видели на экране. На самом высоком уровне оказался и профессионализм врачей. Операция эндоскопическим методом мне была сделана оперативно. Врачи и медперсонал были очень доброжелательными, шутили, отвлекали буквально до полного отключения после введения наркосов. В послеоперационной палате со мной находились два пациента. Интерьеры прекрасные, все очень красиво и удобно устроено. После операции меня выписали на третий сутки. Собираясь домой, подумал: «Доктор Хаус» отдыхает».

Москва медицинская

В городе открылись еще 11 поликлиник — две новые и девять реконструированных

□ Ирина Зайцева

Все столичные объекты здравоохранения, построенные или реконструированные, соответствуют новому медицинскому стандарту. Он предусматривает и удобное размещение входных зон, и особое качество отделки, и степень оснащения современным оборудованием, и новые архитектурные решения фасадов.

В последние дни августа строители сдали в эксплуатацию новое медицинское учреждение на улице Твардовского в районе Строгино. В это здание планируются перевести один из филиалов городской поликлиники № 180, который ранее располагался на улице Кулакова. «Здесь будут обслуживаться порядка 150 тысяч жителей», — прокомментировал это событие мэр Москвы Сергей Собянин. По его словам, переезд туда расширил возможности учреждения — в нем стало больше кабинетов врачей общей практики и врачей-специалистов. Кроме того, филиал оснастили новейшей цифровой медтехникой, уточнил Сергей Собянин.

Семизатное здание площадью 11,6 тыс. кв. метров начали возводить в сентябре 2020 года по индивидуальному проекту. Это позволило учесть потребности района: учреждение рассчитано на 750 посещений в смену. В поликлинике будут работать 150 сотрудников, в том числе 53 врача. Согласно новому стандарту, наиболее часто посещаемые кабинеты специалистов расположены на нижних этажах, а административные — на верхних. Есть у этой поликлиники и индивидуальная особенность — дополнительное естественное освещение, которое возникает благодаря панорамным окнам и атриуму.

Медобъект оснащен самым современным цифровым оборудованием. Здесь можно пройти обследования с помощью рентгеновских комплексов, аппаратов МРТ, КТ и УЗИ экспертного класса, маммографа, денситометра, современного офтальмологического оборудования. Оториноларингологам для постановки диагноза будут «помогать» ЛОР-комбайн и аппарат для аудиологического скрининга. В поликлинике созданы условия и для врачей общей практики, и для узких специалистов по 13 направлениям, а также докторов ультразвуковой и функциональной диагностики, реабилитологов и т.д. Для персонала оборудованы уютные помещения. Места комфортного ожидания с телевизорами, диванами и креслами предоставлены и пациентам.

В разных районах столицы начали работу еще десять поликлиник. Например, на Игральной улице в районе Богородское в конце августа открылось новое головное здание КДЦ № 2. Местные депутаты, участвовавшие в запуске этого объекта, отметили, что ждали объект эконом-класса, а получили настоящий «джет». Филиал № 2 городской поликлиники № 214 на улице Генерала Белова в ЮАО заработал после проведения модернизации. Здание также оснащено всем необходимым, в нем смогут работать врачи самых разных специализаций. Кроме этого открылись учреждения первичного звена на 1-й Напрудной улице, а также на улицах Академика Милоницкого, Лосевской, Митинской, Сормовской, в Булатниковском проезде, в Рогачевском переулке и в Зеленограде.

То, что медицинское строительство в столице переживает стадию взрывного роста, подтверждают и те, кто непосредственно занимается реализацией таких проектов, — архитекторы и дизайнеры. В концертном зале «Зарядье» на недавно прошедшей в рамках Московского урбанистического форума сессии «Здоровье и телемедицина: как меняются общественные интересы клиники» эксперты сошлись во мнении, что внешний и внутренний облик столичных поликлиник, строящихся городом, по качеству не уступают частным клиникам. Тренды актуальны для всей сети медицинских объектов — создание комфортных привлекательных зон ожидания, понятной навигации, игровых зон для детских объектов. Олег Стукалов, арт-директор студии Артемия Лебедева, рассказал, какими принципами руководствовались его организация, работая над графическим дизайном московских поликлиник. Общим стал логотип, которые теперь каждый может увидеть на фасаде зданий: буква «М» в обрамлении человеческого сердца. Принцип эмпатии лежал и при разработке графического дизайна вывесок, объявлений, указателей в общей системе навигации. Андрей Асладов, генеральный директор архитектурного бюро ASADOV, отмечает, что внешний облик столичных поликлиник меняет среду. Они становятся оазисами современной городской жизни.

Метро для физиков и лириков

В Москве завершилась работа над Люблинско-Дмитровской линией подземки



□ Анна Левченко

Мэр Москвы Сергей Собянин запустил движение по новому участку салатовой линии метро с тремя станциями – «Яхромская», «Лианозово» и «Физтех». За 12 лет протяженность ветки выросла вдвое, теперь Люблинско-Дмитровская ветка вошла в число самых длинных в городе. На линии за это время построили 12 станций, многие из них возводили специалисты холдинга «Мосинжпроект» – генерального проектировщика и генподрядчика строительства новых линий и станций метро.

«Мы завершили строительство Люблинско-Дмитровской линии метро. Открываем для пассажиров три последние станции северного радиуса – «Яхромскую», «Лианозово» и «Физтех». Пользоваться ими будут подмиллиона москвичей и жителей Подмосковья», – сказал мэр Москвы Сергей Собянин на церемонии открытия.

С завершением работ по продлению салатовой линии в Лианозово появился новый городской вокзал, объединяющий метро, МЦД-1 и наземный транспорт. Свою станцию метро в районе Северный получил и один из ведущих технических вузов России – МФТИ. Рядом с новыми станциями расположены жилые кварталы, крупные предприятия и научные исследовательские институты. Все три станции имеют уникальный облик.

«Яхромская»

Станция расположена на пересечении Дмитровского шоссе с улицей 800-летия Москвы и Яхромским проездом. Архитектурное оформление станции посвящено юбилею российской столицы. «В дизайне «Яхромской» сочетаются цвета Москвы – красный и белый. Они отсылают к символам города – Красной площади и белокаменному Кремлю. На стенах, колоннах и потолке смон-



Панно на путевой стене «Яхромской»

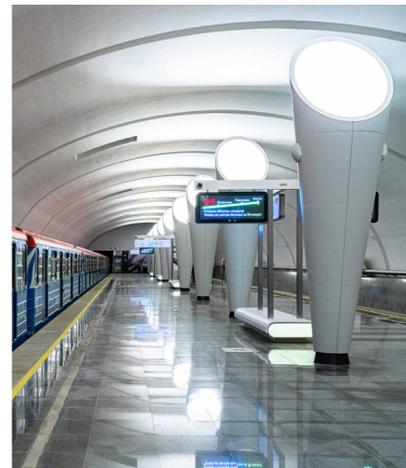
тированы красные и белые алюминиевые сотовые панели, пол выложен светлым сибирским гранитом и красным гранитом Сюсюянсаари из Карелии», – отметил заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев.

Путевую стену «Белой» половинки платформы украшает художественное панно, посвященное празднованию 800-летия Москвы в 1947 году. Композиция площадью 815 кв. метров развернута на всю длину платформы. Авторы – архитекторы Николай Шумаков и Александр Некрасов, а также художник Александр Рукавишников.

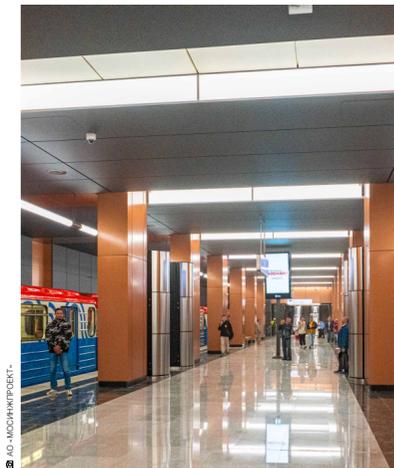
По словам главного архитектора ООО «Институт «Мосинжпроект», президента Союза архитекторов России Николая Шумакова, размеры панно составляют свыше 163 метров в длину и 5 метров в высоту.

«Эскизы разместили на металлических панелях в масштабе 1:10. Затем на специальном техническом сканере панели отпечатали в натуральную величину и доставили в цех, где художник вручную доводил рисунки до совершенства. Наше панно – это роспись по алюминию. После окончательной доводки его покрыли лаком, защитной пленкой и повезли на монтаж», – рассказал Николай Шумаков.

ОТКРЫТИЕ НОВОГО УЧАСТКА УЛУЧШИТ ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ РАЙОНОВ ДМИТРОВСКИЙ, ВОСТОЧНОЕ ДЕГУНИНО, БЕСКУДНИКОВСКИЙ И ЛИАНОЗОВО, ПОСЕЛКА СЕВЕРНЫЙ И РАЗГРУЗИТ ДМИТРОВСКОЕ ШОССЕ



Светильники-факелы на станции «Физтех» ЛДЛ



Станция «Лианозово» Люблинско-Дмитровской линии метро

Противоположная путевая стена выполнена в красном цвете. Цветовое решение станции подчеркивает асимметричное освещение. Тема архитектурных символов Москвы нашла свое отражение и в оформлении вестибюлей. Ромбы со встроенными светильниками на потолке повторяют декор куполов «луковиц» храма Василия Блаженного.

«Лианозово»

Находится на пересечении Дмитровского шоссе и железнодорожных путей МЦД-1. Дизайн станции выполнен в сдержанных тонах – темносером и бежевом. «Наклонные ходы эскалаторов между платформой и вестибюлями отделаны гранатовым амфиболитом, пол платформы и обеих вестибюлей «Лианозово» – светло-серым гранитом, края платформы и цоколи путевых стен – темным габбро. Главные элементы дизайна платформенного участка «Лианозово» – трехпролетные порталы, образующие анфилады, – созданы с помощью алюминиевых сотовых панелей цвета меди», – пояснил генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов. Наземные павильоны оформлены салатовыми панелями – по цвету Люблинско-Дмитровской линии на схеме Московского метрополитена. Рядом со станцией находятся жилые кварталы сразу трех районов – Лианозово, Восточного Дегунино и Дмитровского района. С открытием «Лианозово» свыше 30 тысяч москвичей получили метро в шаговой доступности от дома.

«Физтех»

Вдоль Дмитровского шоссе, севернее бульвара Академика Ландау, расположилась станция «Физтех». Ее дизайн, по замыслу проектировщиков, посвящен науке. «Путевые стены украшены конструкцией из нержавеющей трубы в виде электромагнитной волны, а конусообразные светильники на платформе напоминают факелы», – отметил Юрий Кравцов.

Платформа облицована светлым сибирским гранитом с контрастными черными гранитными полами, которые визуально выделяют установленные на платформе скамьи. Концепцией благоустройства прилегающей территории предусмотрено озеленение, гранитное мощение, укладка нового асфальтового

покрытия и установка современных малых архитектурных форм. Будет обеспечен удобный подход и подъезд к станции с обеих сторон Дмитровского шоссе.

Как строили новый участок салатовой ветки

При строительстве участка был выполнен значительный объем земляных и монолитных работ, а его интеграция в действующую инфраструктуру потребовала установки большого количества инженерных систем. «Всего здесь уложено порядка 120 тыс. кубометров бетона, разработано свыше 670 тыс. кубометров грунта, установлено порядка 30 тыс. единиц технического оборудования, смонтировано почти 1500 км кабеля и 62 тыс. метров трубопровода», – уточнил Юрий Кравцов.

Как отметил исполнительный директор – руководитель Дивизиона по строительству метро АО «Мосинжпроект» Валерий Кивлюк, первоначальный проект предполагал создание перегона от «Лианозово» до «Физтеха» в наземном исполнении. «В результате долгих споров приняли решение построить перегон, как и всё метро, под землей», – подчеркнул Валерий Кивлюк.

По словам заместителя директора проекта по строительству Дивизиона по строительству метро АО «Мосинжпроект» Романа Ромашевского, проходка 6-метровых тоннелей велась вдоль проезжей части Дмитровского шоссе – одной из самых загруженных трасс города, под МКАД и железнодорожными путями МЦД-1. «Необходимо было соблюдать точность в технологии производства, чтобы не допустить просадок дневной поверхности, а автолюбители, которые ездили по этому участку, даже не подозревали, что под ними строятся тоннели и ведутся работы», – охарактеризовал сложность работ Роман Ромашевский.

Такая трассировка позволила удачно вписать станции в действующую транспортную инфраструктуру и создать комфортные пересадки на маршруты наземного транспорта и платформы МЦД-1 Лианозово.

Открытие нового участка улучшит транспортное обслуживание районов Дмитровский, Восточное Дегунино, Бескудниковский и Лианозово, поселка Северный и разгрузит Дмитровское шоссе.

Метро пришло в аэропорт

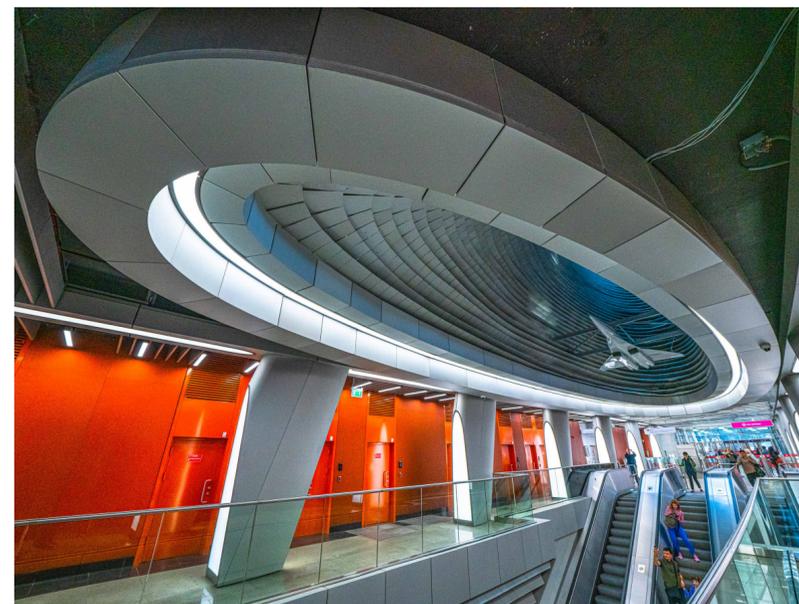
В Москве открыли две новые станции Солнцевской ветки метро



ФОТОХРОНИКА МЕГАПРОЕКТА

В этом году полностью «поехала» Большая кольцевая линия метро. Узнать интересные факты о самом грандиозном объекте столичной подземки последних десятилетий можно на фотовыставке, которая проходит на Тверском бульваре: Большая кольцевая линия – мегапроект российского метрополитена.

Каждой станции БКЛ посвящен отдельный двухсторонний стенд с фотографиями и информационными табличками, знакомящими с конструктивными и архитектурными особенностями подземных сооружений. Выставка организована при участии Группы компаний «Мосинжпроект», генерального проектировщика и генерального подрядчика строительства новых линий и станций столичного метро, и приурочена сразу к двум знаковым событиям 2023 года – полному запуску Большого кольца метро и 65-летию со дня основания инжинирингового холдинга.



Модель Ту-144 на станции «Пыхтино»

□ Анна Левченко

В столице завершилось строительство нового участка Солнцевской ветки метро. Мэр Москвы Сергей Собянин открыл две станции. Станция «Аэропорт Внуково» стала первой в стране, работающей на территории аэропорта. Теперь добраться до центра города из Внуково можно в два раза быстрее. Возведено желтой линией метро проходило при участии специалистов холдинга «Мосинжпроект».

Из подземки на самолет

Две новые станции «Пыхтино» и «Аэропорт Внуково» стали финалом стройки Солнцевской линии столичного метро. Всего за 10 лет была создана новая ветка длиной более 30 км с 14 станциями, в зоне притяжения которых проживает более 1,5 млн москвичей. «Впервые в России классическое метро пришло в аэропорт, что позволит радикально улучшить транспортное обслуживание миллионов авиапассажиров. Поздравляю

москвичей и гостей нашего города с открытием новых станций метро. В добрый путь!» – сказал Сергей Собянин на церемонии открытия.

Метростроители провели большую работу в стесненных условиях, чтобы интегрировать метро в инфраструктуру аэропорта.

«Солнцевская линия позволяет в прямом смысле слова совершить пересадку из метро на самолет. Выход из вестибюля станции «Аэропорт Внуково» соединен с подземным переходом, который приведет пассажиров непосредственно в здание терминала «А», – отметил заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев.

Станция «Аэропорт Внуково»

Генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов рассказал, что взаимной интеграции транспортных объектов способствует единое архитектурно-художественное решение.

«Оформление станции «Аэропорт Внуково» продолжает тему, которую мы начали на станции «Пыхтино», – отметил генеральный директор ООО «Институт «Мосинжпроект» Рустам Черкесов.

Он добавил, что вся композиция создана в технике цифровой печати на алюминиевых сотовых панелях.

Станция «Пыхтино»

Оформление станции «Пыхтино» посвящено российскому самолетостроению. Пассажиры начнут знакомиться с историей авиации почти сразу при входе на станцию. Над наклонным ходом эскалатора, соединяющего вестибюль и платформу, размещена модель пассажирского лайнера Ту-144. Ее создали специалисты конструкторского бюро А.Н. Туполева из авиационных материалов с использованием документации по настоящему самолету. Светильники формой напоминают крыло авиалайнера. Платформенный участок освещают 10 потолочных световых конструкций, внешне напоминающих турбины самолетов. Пройдя вдоль путевой стены, пассажиры увидят изображения летательных ап-



Станция «Аэропорт Внуково» Солнцевской линии метро

паратов, символизирующих основные вехи авиационной истории, – от винтовых самолетов до современного Ту-214. «Пыхтино» стала второй полуподземной станцией столичной подземки после «Мичуринского проспекта». Сложный рельеф местности позволил сделать витражи в стене платформы новой станции. Остекление «Пыхтино» открывает с южной стороны станции панорамный вид на долину реки Ликовы. На станции установили 1,4 тысячи кв. метров наружных и 770 кв. метров внутренних витражных конструкций.

Метромост через реку Ликову

Еще один уникальный элемент, который был построен в рамках продления Солнцевской линии, – метромост через реку Ликову. При движении от станции «Пыхтино» в сторону «Аэропорта Внуково» поезда выезжают на метромост, пересекая реку, а затем уходят в тоннель, преодолев наземный участок. Длина моста – 460 метров, он занимает второе место по протяженности в столичной подземке после Лужнецкого. Ликовский метромост представляет собой П-образную металлическую галерею, установленную на 22 пролетных строениях, опирающихся на железобетонные опоры. Метромост отделан боковыми ламелями, выполняющими декоративную функцию и защищающими его от дождя и снега, а сверху покрыт металлической кровлей.

Как строили последний участок Солнцевской ветки метро

В рамках работ на участке было уложено 78 тысяч кубометров бетона, отделано порядка 250 тысяч «квдратов» пассажирской и технической зон новых станций. Смонтировано свыше 33 тысяч единиц современного оборудования,

обеспечивающего жизнедеятельность объектов метро. На этом участке Солнцевской линии уложены новые так называемые «бархатные» пути. «Это путь пониженной вибрации благодаря шпалам LVT. Они позволяют сократить воздействие метрополитена на окружающую среду и снизить количество колебаний. Также в районе домов, которые находятся вблизи «Расказовки», применены динамические системы – маты, позволяющие еще больше уменьшить вибрационные нагрузки», – объяснил директор направления строительства – главный инженер Дивизиона по строительству метро АО «Мосинжпроект» Александр Мятков.

Строительство тоннелей на участке вели два тоннелепроходческих механизированных комплекса диаметром шесть метров – «Роза» и «Наталья». Именно финиш «Натальи» в сентябре 2022 года обозначил окончание тоннелепроходки на Солнцевской ветке.

По словам директора проекта Дивизиона по строительству метро АО «Мосинжпроект» Абесалома Хидишели, станция «Пыхтино» строилась в овраге, что осложняло логистику и доставку оборудования на площадку. «Приходилось выполнять большой объем земляных работ, перемещать массы грунтов. Площадка соединялась сразу с площадкой метромоста, для сооружения которого вначале пришлось строить временный мост через реку Ликову. Строительство станции «Аэропорт Внуково» осложнялось подземными дорогами к аэровокзалу, которые нельзя было загрузить или перекрыть. Но мы справились», – рассказал он.

Новый участок Солнцевской линии улучшит транспортное обслуживание 350 тысяч человек, которые живут и работают в ближайших районах, а также миллионы пассажиров аэропорта Внуково.

Все путем

МЦД-4 соединил семь железнодорожных вокзалов



© STROY.MOSKVA

□ Сергей Чаев

Одним из самых значимых событий прошедшей недели стал запуск четвертого Московского центрального диаметра (МЦД-4) президентом Владимиром Путиным и мэром Сергеем Собяниным в день 876-летия столицы. Маршрут связал Апрелевку в Наро-Фоминском районе Подмосковья с микрорайоном Железнодорожный в Балашихе. «Самый крупный проект Московских диаметров – итог многолетней работы. Сквозной маршрут, пересекающий город с запада на восток, имеет наибольшее количество пересадочных станций – 38 вариантов пересадок на метро, МЦК и другие диаметры», – пояснил градоначальник.

Торжественная церемония запуска поездов МЦД-4, которые стартовали со станции Площадь Трёх Вокзалов, прошла по телемосту. Владимир Путин и Сергей Собянин подключились к мероприятию по видеоконференцсвязи из парка «Зарядье». «Открывайте! Разрешаю!» – скандовал глава государства, и новый комфортабельный состав наземного метро «Иволга 3.0» отправился в путь.

Самый протяженный диаметр МЦД-4 длиной 86 км объединил прежде разрозненные Калужское и Нижегородское направления МЖД, а также связал семь центральных железнодорожных вокзалов столицы: Курский, Ярославский, Казанский, Ленинградский, Савеловский, Рижский и Белорусский.

«Сделан еще один очень серьезный шаг по развитию Московского транспортного узла. Все, что произошло се-

годня, направлено на благо Москвы, Подмосковья и всех людей, которые живут в этом регионе, приезжают в этот регион», – сказал Владимир Путин на церемонии открытия.

Сергей Собянин, в свою очередь, напомнил о том, что предшествовало созданию диаметра. «Прежде это были две железнодорожные ветки, которые брали свое начало у Курского и Киевского вокзалов – всегда с переполненными и дивающимися застоями не по расписанию электропоездами, которые доходили до тупики, а потом разворачивались и следовали обратно. Эффективность работы этой машины была низкой. Поэтому мы приняли решение соединить оба направления с целью создания нового центрального диаметра. На сегодняшний день среди скоростных Московских центральных диаметров МЦД-4 наиболее интегрированный с другими видами городского транспорта», – сказал мэр.

Специалисты отметили, что его открытие улучшило транспортное обслуживание более чем 20 районов Москвы. Столица стала ближе для жителей подмосковных городов Апрелевки, Реутова, Балашихи (район Железнодорожный) и других ближайших к ней населенных пунктов.

Так, главврач Балашихинского родильного дома Наталья Алимова отметила, что раньше из-за отмены или задержки электричек приходилось брать такси. А теперь можно будет четко ориентироваться, поскольку составы МЦД-4 станут ходить каждые 5–7 минут. А студент Василий Писляков рассказал, что живет в общежитии МФТИ в Долгопрудном, а на выходные возвращается в Железнодорожный. «Теперь, чтобы доехать от дома до

университета, мне нужно будет сделать всего лишь одну пересадку с МЦД-4 на метро, расплатившись один раз картой «Тройка», – сказал он.

Ожидается, что на стартовом этапе МЦД-4 будет перевозить около 190 тыс. пассажиров в сутки, а к концу года уже 270 тысяч. В результате за счет перераспределения пассажиропотоков частично разгрузятся участки Калининской, Солнцевской и Арбатско-Покровской линий метро, а также вылетные автомагистрали – Киевское, Боровское и Носовихинское шоссе. А шоссе Энтузиастов, как подсчитали специалисты, станет в совокупности свободнее на 13,6 тыс. машин в сутки.

Общая протяженность новой линии наземного метро составляет 86 км с 36 остановочными пунктами (на момент запуска. – «МП»). Еще две станции – Рижская и Беговая – откроются позже, после завершения их реконструкции.

Четвертый центральный диаметр с точки зрения выполненных строительных работ является наиболее сложной линией наземного метро. Для его открытия необходимо было связать между собой Калужское и Нижегородское направления железной дороги, пройдя при этом через Белорусское, Рижское и Курское направления МЖД.

Для решения этой задачи на нескольких участках диаметра были проделаны гигантские по объему и сложнее по составу мероприятия. В частности, строительство дополнительных третьего и четвертого главных путей на Калужском направлении МЖД, а также соединительной ветки между Калужским и Белорусским направлениями железнодорожного узла. Реконструкция участка от станции Курская до станции Площадь Трёх Вокзалов и

реконструкция участка Москва-Пассажирская-Курская – Карачарово с введением дополнительных главных путей, а также строительство третьих и четвертых путей на участках Площадь Трёх Вокзалов – Марьяна Роца и Беговая – Савеловская. В общей сложности было построено 100 км главных и реконструировано 54 км существующих железнодорожных путей. Сооружено восемь железнодорожных мостов и пять железнодорожных эстакад, а также более 40 других искусственных сооружений и путепроводов.

«Важно отметить, что эти сложнейшие работы проводились в условиях плотной городской застройки без остановки движения автомобильных потоков, поездов МЦК, действующих линий метро, а также МЦД-1 и МЦД-2», – сказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев. Он также отметил, что сформирована принципиально новая сеть наземного метро Московского региона – четыре диаметра МЦД общей протяженностью 303 км и 140 станций. В планах – строительство МЦД-5, который свяжет Ярославское и Павелецкое направления.

«Московские центральные диаметры – это важнейший транспортный проект столицы и Подмосковья, который имеет важное значение для развития агломерации. Фактически мы получили новое наземное метро, которое объединило формат пригородных электричек и столичной подстанции. Такие мегапроекты, связанные с железными дорогами, разгружают автотрассы, а также делают экологию Москвы лучше и в целом для города создают выгоды», – пояснил Андрей Бочкарев.

ДУБЛЬ ДВА

Запущен Северный дубль Кутузовского проспекта – проспект Багратиона

НОВАЯ МОСКВА ПРИРАСТАЕТ ДОРОГАМИ

Между Варшавским и Калужским шоссе открылась новая магистраль

НЕ СТАНЦИИ, А МУЗЕИ

Авторы проектов пяти новых станций рассказали, как горожане повлияли на облик объектов



© АЛЕНТОВЕЦ-МОСКВА

Дорога идет на восток

Москва получила новую транспортную связку с трассой М12



© STROY.MOSKVA

□ Анна Левченко

Президент РФ Владимир Путин и мэр столицы Сергей Собянин запустили движение транспорта по участку Московского скоростного диаметра от Лухмановской улицы до федеральной трассы М12 «Восток». Новый дорожный каркас столицы внутри МКАД будет полностью готов до конца нынешнего года.

На церемонии открытия Владимир Путин подчеркнул важность нового объекта: «Запускаем сразу несколько

участков магистрали М12 «Восток» общей протяженностью более 300 км. В результате Москву и Арзамас свяжет современная скоростная трасса. Одновременно на востоке Москвы в строй вводится новый отрезок Московского скоростного диаметра (МСД). Диаметр насквозь, через мегаполис, соединит трассы М12 и М11 до Санкт-Петербурга. И это важный этап развития международного транспортного маршрута России».

В свою очередь, Сергей Собянин рассказал о строительстве МСД. «Связку трассы с дорогой на Санкт-Петербург мы запустили в прошлом году. В этом

вводим участок, открывающий прямой выход на трассу до Казани. Ежедневно по диаметру будет проезжать около 40–50 тыс. автомашин и порядка 20 тыс. пассажиров общественного городского транспорта», – сказал глава города.

Московский скоростной диаметр – это новая трасса протяженностью 68 км, которая появилась благодаря объединению Юго-Восточной и Северо-Восточной хорд. Она станет самой протяженной бесшумной дорогой в России и свяжет крупнейшие вылетные магистрали: Дмитровское, Алтуфьевское, Ярославское, Шелковское шоссе, шоссе Энтузиастов, Рязанский и Волгоградский проспекты, Южную рощу, Каширское и Варшавское шоссе. «Для миллионов автомобилистов создание МСД будет означать новую транспортную реальность: максимально быстрые и комфортные поездки из одной части города в другую», – подчеркнул Сергей Собянин. Новая магистраль на треть снизит нагрузку на Садовое кольцо, ТТК и МКАД, улучшит обслуживание аэропортов Шереметьево и Домодедово, вокзала «Восточный» и других городских объектов.

Еще одним весомым плюсом открытия МСД станет улучшение экологии города – по предварительным оценкам, уровень загрязнения воздуха в столице снизится на 20%. Проезд по трассе для

транзитных автомобилей будет платным. Сделано это для того, чтобы не перегружать дорогу фурами. Кроме того, магистраль выступит драйвером развития столичной экономики и улучшения транспортной доступности новых районов позволит создать более 20 тысяч новых рабочих мест и привлечь 3,7 трлн рублей частных инвестиций в строительство жилой и коммерческой недвижимости. Это позволит окупить возведение МСД, которое обошлось городу в 760 млрд рублей, уже к 2027 году. «Также благодаря строительству диаметра прямой выход на федеральную трассу М12 «Восток» получили резиденты индустриального парка «Руднево» – крупнейшей промышленной площадки Москвы. Это значительно упростило логистику, открыв предприятиям прямой доступ к ключевым поставщикам комплектующих и потребителям выпускаемой продукции, в том числе за рубежом», – подчеркнул Сергей Собянин.

На севере продолжением МСД станет федеральная трасса М11 «Москва – Санкт-Петербург». На востоке – строящаяся трасса М12 «Восток». На юге – главная магистраль ТИНАО Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе, а также федеральная трасса М4 «Крым». Стройка северного участка трассы была завершена год назад, а на прошлой неделе строители закончили

работы по возведению восточного участка МСД от Лухмановской улицы до выхода на федеральную трассу М12 «Восток». «В состав отрезка вошли три путепровода и мост через реку Пехорку. В рамках работ специалисты построили и реконструировали 14 км дорог, высадили 2,6 тыс. деревьев и привлекли 3,7 трлн рублей частных инвестиций в строительство жилой и коммерческой недвижимости. Это позволит окупить возведение МСД, которое обошлось городу в 760 млрд рублей, уже к 2027 году. «Также благодаря строительству диаметра прямой выход на федеральную трассу М12 «Восток» получили резиденты индустриального парка «Руднево» – крупнейшей промышленной площадки Москвы. Это значительно упростило логистику, открыв предприятиям прямой доступ к ключевым поставщикам комплектующих и потребителям выпускаемой продукции, в том числе за рубежом», – подчеркнул Сергей Собянин.

Одновременно с открытием МСД в столице запустили головной участок трассы М12 «Восток», которая свяжет Москву и Казань. Пока дорогу построили до Арзамаса. Полностью скоростную магистраль до Казани запустят в конце года.

Всего с 2011 года в Москве построили 1,3 тыс. километров новых дорог, увеличив дорожную сеть столицы приростом на 20%. «Мы возвели 407 новых тоннелей, эстакад и мостов – количество искусственных транспортных сооружений выросло на 60%. Также было построено 295 внеуличных пешеходных переходов», – доложил Сергей Собянин Владимиру Путину. Формирование нового дорожного каркаса внутри МКАД, в который войдут три хордовые магистрали – Северо-Западная хорда, Южная роща и Московский скоростной диаметр, завершится в нынешнем году открытием южного направления МСД.

Не поедем, а помчимся

Новую магистраль М12 полностью введут в строй к концу 2023 года

□ Виктор Дмитриев

Для запуска строящейся автотрассы М12 «Восток» определена конкретная дата – 20 декабря. Дорогу необходимо возвести в рекордно короткие сроки. В канун дня города одновременно с вводом в строй очередного участка Московского скоростного диаметра (МСД), перекрывающего в трассу М12, открыли и ее головной отрезок от столицы до Арзамаса. Доехать до него на машине теперь можно за 3,5 часа вместо прежних семи. Когда же магистраль Москва – Казань введут в строй полностью, доехать до столицы Татарстана также получится вдвое быстрее.

Первоначально от Москвы до Казани планировалось построить современную скоростную железную дорогу. Однако экономическая сторона идеи вызвала многочисленные вопросы, и проект в итоге пришлось отложить из-за слишком высокой стоимости. Но уже в июле 2020 года премьер-министр России Михаил Мишустин на совещании по вопросу строительства автодороги Европа – Западная Китай заявил о начале реализации проекта платной автомагистрали Москва – Казань длиной 811 км.

Она должна продублировать основную трассу между Москвой и Поволжьем – перегруженную и требующую реконструкции дорогу М7 «Волга». При этом у автомобилистов появится возможность доезжать от российской столицы до столицы Республики Татарстан по современному хайвею за шесть-семь часов вместо прежних двенадцати. Стартовав в Москве, трасса пройдет через Владимир, Муром и Арзамас, республики Чувашию и Татарстан. Ее разбили на восемь пусковых участков, которые возводятся вместе с необходимой дорожной инфраструктурой, в том числе и с заправочными станциями.

На всем протяжении бесшумная дорога будет иметь не менее четырех полос движения. Строителям также предстоит возвести около 350 искусственных сооружений: мостов, развязок, эстакад. Разрешенная скорость на большинстве участков составит до 130 км в час. Она будет иметь и важное стратегическое значение: здесь проживают около 60 млн человек, расположено большое количество промышленных производств.

Отвечающий за строительный блок вице-премьер Марат Хуснуллин, в свою очередь, пообещал, что, максимально сократив сроки выполнения работ, строители сдадут трассу к 20 декабря 2023 года.

Первый отрезок строящейся магистрали длиной 22,5 км – между ЦКАД

и дорогой А108 («Большая бетонка», – «МП») – был запущен 8 сентября 2022-го. Его трехполосную дорожную одежду выполнили из асфальтобетона, который обеспечит эксплуатацию дороги без ремонта не менее 10 лет. А спустя ровно год президент Владимир Путин и мэр Москвы Сергей Собянин открыли новые отрезки трассы в Московской, Владимирской и Нижегородской областях общей протяженностью 308 километров. «В эксплуатацию запускаются сразу несколько участков строящейся автомагистрали М12 «Восток» общей протяженностью более 300 километров. В результате Москву и Арзамас свяжет современная скоростная трасса. Она позволит ошутимо – в два раза – сократить время в пути между городами. В свою очередь, на востоке столицы в строй вводится новый отрезок Московского скоростного диаметра – окончательный этап строительства его северного направления. Таким образом, диаметр насквозь через мегаполис соединит трассы М12 и М11 (до Санкт-Петербурга). Это важный этап развития международного транспортного маршрута России», – отметил президент.

Он также отметил, что с завершением строительства автомагистрали Москва – Казань работа не остановится, поскольку идея получила продолжение. Из Казани трасса пойдет в Екатеринбург (еще 810 км), а затем достигнет Тюмени (плюс 330 км).

МНЕНИЕ



ЮРИЙ КОГАН,
коммерческий директор
October Group:

2023 год стал транспортным прорывом Москвы: развитие МЦК и МЦД, расширение границ метрополитена, завершение строительства новых хорд, рокад и магистралей – все это итоги новой транспортной

концепции столицы, которая реализуется уже 10 лет. Сформирован новый диаметр, соединяющий напрямую районы, к которым раньше можно было проехать только через ТТК или МКАД. К тому же город становится более «зеленым» – создана комплексная инфраструктура для электротранспорта. Эти изменения приводят к развитию девелоперских проектов. Сейчас в каждом районе столицы строятся или уже сданы в эксплуатацию жилищные комплексы, расположенные у метро и транспортных хабов. Проекты бизнес-класса и классов выше оснащены парковочными местами для электрокаров, причем в нашем проекте Stories на Москфильмовской под них выделено 10% машино-мест, они оснащены зарядками и одной быстрой зарядкой.

Кроме того, правительство Москвы стимулирует развитие новых концептов, в которых совмещено сразу несколько функций – жилая, коммерческая (офисы и торговые площади), инфраструктурная (наличие клубов для детей, спортивных комплексов). Это позволяет создавать новые кластеры – потоки транспорта и людей распределяются не только с окраин в центр столицы, но и внутри районов. В новых жилищных комплексах, например, в Stories на Москфильмовской, реализуется концепция «живи и работай в одном месте», что позволяет создавать рабочие места внутри рекреации и способствует разгрузке транспортной системы Москвы.

Дубль два

Запущен Северный дублер Кутузовского проспекта – проспект Багратиона



Евгений Николаев

Строительство новой вылетной магистрали столицы – проспекта Багратиона – стало результатом реализации крупнейшего проекта государственно-частного партнерства. Ее длина составила почти 22 км, в том числе около 10 км основного хода. В суббюджетное движение по важной для города автотрассе открыли президент РФ Владимир Путин и мэр Москвы Сергей Собянин.

В 2014 году в Москве была построена самая длинная в Европе эстакада над Можайским шоссе. Благодаря организации практически бесшумного движения и новой дорожной разметке пропускная способность Кутузовского проспекта возросла на 1,8 тыс. машин в час. Но это оказалось пределом его возможностей. Тогда город решил построить сразу два дублера трассы: Южный (названный впоследствии проспектом Генерала Дорохова), который ввели в строй в 2020-м, и Северный (проспект Багратиона), призванные решить проблемы по максимуму.

Решение о присвоении Северному дублеру Кутузовского проспекта имени генерала Петра Багратиона было принято с учетом мнения москвичей, проголосовавших на портале «Активных граждан».

Проект, начатый в 2019-м, завершён в первых числах сентября. Строительством проспекта Багратиона вели на основании концессионного соглашения, заключённого между правительством Москвы и Новой концессионной компанией. Инвестором проекта выступил консорциум во главе с Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ), который привлек пять ведущих суверенных фондов из дружественных стран. Общий объем частных инвестиций в строительство составил более 60 млрд рублей, что сделало проект самым крупным концессионным соглашением столицы как по стоимости строительства, так и по своим масштабам.

Правительство Москвы выполнило за счет городского бюджета работы по освождению территории строительства и финансирует возведение смежных объектов, которые обеспечат связь магистрали с прилегающими улицами.

Стараясь минимизировать влияние магистрали на окружающую застройку, трассу проложили вдоль железнодорожных путей первого Московского центрального диаметра. Около 60% трассы составили сложные искусственные сооружения. В их числе двухкилометровая эстакада основного хода от МКАД до станции Рабочий Поселок – одна из крупнейших в Москве; 700-метровая эстакада через Рублевское шоссе и железнодорожные пути; эстакада

на примыкании к основному ходу трассы вокруг Одинцово длиной 300 метров; путепровод через Минскую улицу; 350-метровый мост через Москву-реку и эстакады съезды на сообщении с МКАД, Молодогвардейской транспортной развязкой, Кутузовским проспектом, Северо-Западной хордой и Шелепихинской набережной. Для удобства жителей также возвели два подземных пешеходных перехода – в районе станций МЦД-1 Рабочий Поселок и Фили.

Шестиполосная вылетная магистраль протянулась от делового центра «Москва-Сити» и ТТК до развязки на пересечении МКАД с Молодогвардейской улицей, полностью интегрировалась с платной трассой Северный обход Одинцово и далее с Можайским и Минским шоссе.

Новую дорогу Сергей Собянин охарактеризовал как грандиозное сооружение. «Это один из важнейших для города проектов. Хотел бы поблагодарить строителей! Такие объекты, я думаю, строятся гораздо дольше. Общая протяженность магистрали со съездами и 17 искусственными сооружениями составляет почти 22 км. Она улучшит транспортное обслуживание более 1,5 млн жителей Москвы и Подмосковья. Около 50 тыс. человек ежедневно будут пользоваться этой трассой», – сказал градоначальник.

Ожидается, что проспект Багратиона разгрузит соседние магистрали. Кутузовский проспект – на 17%, Можайское шоссе – на 16%, МКАД – на 9%, проспект Генерала Дорохова – на 6%, а также облегчит движение на проспекте Маршала Жукова и Звенигородском шоссе.

«Свои действия сконцентрировали все строительные службы – инженерные, технические, проектные – и выполнили работу в достаточно короткие сроки. Теперь экономия времени в пути для автомобилистов от МКАД и почти до центра города значительная: вместо прежних 45 минут они смогут доехать за 15», – прокомментировал ситуацию заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Эксплуатировать дорогу планируется на платной основе. Она оборудована современной безбарьерной системой взимания платы. Стоимость проезда будет списываться автоматически при помощи транспондеров, а если они отсутствуют, оплату можно будет произвести через мобильные приложения «Парковки России», «Главная дорога» и на сайтах mos.ru и m-toad.ru.

Благодаря такой системе, по мнению экспертов, будет обеспечена более высокая скорость движения автотранспорта и исключено его скопление на пунктах оплаты, что, в свою очередь, позволит снизить вредные выбросы в атмосферу. Для обеспечения информирования, безопасности и мониторинга дорожной ситуации на проспекте Багратиона установлены 93 камеры видеонаблюдения.



Новая Москва прирастает дорогами

Между Варшавским и Калужским шоссе открылась новая магистраль

Виктория Шаховская

Развитие улично-дорожной сети Новой Москвы продолжается – мэр столицы Сергей Собянин открыл дорогу между городами Троицк и Щербинка. Это последний участок 40-километровой трассы, связывающей сразу четыре вылетные магистрали: Минское, Киевское, Калужское и Варшавское шоссе. Фактически это еще один дублер МКАД и ЦКАД, напрямую соединяющий два крупных города ТиНАО.

На церемонии открытия Сергей Собянин отметил, что развитие города не останавливается ни на один день. «Сегодня вводим новую дорогу между Троицком и Щербинкой. Доехать от одного города до другого можно будет примерно за 20 минут. Открытие этой трассы завершило формирование единой транспортной связи от Варшавского через Калужское и Киевское до Минского шоссе общей протяженностью порядка 40 км. Кроме того, вместе с дорогой построили большой водовод, который обеспечит местных жителей качественной питьевой водой и создаст запас мощностей для нового жилищного строительства и создания мест приложения труда», – сообщил столичный градоначальник.



Возведение трассы стартовало в декабре 2018 года, работы по созданию единой транспортной связи сразу нескольких населенных пунктов Новой Москвы заняли пять лет. Протяженность введенного участка составила 11,4 км, а с учетом реконструкции прилегающих улиц – 15,3 км. Он связывает Варшавское шоссе, деревни Андреевское, Яковлево и Новотроицкое шоссе, которое пересекается с Калужским. В составе последнего отрезка новой магистрали построили три искусственных сооружения – это мост через реку Десну протяженностью 200 метров, путепровод через пути МЦД-2 протяженностью 300 метров и эстакада прямого хода на Симферопольском шоссе в Щербинке длиной 300 метров.

Новая трасса создала еще одну транспортную связь округов Новой Москвы – Троицкого и Новомосковского. Дорога дублирует МКАД и ЦКАД, а также перспективную магистраль Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе. Магистраль улучшит транспортную доступность Новой Москвы для 233 тысяч человек, проживающих в Троицке, Щербинке и деревнях Яковлево, Черепово, Кувекино, Евсеево, Алхимово, Андреевское, поселении Десёновское и ближайших СНТ.

Пользоваться дорогой каждый день будут 14 тысяч автомобилистов, за год их число вырастет до 16 тысяч. Новый маршрут сократит перепробег транспорта на пять километров и сделает путь на 13 минут быстрее. Это улучшит

ВАЖНО

Развитие дорожного каркаса ТиНАО

За 11 лет в Новой Москве реконструировали основные магистрали – Киевское, Калужское и Варшавское шоссе. Построили участки Центральной кольцевой автодороги и трассу Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе. Обновили сеть местных дорог, связывающих и дублирующих основные магистрали, а также служащих для подъезда к населенным пунктам и объектам экономики. Всего было построено 384 км дорог, 72 искусственных сооружения и 40 пешеходных переходов. В 2023 году в ТиНАО открыли 33 км магистралей, включая дорогу Варшавское шоссе – деревня Андреевское – деревня Яковлево протяженностью 15,3 км, улично-дорожную сеть в АДЦ «Коммунарка» протяженностью 9,2 км, первый этап трассы Воскресенское – Каракашево – Щербинка протяженностью 7,9 км и дорогу от поселения Воскресенское до СНТ «Бархатная Роща» протяженностью 0,8 км. В планах до 2027 года – строительство свыше 116 км новых дорог.

экологию ТиНАО, а также на 29% снизит нагрузку на улицу 40 лет Октября в Щербинке и на 6% – на прилегающий участок Варшавского шоссе. Трасса полностью готова и к приему общественного транспорта. Еще в 2022 году для этого подготовили всю инфраструктуру – в районе станции МЦД-2 Осташево в Щербинке установили 12 зарядных станций для электробусов, также здесь появились стойкой-разворотная площадка, здание конечной станции и перехватывающая парковка на 166 машино-мест.

После окончания строительных работ на прилегающих к магистрали территориях выполнили благоустройство. Здесь высадили 3,2 тысячи деревьев – липы, ивы и клены. Посадили более 45 тысяч

кустарников – дерен, пузыреплодник и спирея, а также раскатали 56 гектаров газона. В районе деревень Черепово, Рыбино и Алхимово, где дачные поселки находятся в непосредственной близости к дороге, установили защитные экраны протяженностью 3,5 км.

Одновременно с открытием трассы Сергей Собянин объявил о вводе в эксплуатацию крупной сети водоснабжения – водоводе, который проходит от Калужского до Варшавского шоссе. Его протяженность составила 33,5 км. Он обеспечит питьевой водой нынешних и будущих жителей поселения Десёновское, Рязановское и Воскресенское. В общей сложности – свыше 150 тысяч проживающих и до 60 тысяч работающих здесь людей.

ДОРОЖНАЯ КАРТА

НОВЫЕ ТРАССЫ МОСКВЫ В ЦИФРАХ

12

КИЛОМЕТРОВ – ДЛИНА ОСНОВНОГО УЧАСТКА МОСКОВСКОГО СКОРОСТНОГО ДИАМЕТРА, КОТОРЫЙ УЛУЧШИТ ТРАНСПОРТНУЮ СИТУАЦИЮ ДЛЯ 4,5 МЛН ЖИТЕЛЕЙ ГОРОДА

97

КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ, 55 ИСКУССТВЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СООРУЖЕНИЙ И 12 ВНЕУЛИЧНЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ БУДЕТ ПОСТРОЕНО В СОСТАВЕ МСД

308

КИЛОМЕТРОВ – ПРОТЯЖЕННОСТЬ ТРАССЫ М12 ОТ МОСКВЫ ДО ГОРОДА АРЗАМАСА НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ. СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ М12 «ВОСТОК» ОТ МОСКВЫ ДО КАЗАНИ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ ДО КОНЦА 2023 ГОДА. ВРЕМЯ В ПУТИ МЕЖДУ ЭТИМИ ГОРОДАМИ СОКРАТИТСЯ С 12 ДО 6-7 ЧАСОВ

22

КИЛОМЕТРА – ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ПРОСПЕКТА БАГРАТИОНА. ОН УЛУЧШИТ ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ БОЛЕЕ 1,5 МИЛЛИОНА ЖИТЕЛЕЙ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ

КАК МЕНЯЕТСЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ СИТУАЦИЯ В ГОРОДЕ



ЮРИЙ СВЕШНИКОВ,

президент Московского транспортного союза:

В Москве 80% населения ездит на городском транспорте и 20% – на собственном. Фактически ни одна из крупных столиц мира подобным уровнем развития данной сферы похвастаться не может. При этом московские власти стремятся к тому, чтобы на городской транспорт пересела еще часть автомобилистов. Для этого система совершенствуется: движение потоков обеспечивает и активно развивающаяся дорожная сеть с вылетными магистралями, включая рокады, хорды, дублеры, Московский скоростной диаметр, и метро с МЦК, и МЦД. Меняется разметка столичных улиц, организуя выделенные полосы для городского транспорта. Впрочем, меняется и вся организация движения, обеспечивая наилучший трафик. В Москве увеличивается количество электробусов. Столица первой среди российских городов начала внедрять комфортные и красивые автобусы с низким полом, что вызывает положительные эмоции у пассажиров и владельцев автомобилей, которые без проблем пересякаются с личного на городской транспорт. При этом я, как представитель транспортной общественности, высказываю пожелание, чтобы в зависимости от изменения плотности суточного пассажиропотока роль того или иного типа подвижного состава пропорционально увеличивалась или уменьшалась.



ЛЕОНИД ОЛЬШАНСКИЙ,

вице-президент «Движения автомобилистов России»:

Дорожно-транспортная система столицы за последние десять с небольшим лет существенно изменилась в лучшую сторону. Развитие столичных магистралей положительным образом сказывается на распределении транспортных потоков. Водителям стало гораздо комфортнее, так как магистрали укорачивают их путь движения. К тому же зачастую они выполняют роль хорд и имеют минимум светофоров. Автомобилисты приветствуют удобные транспортные развязки, которые тоже помогают избежать пробок. При этом они просят сильно не сужать улицы в центре города, так как еще недавно на некоторых из них было по две или три полосы. Но частью пожертвовали за счет расширения тротуаров. И конечно, приветствуется активное развитие различных типов столичного общественного транспорта, и в первую очередь – метро, которое уже шагнуло за Кольцевую автодорогу.



КСЕНИЯ ЦАПЛИНА,

руководитель департамента аналитики и планирования продаж ГК ФСК:

Локация – один из решающих факторов для покупки жилья. Класс проекта также должен отвечать его расположению. Ведущую роль для клиентов играет транспортная доступность. Согласно опросу, проведенному весной 2023 года нашей компанией среди людей, которые купили или планируют покупку квартиры, этот фактор находится на втором месте по важности, уступая только характеристикам квартиры и качеству отделки. В транспортной доступности основными параметрами являются близость к метро, наличие маршрутов общественного транспорта, а также развязок. Соответственно при выборе локации для строительства жилого комплекса застройщик ориентируется на совокупность параметров, одним из которых является и перспектива хорошей транспортной доступности.

Не станции, а музеи

Авторы проектов пяти новых станций рассказали, как горожане повлияли на облик объектов



Станция «Пыхтино»

□ Александра Маянцева

На прошлой неделе запущены сразу пять станций – на Солнцевской линии это «Аэропорт Внуково» и «Пыхтино», на Люблинско-Дмитровской – «Яхромская», «Лианозово» и «Физтех». Все пять станций строили под руководством народного архитектора, главного архитектора «Института «Мосинжпроект» Николая Шумакова. Проект первых двух станций разработали в мастерской главного архитектора АО «Метрогипротранс» Леонида Борзенкова, над тремя станциями садовой ветки работала команда члена Союза московских архитекторов, члена-корреспондента Российской академии художеств Александра Некрасова. Мастера рассказали о том, как создавались эти проекты и какой вклад в работу над ними внесли москвичи.

У каждой из открывшихся станций свое предназначение и история, все они долгожданные, и их запуск облегчит жизнь тысячам горожан. Но, безусловно, главной градостроительной премьерой можно считать станцию «Аэропорт Внуково». С ее открытием Внуково становится первой в России воздушной гаванью, до которой можно добраться на метро.

УЛЫБАЮЩИЕСЯ АВИАКОНСТРУКТОРЫ

Станцию «Аэропорт Внуково» проектировал Леонид Борзенков – ранее его команда работала над обликом терминала «А» и станцией аэроэкспресса. «Мы решили продолжить архитектурную концепцию терминала и завершить композицию уникального транспортного узла «Внуково». Новая станция – это еще одни ворота аэропорта, приглашающие путешественников в воздушную гавань», – рассказывает архитектор.

Пассажиров встречают портреты главных авиаконструкторов Андрея Николаевича и Алексея Андреевича Туполева, расположенных на торцевых стенах двухсветного пространства при входе на станцию. Леонид Борзенков отмечает, что было принято принципиальное решение – изображения должны быть максимально неформальными, не «парадным».

«Мы не хотели официальных портретов, которые бы выглядели как «доиска почта». И получилось, на мой взгляд, отлично. Вы прилетаете в российскую столицу, и в самом красивом метро в мире вас встречают теплые лица людей, которые проектировали самолеты. Это сразу задает ощущение, что вы в пространстве, наполненном жизнью, а не пришли в мемориал», – говорит архитектор.

Но найти нужные фото оказалось нелегко, конструкторы жили в эпоху официальных портретов, но нужные снимки все же отыскали и согласовали их использование с внуком и сыном авиаконструкторов Туполева.



Николай Шумаков



Леонид Борзенков

ОБРАЩЕНИЕ КБ

Две последние станции Калининско-Солнцевской линии посвящены авиационной тематике – в «Аэропорту Внуково» основной темой стали гражданские самолеты КБ «Туполева», в «Пыхтино» – вся линейка самолетов марки «Ту». Но столь, казалось бы, органичная идея возникла не сразу. С концепцией «Аэропорт Внуково» определились еще на старте – сказали и предыдущий опыт, и то, что аэропорт носит имя авиаконструктора. Но с «Пыхтино» все было не столь очевидно: это загородная предпоследняя станция с малознакомым для большинства названием. Была мысль продолжить авиационную тематику – над станцией идут на посадку и взлетают самолеты, прилегающие улицы названы в честь летчиков и авиаконструкторов. Но не было основной идеи, притом что по объектно-планировочному решению станция получалась интересная и необычная: одна из путей стен – стеклянная с панорамным видом, поезд на станции выходит из-под земли и далее уходит на эстакаду, идущую над долиной реки. Уникальный ландшафт хотелось задействовать максимально.

И тут помог случай. Из мэрии пришло письмо, в котором коллектив конструкторского бюро Туполева просит отразить в облике станций деятельность бюро, которое к тому времени готовилось отметить вековой юбилей. И пазл, как говорится, сложился.

«Мы подумали, что это прекрасная идея – сделать из двух станций ансамбль, посвященный знаменитому конструкторскому бюро. Сам Бог велел построить не просто станцию, а разместить в ней экспозицию истории самолетов Туполева.

Испытал настоящее удовольствие от работы над объектами салатовой ветки и мэтр российской архитектуры, построивший в Москве не один десяток станций. Академик, президент Союза архитекторов России и Союза московских архитекторов, профессор МАРХИ Николай Шумаков на станции «Яхромская» применил уже отработанный на

«Электровозодской» прием – вдоль путей стены установили гигантское панно. «Когда к нам пришла эта станция, нигде не фигурировало название «Яхромская». И мы откликнулись на это название. – поясняет Николай Шумаков. – А что это? Это 1947 год, послевоенная столица. Еще не утихла безумная эйфория от Победы. Хотя и тяжело, но страна и город готовятся к индустриальному рывку. Уже принято решение о строительстве высоток и заложены символические камни. И город широко праздновал юбилей столицы – повсеместные танцы, милиционеры в парадной форме, всюду цветы, транспаранты. И фотоматериала по этой теме море – как в интернете, так и в Главархиве, куда отравились ребята из моей команды».



Станция «Яхромская»

Ранее архитектору очень понравилось сотрудничество с Александром Рукавишниковым, создавшим панно на «Электровозодской». На новом объекте решено было снова работать вместе. Правда, если на «Электровозодской» высота панно вдоль путей стены восемь метров, то на «Яхромской» – пять. «Но все равно это гигантское пространство. Полотно Рукавишников выполнил в одной технике, за исключением того, что на «Электровозодской» было стекло, а на «Яхромской» – металл. Но техника не изменилась. В масштабе 1:10 он делает панель размером 50 сантиметров на 16,2 метра – она разбита на элементы, и на них наносится изображение. Потом эти панели сканируются и отправляются на завод «Албес» в Видное, где изготавливают уже полномасштабное панно. В этот раз его смонтировали на станции всего за неделю. И я очень доволен результатом», – отметил Шумаков.

Архитектор отмечает, что любит со стороны наблюдать за реакцией строителей. «Они буквально млели, когда его смонтировали. На «Электровозодской» сюжет немного абстрактный – кони и прочие звери. А здесь все понятно и узнаваемо – послевоенная праздничная Москва во всех ее проявлениях. Большой театр, пионеры, танцы под баян. Мы выбрали бело-красную гамму: Москва изначально белокаменная, а красный – это атрибут праздника. По моим ощущениям – объект состоялся», – гордится результатами Николай Шумаков.

«Станции вышли ударными, хотя формально они на окраине города, на конце ветки», – подытоживает Леонид Борзенков.

Полный текст интервью читайте на сайте mperspektiva.ru

Гимн юбилейной Москве

Испытал настоящее удовольствие от работы над объектами салатовой ветки и мэтр российской архитектуры, построивший в Москве не один десяток станций. Академик, президент Союза архитекторов России и Союза московских архитекторов, профессор МАРХИ Николай Шумаков на станции «Яхромская» применил уже отработанный на



Сергей Иванович Лёвкин, руководитель департамента градостроительной политики города Москвы



ВАЛЕРИЙ ТЕЛИЧЕНКО, почетный президент НИУ МГУСУ, председатель Общественного штаба по контролю за реализацией программы реновации. Уважаемый Сергей Иванович! Сердечно поздравляю Вас с днем рождения!

Вы являетесь большим другом НИУ МГУСУ. На протяжении многих лет наш университет сотрудничает с возглавляемым Вами департаментом как в сфере подготовки профессиональных кадров, так и в научной сфере. Вы являетесь сторонником новых технологий в строительстве – «зеленое» строительство и технологии информационного моделирования постепенно становятся нормой на столичных стройках. Масштабная программа реновации успешно реализуется, в том числе при непосредственном участии возглавляемого Вами департамента градостроительной политики. Мы совместно работали и будем продолжать работать над важными для нашей столицы проектами! От души желаю успехов в реализации профессиональных задач, счастья, здоровья и благополучия!



ИЛЬЯ КИЕВСКИЙ, генеральный директор НПЦ «Развитие города», доктор технических наук. Уважаемый Сергей Иванович! Примите самые теплые и искренние поздравления с днем рождения!

Всем очевидно, что в больших переменах последних лет в архитектурно-градостроительном облике столицы кроется серьезная работа коллектива департамента градостроительной политики и лично Вас, как его руководителя. Профессионалы прекрасно понимают, какую важную и ответственную роль играет Ваше ведомство в реализации масштабных программ строительства. Департамент – куратор и драйвер реновации, возведения новых объектов и их своевременного обеспечения дорожно-транспортной, инженерной и социальной инфраструктурой, что так необходимо для комфортной жизни москвичей, и за всем этим стоит кропотливая работа его сотрудников в части внедрения и продвижения передовых идей, и в первую очередь – лично Ваше грамотное руководство.

Желаю Вам здоровья и успехов в реализации планов, направленных на благо нашего города!



14 сентября – день рождения Сергея Лёвкина ПОЗДРАВЛЯЕМ!



АНАТОЛИЙ КОНСТАНТИНОВ, генеральный директор Московского фонда реновации жилой застройки. Уважаемый Сергей Иванович! От коллектива Московского фонда реновации жилой застройки и от своего имени сердечно поздравляю Вас с днем рождения!

Благодаря Вашим глубоким знаниям, последовательности и преданности профессии столичная программа реновации приобрела особое значение. Более 130 тысяч москвичей начали переселение с момента ее старта. Успешная реализация Программы – это созданные Вами эффективные инструменты и площадки, которые консолидируют возможности десятков столичных институтов и организаций.

Желаю крепкого здоровья, успеха и всего самого доброго Вам и Вашим близким!



ЛЕОНИД МАКСИМОВ, акционер PIONEER. Уважаемый Сергей Иванович! От всей души поздравляю Вас с днем рождения!

Находясь у руля департамента градостроительной политики, Вы реализуете стратегию постоянного улучшения нашей столицы. Именно под Вашим чутким руководством в Москве работает множество специальных государственных программ. Вы принимаете участие в контроле сложных процессов градостроительства и урбанистики. Ваш вклад в цифровизацию услуг в сфере строительства и создание комфортных сервисов для работы застройщиков неоценим.



ВИКТОР НЕСТЕРЕНКО, генеральный директор АО «Мосфундаментстрой-6». Уважаемый Сергей Иванович! Коллектив МФС-6 искренне поздравляет Вас, как заслуженного строителя, масштабного и авторитетного руководителя, с днем рождения!

Вы сорок лет в профессии, и своей преданностью ей, работоспособностью, целеустремленностью и высокой компетентностью заслужили непередаваемый авторитет в строительных коллективах столицы. Пройдя многочисленные трудности профессиональной лестницы, Вы дополнительно знаете, как нелегко труд строителя. Вы, как руководитель отраслевого органа исполнительной власти города, имеете самое непосредственное отношение к разработке градостроительной политики, к реновации жилищного фонда и к целому ряду других направлений, связанных с градостроительным развитием. И в том, что Москва развивается сбалансированно, меняется на глазах и хорошеет с каждым днем, и устремлена в будущее, есть, несомненно, и Ваша заслуга, и показатель работы возглавляемого Вами коллектива департамента.

От всей души желаем Вам эффективного продолжения деятельности на благо столицы! Здоровья и счастья Вам, Вашим родным и близким!



ТАТЬЯНА ТИХОНОВА, генеральный директор «RG-Development». Уважаемый Сергей Иванович! Коллектив компании «RG-Development» со всей теплотой поздравляет Вас с днем рождения!

Вы уверенно вписали свое имя в летопись обновления Москвы, а большинство крупных строительных проектов состоялось при Вашем внимании и участии. Благодаря работе возглавляемого Вами департамента поменялись не только подходы к формированию градостроительной политики, но и основные направления ее воплощения, которые ставят своей целью сбалансированное развитие мегаполиса, реализацию масштабных программ, существенно улучшающих городскую среду и качество жизни москвичей. Особенно важно, что они носят тщательно выверенный и долгосрочный характер. Добавляю позитива проводимая департаментом работа по оптимизации процедур и снижению административных барьеров в строительной отрасли.

От всей души желаем Вам здоровья, счастья и дальнейших успехов в Вашей ответственной деятельности!



ВЛАДИМИР ВОРОНИН, президент ГК ФСК. Уважаемый Сергей Иванович! Примите самые искренние поздравления с днем рождения!

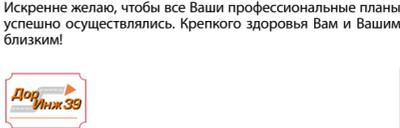
С Вашей деятельностью на посту главы департамента связывают многие позитивные изменения в части оптимизации подготовительного процесса в строительстве и внедрения в работу новых технологий. При Вашем активном участии в столице возводятся важные объекты социально-культурного назначения, строится современное жилье, реализуются масштабные программы реновации и redevelopment промышленных территорий, создаются новые общественные пространства, которые становятся любимыми местами отдыха москвичей и гостей города. И для нас, как девелопера, большая честь быть сопричастными к реализации этих значимых планов развития Москвы.



ГАДЖИ ГАДЖИМУСАЕВ, заслуженный строитель России, ЗАО «Доринж-39». Уважаемый Сергей Иванович! Примите самые искренние и сердечные поздравления с днем рождения!

Вы много лет возглавляете один из самых непростых участков строительного комплекса столицы – руководите департаментом градостроительной политики города. За это время сформированы четкие приоритеты и перспективные направления в сфере реализации городских градостроительных программ, особенно в части реновации жилой застройки, транспортно- и дорожного строительства. Строители минимизируют последствия зарубежных санкций – форсируют импортозамещение, сохраняют рабочие места. Во всей этой сложной многоплановой работе важна роль координатора – департамента градполитики и Ваша личная роль, Ваша заряженность на результат.

Искренне желаю, чтобы все Ваши профессиональные планы успешно осуществлялись. Крепкого здоровья Вам и Вашим близким!



Дачный ответ

Еще шесть дорог построят в Подмоскowie к садовым товариществам до 2025 года



□ Сергей Чаев

Столичные власти помогают москвичам-дачникам в развитии инженерной и транспортной инфраструктуры садовых товариществ (СНТ) как на территории Новой Москвы, так и в Московской области. Деньги выделяются из городского бюджета. «Мы системно занимаемся развитием территорий садовых товариществ. Это касается и строительства дорог к ним. Всего с 2011 года к садоводческим товариществам Московской области построено более 100 км подъездных дорог, а до 2025 года планируется завершить строительство еще почти 19 км», — сказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Отсутствие нормальных подъездных дорог к СНТ — проблема Московской области. Все чаще у дачников возникает вопрос, как их отремонтировать или заменить новыми и кто займется решением этой проблемы. Привлечь мест-

ные власти получается с трудом. У них полно других первоочередных задач, на которые и расходуются госсредства.

И здесь на помощь приходит столичное правительство, поскольку собственниками домов и участков в большинстве подмосковных садоводческих товариществ являются москвичи. Благодаря шести новым дорогам общей протяженностью 18,6 км еще около 12 тыс. столичных дачников получат возможность комфортного подъезда к своим участкам.

Как рассказал глава департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин, первая подъездная дорога протяженностью более 9 км пройдет к некоммерческим садовым товариществам Наро-Фоминского городского округа, она обеспечит транспортную доступность 11 СНТ с населением 5,7 тыс. человек, 4 тыс. из которых — жители столицы.

Другой проект — автодорога к пяти садоводческим некоммерческим объединениям вблизи села Нижнее Хорошово Коломенского городского округа. Она улучшит транспортную доступность СНТ с населением 950 человек, 600 из них — москвичи.

Еще одна трасса длиной более 2 км подойдет к трем садоводчес-

ким некоммерческим объединениям в Ступино. «Здесь же, в Ступинском городском округе, построят новую дорогу для 17 садоводческих товариществ, в которых проживает 5,5 тыс. человек, включая 3,9 тыс. жителей столицы. Проезды к 10 дачным поселкам появятся около Чехова и Домодедова, а также вблизи подмосковной деревни Змеёвка», — отметил Владимир Жидкин.

МОСКВИЧИ МОГУТ ОТПРАВИТЬ ОБРАЩЕНИЕ О НЕОБХОДИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ К ИХ СНТ ЧЕРЕЗ ЭЛЕКТРОННУЮ ПРИЕМНУЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ

Он напомнил, что возможность попадания в Адресную инвестиционную программу города определяется на основании обращения председателей и жителей садовых товариществ. А очередность в оказании им помощи происходит в соответствии с территориальными особенностями, социальными приоритетами и бюджетными лимитами города.

Важными критериями в ходе принятия положительного решения являются количество москвичей в составе членов товарищества и процент освоения конкретной территории, что позволяет достичь максимальной эффективности расходования бюджетных ассигнований. Глава департамента также пояснил, что в процессе подготовки адресного перечня проводится комплексная оценка территории, рассматривается возможность прохождения трассы по санитарно-защитным зонам и землям Гослесфонда, а

также ее пересечения с нефте- и газопроводами. «Окончательный вариант документа формируется в соответствии с социальными приоритетами и доведенными в соответствующем году лимитами», — пояснили в департаменте по вопросам экономической политики и имущественно-земельных отношений. Москвичи могут отправить обращение о необходимости проведения работ по строительству дорог к их садовым товариществам и через электронную приемную правительства Москвы.

Чтобы определить, сколько километров дорог нужно построить для улучшения транспортной инфраструктуры в Московской области, департаментом развития новых территорий города Москвы 18 мая 2018 года было подписано соглашение о взаимодействии между правительствами Москвы и Подмоскowie в сфере социального, инфраструктурного и транспортного обеспечения садоводческих, огороднических или дачных некоммерческих объединений граждан.

Владимир Жидкин пояснил, что ведется непрерывный сбор сведений о потребностях обеспечения таких объединений в строительстве, реконструкции и ремонте инженерно-транспортной инфраструктуры. По состоянию на конец августа этого года поступили и обработаны обращения от 5 тыс. товариществ о строительстве в общей сложности 247 км и ремонте 2,1 тыс. км подъездных дорог.

Всего с 2011 года в Подмоскowie построили 103,6 км таких автодорог. А в рамках реализации соглашения от 18 мая 2018 года проведены работы по ремонту (в том числе капитальному) подъездных дорог общей протяженностью 375 км к 1,2 тыс. садоводческих товариществ с населением 458,2 тыс. человек, 332,8 тыс. из которых — москвичи.

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

▶ На территории Новомосковского административного округа столицы планируется строительство автомобильной дороги, которая обеспечит подъезд к станции Кокоскино МЦД-4

«Завершились работы по проектированию автодороги. Она протянется от Зайцевского шоссе в районе улицы Горького до Сентябрьской улицы, а также дойдет до южной окраины поселка и соединит станцию с Боровским шоссе. Ее общая протяженность составит около трех километров», — сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Это повысит транспортную доступность станции Кокоскино и обеспечит удобный выезд на Зайцевское шоссе для жителей близлежащих районов. «На сегодняшний день проект уже прошел экспертизу. Этой осенью планируем начать строительство», — уточнил руководитель департамента развития новых территорий города Москвы Владимир Жидкин.

Проект предусматривает реконструкцию существующих улиц, организацию наземных пешеходных переходов и обустройство ливневой канализации. Также здесь установят наружное освещение. Дорогу оборудуют светофорами и автоматической системой управления дорожным движением. После окончания основных работ будет выполнено благоустройство прилегающих участков. Всего с момента присоединения к столице новых территорий в ТиНАО построили более 350 км автомобильных дорог. В рамках Адресной инвестиционной программы города Москвы до конца 2024 года в Новой Москве планируют ввести в эксплуатацию еще 70 км дорог.

▶ Более 60% новых квартир в ТиНАО покупают москвичи

«Сегодня Новая Москва вызывает особый интерес у жителей старой части столицы. В частности, если в 2014 году 18% квартир в ТиНАО купили москвичи, то сегодня уже 63%», — сообщил руководитель департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин. Он также отметил, что спрос продолжает увеличиваться. При этом 72% покупателей жилья — семьи с детьми.

По словам главы департамента, на сегодняшний день объем инвестиций в Новую Москву составляет 3,6 трлн рублей, при этом на один рубль вложенных бюджетных денег приходится четыре внебюджетных рубля. Владимир Жидкин выразил уверенность, что уже через три года это соотношение будет рубль к пяти. Ранее он сообщил, что в 2023 году в ТиНАО планируется построить и ввести в эксплуатацию не менее 2,5 млн кв. метров недвижимости, в том числе порядка 1,8 млн «квадратов» жилья.

▶ Поселение Филимонковское — яркий пример принципа сбалансированной застройки территории ТиНАО

«В этом районе возвели три крупных жилых комплекса. Одновременно мы активно строим социальные объекты и объекты культуры, спортивные сооружения и магазины, создаем рабочие места, успешно развиваем транспортную инфраструктуру.

За последние два года здесь появились две магистральные автодороги, запущены новые маршруты общественного транспорта, рядом довольно скоро откроется станция метро Троицкой линии», — рассказал глава департамента развития новых территорий города Москвы Владимир Жидкин. Он также отметил, что сейчас на территории поселения завершается строительство торгового центра. Объект возводит инвестор. Площадь застройки составит 2,5 тыс. кв. метров.

«Разместив крупную торговую точку в шаговой доступности для жителей территории, мы не только повысим комфорт проживания в районе, но и создадим новые рабочие места», — отметил руководитель департамента. Здание торгового центра включает в себя три надземных и одно подземный этаж. Комплекс будет оснащен современными системами охраны и противопожарной безопасности. Вся инфраструктуру адаптируют для маломобильных граждан. Возле торгового центра строители оборудуют парковку для посетителей и сотрудников.

Качу куда хочу

Редакция «МП» проверила, насколько станции БКЛ адаптированы для маломобильных пассажиров



□ Елена Николаева

Столичный общественный транспорт сейчас максимально дружелюбен к тем, кто ограничен в передвижении. С учетом требований безбарьерной среды строят транспортные хабы, терминалы аэропортов и метро. На сайте метрополитана станции, где человек на инвалидном коляске может передвигаться без посторонней помощи, отмечены специальными значками. И большинство станций БКЛ имеют такую маркировку. Как по новому колыу двигаются особенные пассажиры — в репортаже «Московской перспективы».

Когда в Москве только начинали обсуждать безбарьерную среду, популярным журналистским приемом было арендовать инвалидную коляску и пригласить известного актера проехать на ней по центру города. Материал для репортажа набирался за четверть часа. За последнее время многое изменилось: от внедрения нового стандарта московских подлинников, введения программы реновации, где невозможно утвердить проект, если он не отвечает требованиям безбарьерной среды, до оборудования новых станций лифтами. А для перемещения по непристосованным станциям можно вызвать бесплатную группу сопровождения.

Мы не стали устраивать маскарад с фальшивыми колясочниками. Решили проверить адресно, как передвигаются те, для кого разрабатывалась безбарьерная среда. Героев нашли через социального предпринимателя Романа Колпакова, основателя службы «Инвтакси». После несчастного случая Роман сам стал колясочником, в

новых жизненных условиях найдя профессиональное призвание в помощи людям с ограниченными возможностями. Для них его компания организует перевозки на адаптированных автомобилях, а с недавнего времени проводит и экскурсии. Мы попросили Романа дать контакты кого-либо из постоянных клиентов, чтобы предложить им провести время в компании мозаичиста Марата Наби, работавшего на станции «Нагатинский Затон» и согласившегося показать и рассказать обо всех ее особенностях. Через полчаса нам позвонили из Свято-Софийского социального дома, который воспитанники и сотрудники ласково называют просто «домик».

И это действительно домик — теплый и уютный, где в любви и заботе живут дети и взрослые с особенностями развития, не имеющие собственной семьи. Это первая и единственная в России государственная некоммерческая организация для людей с тяжелыми множественными нарушениями, где дети-сироты и совершеннолетние воспитанники проживают в специально созданной уникальной среде, основанной на поддержке, доверии и принятии особенностей каждого. Воспитанников стараются максимально интегрировать в обычную жизнь, в том числе и обучая правилам передвижения по городу. «Мы непременно приедем! Наши девочки уже были на этой станции и делились впечатлениями. Им будет очень интересно!» — с радостью отозвался в администрации «домика».

Экскурсию на «Нагатинском Затоне» стоит начинать с улицы, показывая, как переливается на закатном солнце «хвост» — потолок из 27 тысяч золотистых чешуек. Героев нашли через социального предпринимателя Романа Колпакова, основателя службы «Инвтакси». После несчастного случая Роман сам стал колясочником, в

Экскурсия на станции «Нагатинский Затон» с автором мозаик Маратом Наби

Феруза, Катя и их сопровождающие. Вся компания вместились в один лифт. Феруза 17 лет, первым делом она сообщила, что окончила 7-й класс. И это большое достижение, ведь Феруза попала в «домик» девятилетней, в ее медкарте стояла пометка «необучаема». Кате 19. В «домике» она поселилась в 14 лет после смерти мамы. Скоро она окончит школу, планирует стать ветеринаром. Девушки передвигаются на инвалидных колясках, но уже неплохо ориентируются в городе — недалеко от их «домика» ходят низкопольные городские автобусы, а открытие БКЛ значительно упростило передвижение.

ДЕВУШКАМ ОЧЕНЬ ПОНРАВИЛОСЬ, ЧТО К КАЖДОМУ ИЗОБРАЖЕНИЮ МОЖНО ПОДЪЕХАТЬ И ПОТРОГАТЬ ЕГО ФАКТУРУ

На платформу без проблем спустились на лифте: он действительно просторный, кнопки расположены на комфортной для колясочника высоте. Марат ждал нас у «Караса» — первого панно, смонтированного на станции. Девушкам очень понравилось, что



каждому изображению можно подъехать и потрогать его фактуру, сравнить размеры, форму, цвета и поверхность плитки. В таком формате мозаика размещена в подzemке впервые — до этого ее делали на потолке или высоко на стенах. «Нагатинский Затон» является береговой станцией: рельсы расположены посередине, а платформы по краям. Когда закончилась одна платформа, Марат растерянно посмотрел на кураторов девушек — как же попасть на другой берег? Сопровождающие улыбнулись и снова показали на лифт, но уже другой — для пересадки с платформы на платформу.

Экскурсия растянулась на полтора часа. После вся компания вышла из метро и еще час гуляла по благоустроенной набережной, тоже выполненной с учетом безбарьерной среды. Ферузу привела в недоумение надпись «Собачья площадка». Девушка долго не могла поверить, что все эти лесенки, горки, полоса препятствий созданы для четвероногих, а не детей. Фариза думала, что просто ошиблись с указателем. Уставшие и довольные обратно поехали на такси: просто чтобы посмотреть на город еще и из окна автомобиля. Ведь теперь для маломобильных людей гонимый передвижение по Москве доступно во всех форматах.

Дело в цифре

На МУФе обсудили особенности цифровизации отрасли

□ Елена Николаева

В рамках деловой программы форума «Москва-2030. Город, устремленный в будущее» прошла экспертная дискуссия «Строить стало проще. Цифровизация строительной отрасли Москвы». Ее участники говорили о мерах, направленных на ликвидацию административных барьеров, и опыте столицы в диджитализации.

Москва является лидером по цифровой трансформации строительной отрасли. Работа в этом направлении активно и успешно ведется с 2012 года. За это время сформирован единый центр коммуникаций для застройщиков, созданы «умные» сервисы и услуги для бизнеса и жителей. «Обеспечен перевод всех услуг в сфере строительства в электронный вид. Созданы онлайн-сервисы, позволяющие застройщикам в режиме онлайн получать информацию, необходимую для принятия решений о реализации инвестиционно-строительных проектов. Налажена система межведомственного электронного взаимодействия, активно ведется внедрение технологичной информационного моделирования, утверждаются методики и развиваются информационные системы», — рассказал об основных изменениях заместитель руководителя департамента градостроительной политики города Москвы Андрей Курилов.

Новые сервисы планируют продвигать не от каждого органа власти по отдельности, а централизованно, под общим брендом. Пример такой синергии — портал «СтроимПросто», запущенный в стройкомплексе в 2016 году и модернизированный в мае 2021 года. Вокруг портала уже формируется экосистема сервисов для участников инвестиционно-строительной деятельности.

«Это ресурс, где публикуются материалы, посвященные особенностям организации градостроительного процесса в столице, изменениям в законодательстве, тенденциям и прогнозам по отрасли», — пояснил Андрей Курилов. По его словам, на портале можно найти данные о цифровизации сферы, включая внедрение в проектирование и строительство технологичной информационного моделирования. На «СтроимПросто» доступны сервисы — калькулятор процедур, карта цифровых решений, виртуальные туры по программе реновации, база знаний. Также можно подробно ознакомиться с такими проектами, реализованными стройкомплексом, как цифровая площадка взаимодействия участников строительства, суперсервис «Помощь при переезде в рамках программы реновации», QR-коды на строительных площадках и другие. «Мы меняем фокус взаимодействия города с бизнесом и гражданами: наблюдаем на предоставление доступа к широкому спектру персонализированных услуг и сервисов через «единую точку входа». Это формирует единую доверительную среду для юридически значимых взаимодействий органов власти и участников строительства. Построение экосистемы — одно из ключевых направлений цифровой трансформации как отдельных компаний, так и целых отраслей», — добавила директор ГБУ «Мосстройинформ» Юлия Куликова.

Параллельно на форуме при участии департамента градостроительной политики города Москвы, Клуба инвесторов Москвы и Ассоциации инвесторов Москвы прошел круглый стол «Дивелопмент и инвестиции в 2023 году. Главные вопросы и векторы развития строительной отрасли». На встрече обсуждали планы столичного стройкомплекса по оптимизации административных процедур. «Необходимо окончательно уйти от формата взаимодействия органов власти с застройщиками, когда услуги оказываются по заявлению», — отметила начальник управления оптимизации и контроля процедур в градостроительной сфере департамента градостроительной политики Шушанин Гаспарян. Такие услуги нужно оказывать автоматически без лишних действий со стороны застройщиков. «Немаловажную роль в снижении административного давления и улучшении инвестиционного климата играет цифровизация строительства», — добавляет она. — Ближайшие планы ведомства в этом направлении — сформировать региональный исчерпывающий перечень документов, сведений и согласований по аналогии с федеральными, сократить срок оформления ордера Объединения административно-технических инспекций (ОАТИ) от одного дня, сделать проактивным закрытие ордера этой службы. Также планируются оптимизировать согласование работ в охраняемых зонах метрополитана».

Гаспарян отметила, что целью данных изменений станут повышение комфорта и качества жизни каждого жителя города, являющиеся приоритетом градостроительных преобразований, проводимых мэром Москвы.

Я памятник себе воздвиг...

На урбанфоруме обсудили, какое архитектурное наследие оставит наше поколение



Концертный зал «Зарядье»

□ Александра Исабекова

Вы задумывались над тем, что мы передадим своим потомкам? Какими зданиями они будут восхищаться, что попадет в учебники истории, что из созданного нами назовут шедеврами архитектуры? Именно эти вопросы в рамках дискуссии «Жемчужины Москвы. Какое архитектурное наследие создает наше поколение» на МУФ-2023 задавали себе эксперты.

Оправной точкой для дискуссии стал 2030 год, потому что представить запросы общества 2060 года сейчас практически невозможно. Например, нужны ли будут парковочные места людям будущего? Как отметил ведущий сессии Дмитрий Дибров, в 1967 году никто не понимал, зачем так разбазаривать площадь вокруг телестанции «Останкино» на ненужные автостоянки, а сейчас все благодарят архитекторов за дальновидность.

Все зодчие надеются, что их проекты войдут в историю. И хотя часто бывает сложно предугадать, как эта самая история обойдется с конкретным зданием, все-таки, по мнению участников сессии, можно выделить некоторые общие факторы, которые увеличивают шансы объекта попасть в число архитектурных памятников. Во-первых, на такое здание должен быть запрос. Архитектура — это прикладное искусство, творить в отрыве от интереса к нему просто и заказчика архитектор проекта не может. Во-вторых, важен средовой подход, то есть объект должен находиться в диалоге с окружающим пространством, не выглядеть чужеродным. И конечно, многое решает локация. Как отметил один из спикеров, что ни поставь на Красной площади — это наверняка войдет в историю архитектуры. Но для начала проект

должен одобрить главный архитектор столицы, которым сейчас является Сергей Кузнецов.

Конкурентное поле

Каким же должен быть проект, чтобы понравиться Кузнецову? На этот провокационный вопрос Диброва главный архитектор ответил, что проект вообще не обязан ему нравиться: «Работа главного архитектора — не тема применения рамок своего вкуса на все подряд. Задача — создать пространство для деятельности, где была бы максимальная конкуренция, где работали бы максимальное количество разных архитектурных практик с разными взглядами, разных технологий. Это создает конкурентное поле и выбор для заказчиков, инвесторов, потребителей и пользователей. Дать архитекторам возможность работать, не влезая в эту работу и не рисуя что-то за них».

Свое мнение Кузнецов обосновал тем, что в столице работает проектная экспертиза широкого спектра. В Архсовет Москвы, который регулярно обновляется, входят не только архитекторы, но и много разных экспертов — журналисты, фотографы, архитектурные критики, представители архитектурного музея. Проект оценивается со всех сторон, учитывается мнение социума — через соцсети или через личные встречи. В качестве примера Сергей Кузнецов привел станцию «Нагатинский Затон». Вокруг проекта было много споров, пока он не встретился со школьниками и не показал им рендеры будущей станции. Дети пришли в восторг, что и решило судьбу проекта.

Природа вам в помощь

Кен Янг, пионер «зеленой» архитектуры из Малайзии, всемирно известный создатель «зеленых» небоскребов, поднял еще один важный вопрос. Для того чтобы оставить память о себе в будущем, нужно об этом будущем позаботиться. Янга очень беспокоит вопрос, какую среду мы оставим грядущему поколению. «Сейчас в природном кризисе, который

исследовательского музея архитектуры имени А.В. Шусева. Это один из крупнейших в мире научных центров по изучению и популяризации архитектурного наследия. В плане оценки современной архитектуры музеев, как отметила его директор Наталья Шашкова, выступает в роли отстраненного объективного наблюдателя. За время работы его фонд собрал более миллиона экспонатов, среди них модели домов, фотографии и архивные документы. Сейчас перед музеем встал вопрос: что нужно собирать, чтобы зафиксировать сегодняшнее состояние? Ведь с конца 1980-х проекты перестали появляться на бумаге. В этом плане, по словам Натальи Шашковой, музею нужны предложения от самих архитекторов — как фиксировать их творчество в электронном виде. «Тем не менее есть массивы материалов, которые демонстрируют творческий поиск, — эскизы, наброски и творчество архитекторов, которые просто рисуют. Это не позволяет зафиксировать рабочий процесс, но дает некое видение архитектуры», — отметила Шашкова.

переживает мир, планета вообще может стать необитаемой, — заметил архитектор. — Раньше мы строили неправильно. Но так продолжать мы не можем. Нужно менять свой подход к планированию городов, к разработке, проектированию и назначению зданий. Нужно выходить за рамки устоявшихся концепций».

Современным городам, по мнению малайзийского архитектора, не хватает органики. В качестве примера он привел Рим — на 99% город неорганичен, состоит из элементов неживой природы. В городской ландшафт нужно влечь больше «зеленых» проектов.

В Москве, как отметил Янг, в этом плане неплохая ситуация по сравнению со многими другими мегаполисами мира. Но всегда есть к чему стремиться. Архитектор предложил москвичам использовать природные явления, чтобы сделать жизнь в городе более комфортной: направлять потоки ветра, чтобы снизить высокую температуру на несколько градусов, или устанавливать вентиляторы на крыше, которые затягивают воздух с теневой стороны. Если мы начнем следовать этим принципам, у нас появится шанс оставить о себе память.

Я — лучший экспонат

Самый верный способ попасть в историю для московского архитектора — стать экспонатом Государственного научно-



Во время сессии «Жемчужины Москвы. Какое архитектурное наследие создает наше поколение»

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

В ЖК «Прокшино» в Новой Москве будет создано новое общественное пространство

«Здесь появятся многоэтажный наземный паркинг площадью 20 тыс. кв. метров, пешеходный мост с объектами торговли площадью 510 кв. метров и ресторан площадью 2 тыс. кв. метров», — рассказала председатель Москомстройинвеста Анастасия Пятова. Мост соединит систему лестниц и пандусов районную площадь, а увеличение площади застройки позволит разместить здесь дополнительную инфраструктуру. «Мост станет одновременно и видовой площадкой, и «селфи-пойнт», и амфитеатром, и навесом с интегрированными торговыми павильонами, и световым арт-объектом. Сама площадь разделена на зоны, в каждой из которой подразумевается свой вид городской активности. Есть, к примеру, зона для проведения массовых мероприятий — здесь могут быть организованы новогодние гулянья и рождественские ярмарки», — рассказали в пресс-службе застройщика.

Многофункциональный комплекс обслуживания автомобилей с фигурным остеклением планируется построить на 59-м километре МКАД

Для отделки фасадов двухэтажного здания площадью около 6 тыс. кв. метров используют гладкие и рельефные панели белого цвета. «Мы привыкли, что автосервисы выглядят крайне неприглядно или чисто утилитарно, но в данном случае проект хорошо проработан и с точки зрения многофункциональности, и в плане архитектурных решений. Например, используются фигурные витражи в пол, лаконичные детали, продуманы подсветка и места для размещения рекламных конструкций», — рассказал главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов. Фасад здания выполнят с определенным вертикальным ритмом рельефных, гладких панелей и витражей. Отделка в цвете «сигнальный белый» из рельефных и гладких сэндвич-панелей создаст акцентную лаконичную образ. Для остекления используют тонированное стекло с затемнением 20%. «Помимо автосервиса в комплексе разместятся автомойка, кафе на 95 мест, магазин, шиномонтаж с сопутствующими услугами для легковых автомобилей, в том числе по нанесению защитных покрытий», — пояснил Кузнецов.

ОФИЦИАЛЬНО

ИЗВЕЩЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ СОБРАНИЯ О СОГЛАСОВАНИИ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ГРАНИЦЫ ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА

✓ Кадастровым инженером Левиной Евгенией Вячеславовной, почтовый адрес: 115580, г. Москва, ул. Мусы Джалиля, д. 17, корп. 2, кв. 335, e-mail: levievgenya@yandex.ru, тел. +7 (926) 755-15-60, № регистрации в ГРКИ № 20342, выполняются кадастровые работы в отношении земельных участков с кадастровыми № 50:27:0040401:41 и 50:27:0040401:47, расположенных: город Москва, поселение Вороновское, с. Богоявление.

Заказчиком кадастровых работ является Благова Валентина Матвеевна, адрес: г. Москва, ул. Рокотова, д. 2/10, кв. 4, тел. 8 (915) 368-83-46. Собрание по поводу согласования местоположения границы состоит по адресу: г. Москва, ул. Мусы Джалиля, д. 17, корп. 2, кв. 335, «16» октября 2023 г. в 11 часов 00 минут.

С проектом межевого плана земельного участка можно ознакомиться по адресу: г. Москва, ул. Мусы Джалиля, д. 17, корп. 2, кв. 335.

Требования о проведении согласования местоположения границ земельных участков на местности принимаются с «12» сентября 2023 г. по «12» октября 2023 г., обоснованных возражения о местоположении границ земельных участков после ознакомления с проектом межевого плана принимаются с «12» сентября 2023 г. по «16» октября 2023 г. по адресу: г. Москва, ул. Мусы Джалиля, д. 17, корп. 2, кв. 335.

Земельные участки, с правообладателями которых требуется согласовать местоположение границы: с кадастровыми № 50:27:00404053, адрес (местоположение): город Москва, поселение Вороновское, вблизи с. Богоявление, а также земельные участки, имеющие общие границы с земельными участками с кадастровыми № 50:27:0040401:41 и 50:27:0040401:47, расположенные в пределах кадастрового квартала 77:22:0040401.

При проведении согласования местоположения границ при себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность, а также документы о правах на земельный участок (часть 12 статьи 39, часть 2 статьи 40 Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 221-ФЗ «О кадастровой деятельности»).

Память сентября

Мой собственный День Москвы

□ Дмитрий Ольшанский

В память каждого, кто здесь живет, есть стойкая ассоциация: начало сентября — День города. И неважно, что далеко не каждый год у нас имеется круглая дата и совсем не всегда общая ситуация располагает к тому, чтобы мощно праздновать. Не говоря уж об исторической достоверности факта о том, что Москва основана именно в 1147 году, условного и намного позднее принятого за правду, как и все мифы. Просто так уж заведено, что московский день рождения — примерно сейчас, и не нам это нарушать.

Ч то можно подарить самому себе? Ведь если ты прожил всю жизнь в Москве, то день города — это твой собственный день, а вовсе не только чиновников или праздной толпы на площадях. В моем случае это были бы воспоминания — самые лучшие воспоминания о тех местах в городе, где, останавливаясь на минуту, прохода по делам или гуляя, я чувствую что-то особенное. Что-то такое, что, если угодно, оправдывает всю суету, все напряжение, без которого не обходится мегаполис. Чувствую, грешно сказать, благодать. И, подозреваю, такие места есть у каждого. Ивановская горка. Точнее, тот ее фрагмент, когда вы уже поднимаетесь по улице Забелина, мимо всех этих новых и шумных баров, где полагается немедленно напиться, но не в этот раз, спасибо, — и вы переходите дорогу у Ивановского монастыря, становитесь



Вид с Ивановской горки

у ограды храма Владимира в Старых Садах и смотрите вниз и слегка вбок. Медленно разглядываете совершенно флорентийский купол монастырского собора и башни рядом с ним. Надо идти дальше, но идти не хочется. Эта точка пространства устроена так, что здесь хочется просто стоять и стоять.

Двор колосовского дома на Яузском бульваре, то есть всем известное, в том числе и по советскому кино, дома со скульптурами рабочего и колхозницы, который архитектор Голосов построил для Военно-инженерной академии в момент перехода от эстетики конструктивизма к эстетике, говоря просто, сталинизма. Почему именно двор? — потому что именно там, когда заходишь в арку, происходит удивительное смешение впечатлений: с спиной у тебя остаются слегка обшарпанные стены и балконы, словно бы вмещающие в себя весь наш трагический двадцатый век, а в это же время,

в глубине участка, — открывается дом Хитрово, изящная, пушкинской эпохи усадьба с барочным крылом, спрятанная внутри советской торжественности, словно бы в матрешке. Крутишь головой — то туда, то сюда, и времена спутываются. И это прекрасно.

Белая площадь. То редкое место, где даже самый строгий, самый ярочливый московский консерватор, для которого все новое и современное заведомо хуже прежнего (автор как раз такой), перестает жаловаться и ругаться, и мирно говорит: признаю, стало лучше. Этот не так давно сочиненный кусочек застройки возле Бело-русского вокзала, где мимно-древняя (буквально предреволюционная, протам стилизованная в древнерусских формах) старообрядческая церковь Николая Чудотворца соседствует с двумя стеклостеновыми бизнес-центрами и ресторанами внизу, — это и правда остров неожиданной гармо-

Еще парочку!

О расширении московского метро

□ Евгения Фомина

Главные столичные новости прошедшей недели — это, конечно, открытие новых станций метро. Вроде бы мы и привыкли, что метрополитен у нас строится невероятными темпами, что подземные тоннели протянулись уже едва ли не везде, но всякий раз это большое дело и большая радость.

Сначала на карте появились «Яхромская», «Лянозово» и «Физтех». Как пошутил мой слушатель в эфире, чьи-то квартиры в один момент резко подорожали. И неспроста, ведь если дорога на работу с двух часов сократилась хотя бы на 20 минут, это уже победа. Плюс 40 минут свободного времени в день, а если вдвое, этот восторг передать почти невозможно.

Я из тех людей, кто строит свою жизнь максимально компактно. Я называю это «за две песни от дома». Видимо, из-за высокой занятости привыкला искать спортивный клуб, маникюрный салон, бассейн и все остальное как можно ближе к дому или работе, чтобы не тратить лишнее время на дорогу. И даже близость



работы к дому считаю одной из основополагающих вещей для качества жизни. У меня был период, когда мы с мужем жили на Домодедовской улице, а работали совершенно в другом конце — я на Пятницкой, а он в Останкино. Из-за второй работы ему нужно было ездить на машине, чтобы успевать на радиоэфир. Каждый день на дорогу из-за пробок уходило около трех часов.

Так жить очень сложно. Когда оказываешься дома часам к десяти вечера,

а в семь уже покидаешь квартиру, это не жизнь. Нет сил ни на общение с детьми и партнером, на приготовлении ужина, чтобы процесс приносил удовольствие, на спорт, на секс — да ни на что! Когда мы переехали (кстати, в Останкино, муж даже приходил домой на обед из телестанции в перерывах между эфирами), я поняла, что жизнь наконец-то обрела краски.

Поэтому сокращение времени на дорогу в офис хоть на пять минут — уже подарок. Живя в тяжелом рабочем

графике, учишься беречь и ценить каждую минуту. Транспортная доступность в таком огромном городе, как Москва, действительно первостепенная задача. Люди должны жить, зная, что в любой момент они могут добраться в любую точку мегаполиса, и это не будет квестом.

Раньше я часто встречала «досыпунов»: люди приезжали на машинах рано-рано, чтобы успеть до пробки, а потом дремали какое-то время, прежде чем поехать дальше на работу. Кстати, чаще всего они отдыхали где-то в районе ТТК: там есть места бесплатной парковки и почти везде есть метро. Сейчас вижу таких водителей все реже. Потому что многие отказались от машин в пользу общественного транспорта в том числе благодаря расширению метро.

Это видно и по утренним радиодифирам: еще несколько лет назад в шесть утра меня приветствовали десятки постоянных слушателей, которые ехали на работу на машине и хотели пообщаться. Сейчас более-менее активная публика подключается ближе к семи часам. Они стали позже выезжать из дома и слушают радио уже не в автомобилях, а в МЦД, электричках и даже в метро, ведь везде есть интернет.

и башни, возвышается над деревьями и водой. Матери устало катят коляски, подростки с прическами ядовитых цветов празднично шагают со своим рэпчиком, а ты сидишь вместе с бесядой, ты не думаешь об оригинальности. Только о том, что здесь хочется остаться.

И, наконец, непримечательный московский угол — улицы Гастелло и Рукавской. Еще не окраина, но уже не центр, парк в пяти минутах. Вокруг, правда, есть что запомнить — и чудом сохранившийся деревянный особняк из канувшей дачной эпохи Сокольнической, и дореволюционная пожарная каланча, элегантная, как все тогдашнее. Но меня интересует другое: банальный многоэтажный дом начала семидесятых годов с большим двором, поднятым на высоком цоколе. Непременная детская площадка, хмурые бетонные подъезды, соседние улочки по-пелевински названы в честь революционных матросов Жербунова и Барболина, а дальше вид на довольно-таки невразумительные окрестности — отчасти жилье, отчасти когда-то фабричные, рядом большое движение и толпа, но во дворе никого нет. И зачем я сюда прихожу? Этому есть простейшее объяснение — точно такое же, как и у любого, кто родился в Москве. Это двор моего детства. Плох он или хорош, но в первый класс я отправился именно отсюда.

И если день рождения города — это в известной степени день рождения москвича, а день рождения москвича — это день места, откуда он взялся, то получается, что именно на Рукавскую мне стоило бы каждый год, в начале сентября идти с шампанским. Но я прихожу туда намного чаще. Если ты где-то на своем месте — ты всегда вернешься.

И еще про метро. Теперь на нем можно добраться в аэропорт Внуково — что очень удобно. Раньше я видела что-то подобное только за границей: в Стамбуле, Лиссабоне, Мадриде, в Берлине и Амстердаме общественный транспорт до аэропортов комбинированный. Всего лет пять назад казалось, что у нас такого не будет: слишком далеко, слишком дорого. А смотрите-ка, получилось!

Лица стройки: экскаваторщик

Спецпроект «Московской перспективы», посвященный строительным специальностям

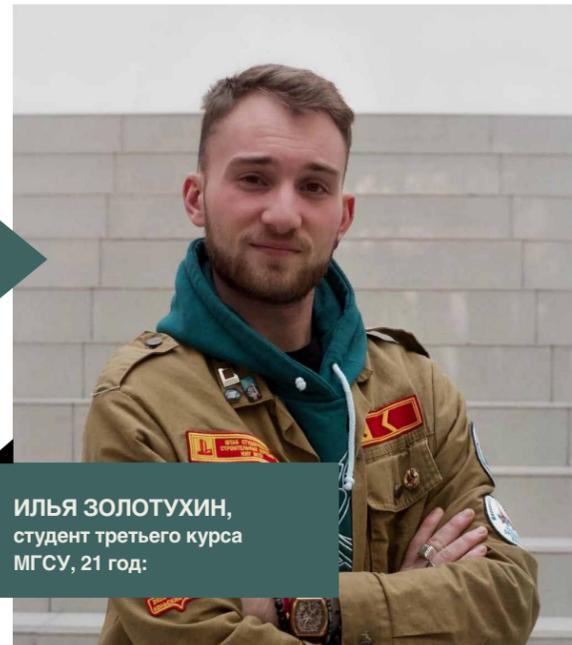
□ Дмитрий Антипченко

«МП» продолжает спецпроект, посвященный строительным специальностям. В наших материалах мы будем рассказывать о самых разных профессионалах, занятых на стройке, – от рабочих до инженеров. Своим видением того, что собой представляет та или иная специальность, поделятся дети, интересующиеся строительством, студенты первых курсов профильных учебных заведений, и, конечно, о своей работе расскажут сами эксперты. Сегодняшний выпуск посвящен профессии экскаваторщика.



ВАРВАРА ПЛОТАРЕВА,
6 лет:

Экскаваторщик – это рабочий, который управляет экскаватором. Он копает очень глубокие ямы, чтобы сделать котлован, положить трубы, а потом уже можно строить дом. Чтобы стать экскаваторщиком, надо специально готовиться, посмотреть что-нибудь в интернете, читать книжки. Человеку придется учиться этой профессии. Без подготовки к экскаватору не подпустят. Экскаваторщик должен быть трудолюбивым и держать характер внутри, чтобы не злиться, а еще быть добрым, умным и разбирающимся в технике. Еще надо быть сильным и спортивным. Люди, которые работают на экскаваторе, большие молодцы. Но у них есть и трудности. Например, может сломаться экскаватор, а его сложно починить. Можно случайно не туда нажать, и получится не то, что хотел. Но все неприятности можно преодолеть. Желаю успеха экскаваторщикам!



ИЛЬЯ ЗОЛУТУХИН,
студент третьего курса
МГСУ, 21 год:



АЛЕКСЕЙ ЛЕТУЧИЙ,
48 лет, экскаваторщик компании
«Страна Девелопмент»:

Я с детства любил технику, поэтому с малых лет знал, что работать буду на машинах. Еще в школе получил права, в том числе и на экскаватор. Позже окончил училище и пошел работать. Сразу оказался на стройке и работаю там уже больше 25 лет. Работа нравится, она интересная, а главное, полезна людям. Важно знать, что делаешь что-то нужное. Приятно видеть результат своего труда. У нас хорошие люди, сложившийся коллектив. Работаем дружно, общаемся, помогаем друг другу. В компании хорошие условия, достойная зарплата, есть соцпакет. Немаловажно и то, что есть государственные социальные гарантии: выслуга лет и более ранний выход на пенсию.

Но бывают и проблемы – человеческий фактор никто не отменял. Порой приходится долго что-то объяснять коллегам по стройплощадке. Из-за недопо-

нимания иногда нужно переделывать работу – вот это самое досадное. Что поделаешь, все равно работа на экскаваторе приносит мне удовольствие, я не променяю ее ни на какую другую.

Конечно, есть и сложности. Очень устаешь после смен. Но отдых, общение с семьей и с друзьями, хороший сон быстро восстанавливают силы. Еще из сложностей я бы назвал травмоопасность – не для меня, а для окружающих. На стройке ведь много людей. Часто рабочие оказываются рядом с машиной, чуть ли не под колесами или ковшом. Кто-то забывает о мерах предосторожности, кто-то думает, что авось пронесет. Поэтому нужно быть очень внимательным и осторожным. Иначе можно задеть человека. У меня таких несчастных случаев, слава богу, не было. А вообще-то на стройках такое случается. Слышал об этом.

Это ведь только со стороны кажется, что работа простая. Дескать, кататься да копать грунт. Ан нет, в нашей работе есть место и смекалке, и интеллекту, и даже творчеству. Многие решают опыт и «чувство» машины и грунта. Не знаю даже, как по-другому выразить эту мысль. В общем, проработав пару десятилетий на экскаваторе, я уже интуитивно знаю, как и что нужно делать. Сложно объяснить это состояние, но ты в какой-то момент перестаешь работать по шаблону, обдумывать каждое действие. В этом и проявляются опыт и профессионализм. Назвать эту работу механической нельзя. Всегда свои действия соотносишь с конкретным объектом, с поставленными задачами. У каждого экскаваторщика свой

почерк. По движению ковша я могу определить, кто работает. Смотрю – плавно ведет, значит, это Мишка – товарищ по работе. А вот у Сашки – другого сменщика – резкие движения. Но все настоящие профи. Просто стиль работы разный. Много работал на копке котлованов. Сейчас чаще на носе. Это мне больше по душе.

Как уже говорил, помогаю начинающим ребятам. Люблю работать с молодежью, с практикантами. Опыт ведь нужно передавать. Объясняю и помогаю прежде всего своим примером. Обычно это действует. Хочу, чтобы у нас, опытных экскаваторщиков, была достойная смена. Не думаю, что скоро нас заменят роботы. Все-таки в нашем деле нужны человеческие руки и мозги. Ведь наша работа ответственная и сложная.

Грандиозных профессиональных планов у меня нет. Хочу и дальше работать, осваивать новую технику, получать интересные объекты и передавать опыт молодым.



Я студент Национального исследовательского Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ), а еще боец штаба студенческих строительных отрядов НИУ МГСУ и командир стройотряда «Посейдон». В данный момент учусь на третьем курсе Института промышленного гражданского строительства (ИПГС) нашего университета по специальности «строительство высотных и большепролетных зданий и сооружений».

Строителем я решил стать по нескольким причинам. Во-первых, по семейной традиции: мой дедушка был заслуженным строителем города, это повлияло на мой выбор будущей профессии. Во-вторых, важность и ответственность строительной сферы позволяют получить огромный как личный, так и карьерный рост. Сейчас уверен, что не ошибся в выборе. Это ощущение подкрепилось в университете и в стройотряде.

Экскаваторщик, по моему мнению, одна из значимых профессий на строительной площадке, это делает ее востребованной, но тяжелой. В задачи машиниста экскаватора входят разработка, выемка и погрузка грунта, создание траншей, насыпей и котлованов. Знаю об этой профессии и по учебе, и из практики. Есть и знакомые ребята-экскаваторщики, которые много рассказывали о своей работе.

Необходимость разработки грунта на стройплощадке всегда была, есть и будет. Чтобы подготовить площадку, требуются огромные человеческие ресурсы. Экскаваторщик же справится с задачей за считанные часы. Именно для этого такая профессия и нужна. Безусловно, это важная специальность на стройке.

Самое важное для любой профессии – быть в ней заинтересованным. Работа должна приносить удовольствие. Думаю, что это относится и к рабочим-экскаваторщикам. Если ты на своем месте и успешен в профессии – ты хороший строитель, а в данном случае экскаваторщик. Если стремиться быть настоящим профессионалом, то польза будет всем – и строительству, и тебе. Ведь приятно, когда работа в радость, а не является повинностью.

Конечно, как и в любой работе, у экскаваторщиков есть свои сложности. Они заключаются в высоких физических нагрузках, так как их работа предполагает длительное сидячее положение. Есть также вероятность опрокидывания техники на откосах и траншеях.

Хочу пожелать экскаваторщикам личностных успехов и карьерного роста. Главное – чтобы несчастья обходили их стороной.



УЧРЕДИТЕЛЬ: АППАРАТ МЭРА
И ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ.

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

РЕДАКЦИЯ:

Корреспонденты:
Калинин Е.А., Крол Н.В.,
Маянцева А.А.

Компьютерная верстка:
Родзевич К.А., Цымбал А.С.,
Явно Р.Д.

Корректура:
Завьялова Л.Г.,
Крикунова Г.В.

ГАЗЕТА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА в Госкомпечати России. Свидетельство о регистрации № 012265 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 со значком © публикуются на правах рекламы.

ОТПЕЧАТАНО ОАО «Московская газетная типография». 124095, Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1. Тел./факс 8 (499) 259-53-54 (доб. 1025). E-mail: kabanova@mosgt.ru. Заказ № 1842. Общий тираж 102 000 экз.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

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

КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА
ГОРОДА МОСКВЫ

МОСКОВСКАЯ
перспектива

И.о. главного редактора:
Мережникова Е.Ю.

Отдел рекламы и маркетинга:
Мытник О.Г.

16+