

МОСКОВСКАЯ перспектива

№ 26 (1251) ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ. КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ

ПЕРЕСАДКА В ЗОНУ КОМФОРТА

Переход по принципу «сухие ноги» открылся между станциями Стрешнево и Ленинградская

2

ТЕМА НОМЕРА: АРХИТЕКТУРА ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА

Эксперты обсудили, какими должны быть университетские кластеры

6–7

КОСМОГОНИИ РУССКОГО РОДЕНА

Кем был на самом деле Сергей Конёнков

11

“

Я БЛАГОДАРЕН ПРАВИТЕЛЬСТВУ МОСКВЫ ЗА СОВМЕСТНУЮ РАБОТУ ПО СОЗДАНИЮ МЦК, МЦД, МОДЕРНИЗАЦИИ ПРИГОРОДНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. СОВМЕСТНО С ГОРОДОМ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЫ ПРИМЕНЯЕМ НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, КОТОРЫЕ ДЕЛАЮТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРЫ БОЛЕЕ КОМФОРТНЫМ

Олег Белозёров, генеральный директор ОАО «РЖД»

С. 2



Город зеленого цвета

На прошедшем в начале июля Московском урбанистическом форуме компания PricewaterhouseCoopers представила ежегодный отчет «Качество жизни. Проекты, меняющие города». Согласно проведенным исследованиям, столица России заняла первое место по площади озелененных и рекреационных объектов, показала уверенную динамику по вводу дорожно-транспортной сети, а также вошла в тройку мировых лидеров по числу бесплатных точек доступа Wi-Fi, обогнав Нью-Йорк, Токио и Лондон.

С. 2

Покупателей защитят от «серости»

Реформа в области долевого строительства в Москве пройдет по таким правилам: более 60% проектов, на которые имеются разрешения на строительство, застройщики смогут завершить по старым правилам, 22% перейдут на эскроу-счета, а остальные будут достраиваться на средства бюджета города или по иным схемам. «Можно сказать, что строительная отрасль в Москве безболезненно перешла на новые правила в жилищном строительстве, которые вступили в силу 1 июля», – подчеркивает глава стройкомплекса Марат Хуснуллин.

С. 4

Зачем городу архитектор

На прошедшем MUF 2019 в Москве в числе приглашенных звезд мировой архитектуры выступил Пьер де Мерон, соучредитель архитектурного бюро Herzog & de Meuron, обладателя Притцкеровской премии. В нашей столице бюро стало известно благодаря своему проекту технологического университета «Сколтех – институт науки и технологий». В открытом интервью перед участниками форума Пьер де Мерон поделился своим профессиональным опытом по разным темам, в том числе ревитализации промышленных объектов.

С. 8



«Ростех-Сити» – крупный офисный комплекс, строящийся на территории Тушинского аэродрома

Какие наши льготы

Власти отменили платежи при строительстве коммерческой недвижимости за пределами ТТК

□ Антон Мاستренков

Правительство Москвы приняло решение о предоставлении финансовых льгот для девелоперов, инвестирующих в коммерческую недвижимость за пределами Третьего транспортного кольца. Предполагается, что льготы позволят снизить себестоимость этого строительства или реконструкции зданий до 10%.

Перед Москвой, как и перед любым другим мировым мегаполисом, стоит задача комплексного и равномерного развития всех городских территорий. Это означает, что каждый район должен быть обеспечен помимо жилья всей необходимой социальной и транспортной инфраструктурой, магазинами,

центрами бытового обслуживания, а также другими объектами с достаточным количеством рабочих мест. В то же время девелоперам выгоднее строить офисы и административно-деловые центры в центральной части города, где возможная прибыль будет существенно выше, а на периферии города возводить жилье.

Мэр Москвы Сергей Собянин признал, что этот дисбаланс в развитии городской среды существует и его необходимо исправлять. «Дефицит рабочих мест за пределами ТТК по-прежнему ощущается достаточно сильно. Поэтому мы решили сделать следующий шаг: ввести финансовые льготы для инвесторов, создающих места приложения труда за пределами центра», – заявил градоначальник.

Напомним, в первый год строительства или реконструк-

ции здания в столице застройщик выплачивает в бюджет дополнительный повышенный платеж за земельный участок, размер которого зависит от плотности застройки и составляет от 5 до 80% кадастровой стоимости. Принятое на этой неделе постановление правительства Москвы отменяет этот дополнительный платеж в случае строительства или реконструкции зданий коммерческого назначения за пределами ТТК. По оценке экспертов, новая льгота снизит себестоимость на 8–10%. На первый взгляд скидка небольшая, но она радикально улучшит экономическое обоснование многих проектов, которые в прежних условиях были просто-напросто нерентабельными.

Как пояснил журналистам заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Ма-

рат Хуснуллин, льготы, предоставляемые застройщикам коммерческой недвижимости за пределами Третьего транспортного кольца, простимулируют строительство офисов и административно-деловых центров за пределами центра Москвы, в результате это приведет к созданию новых рабочих мест на периферии города. Благодаря этому многие москвичи смогут трудоустроиться в шаговой доступности от места проживания. Это означает, что значительно снизится внутригородская маятниковая миграция и улучшится транспортная ситуация.

Это решение должно привести также к появлению новых точек притяжения в удаленных районах, что соответствует выбранной градостроительной политике полицентричного развития города.

Вместе с тем инициатива городских властей позитивно скажется на экономике столицы и приведет к росту инвестиций в строительство коммерческой недвижимости. В мэрии пояснили, что от предоставления этой льготы бюджет ничего не потеряет. Средства, которые не были получены на старте проекта, вернутся в будущем за счет роста инвестиций в строительство и налогов на бизнес, который будет работать в новых офисах и магазинах.

Что же касается других видов недвижимости, жилья и апартаментов, то, как пояснил нашему корреспонденту в городской администрации, платежи при их возведении будут по-прежнему взиматься.

Мнения экспертов о решении властей читайте на стр. 4

ОПРОС «МОСКОВСКОЙ ПЕРСПЕКТИВЫ»



С. 6–7

Эксперты о новом образовательном пространстве:

Доминик Фаш, председатель совета директоров компании «Российский технологический фонд» (RTF), член совета директоров технопарка Sophia Antipolis (Франция):

Университета в старом понимании уже не существует, потому что сегодня цифровой мир может полностью или частично менять модель образования, которая у нас была. Индустрия XXI века – индустрия ума. Для нее нужна жизненная среда, возможность выходить на горизонтальный уровень. Сегодня главное топливо экономики не нефть, а мозги.

02 | город власть

Пересадка в зону комфорта

Переход по принципу «сухие ноги» открылся между станциями Стрешнево МЦК и Ленинградская Рижского направления МЖД

■ Максим Клинский

В минувшую пятницу, 12 июля, между станцией МЦК Стрешнево и платформой Ленинградская Рижского направления МЖД открылся новый теплый переход. Теперь пассажиры могут делать комфортную пересадку, не выходя на улицу. Как заявил мэр Москвы Сергей Собянин, в ближайшем будущем Рижское направление соединят с Курским в рамках проекта Московских центральных диаметров, что создаст удобство как минимум миллиону пассажиров.

Новый переход между станцией МЦК Стрешнево и платформой Ленинградская Рижского направления МЖД организован по принципу «сухие ноги». Пассажиры уже успели ощутить, насколько стало комфортнее и быстрее добираться на работу и по делам. Для удобства галереей оснастили лифтами и эскалаторами, а пройти теперь нужно всего 30 метров, что занимает буквально пару минут. Напомним, ранее Ленинградскую перенесли на 200 метров в сторону МЦК.

«Совместно с ОАО «Российские железные дороги» мы реализуем большой проект. Продолжаем интеграцию пригородных направлений железной дороги и МЦК. Казалось бы, это локальный проект соединения двух станций – Стрешнево и Ленинградской. Этими платформами пользуются сегодня около 20 тысяч пассажиров, а будут – 30–40 тысяч, что не так много по московским меркам, но это очень важная работа», – сказал Сергей Собянин. Он также отметил, что около по-



Сергей Собянин и Олег Белозёров открыли новый переход между МЦК и Рижским направлением МЖД

лумиллиона человек, живущих вдоль Рижского направления вплоть до Нахабина, теперь имеют возможность пересаживаться на МЦК.

В Москве сейчас реализуется программа интеграции МЦК с пригородными направлениями железной дороги. Станции делают ближе друг к другу, строят удобные пересадочные узлы или новые платформы. Из восьми запланированных объектов пять уже построены и еще три откроют до конца года. «Это серьезно меняет транспортную логику, улучшает ее. Снимает часть пассажиров с дорог, с наземного транспорта, с метро. Более равномерно распределяет пассажиров и делает путь короче», – сказал мэр Москвы.

“
ДЛЯ СОЗДАНИЯ
КОМФОРТНОГО
ОБЩЕСТВЕННОГО
ПРОСТРАНСТВА
ПЛАНИРУЕТСЯ
ОБУСТРОИТЬ ПЯТЬ
ДЕТСКИХ И СПОРТИВНЫХ
ПЛОЩАДОК, ПРОЛОЖИТЬ
ВЕЛОДОРОЖКУ
ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ
600 МЕТРОВ И РАЗБИТЬ
ГАЗОНЫ

Глава РЖД Олег Белозёров поблагодарил Сергея Собянина за совместную работу над такими крупными проектами, как МЦК и МЦД. Он отметил, что через центральный транспортный железнодорожный узел в сутки проходят около 4 тысяч различных составов. «Пассажирское движение – основное направление деятельности РЖД. Мы применяем новые технологии – антивибрационные маты, бесстыковой путь. Это должно снизить уровень шума при движении поездов», – сказал Олег Белозёров.

Сейчас в районе ТПУ «Стрешнево» проходит благоустройство. Работы проведут на территории площадью 21,5 га. Специалисты обустроят переход по принципу «сухие ноги» до подземного пе-

рехода, ведущего к автобусным остановкам на Волоколамском шоссе и трамвайным остановкам на Авиационной улице. Тротуары замостят плиткой, установят бортовой камень. Кроме того, появятся 432 опоры освещения, 19 остановок наземного городского транспорта, 456 скамеек и других малых архитектурных форм.

Кроме того, для создания комфортного общественного пространства планируется обустроить пять детских и спортивных площадок, проложить велодорожку протяженностью 600 метров и разбить газоны на площади 72 тыс. кв. метров, высадить 267 деревьев и почти три тысячи кустарников. Работы по благоустройству должны быть завершены в 2020 году.

Врач идет к пациенту

Строительство первой очереди больницы в Коммунарке будет завершено в 2019 году

■ Андрей Мещеряков

Мэр Москвы Сергей Собянин осмотрел ход строительства многопрофильной клинической больницы в новой Москве.

«Впервые за многие десятилетия мы с нуля возводим столь грандиозный медицинский центр. Комплекс «Новомосковский» в Коммунарке станет одним из самых современных лечебных учреждений в России. Первая очередь его строительства завершится уже в этом году, и я надеюсь, в декабре комплекс примет первых пациентов», – сказал столичный градоначальник.

«Медицинский центр «Новомосковский» будет оснащен всем необходимым для оказания качественной лечебной и диагностической помощи прежде всего жителям ТиНАО, Бутово и других соседних районов, в которых проживают сотни тысяч москвичей. При необходимости сюда будут направлять профильных пациентов со всего города», – рассказал Сергей Собянин на своей страничке «ВКонтакте».

К возведению многопрофильного медицинского центра приступили в январе 2017 года. Всего построят девять корпусов общей площадью 157 тыс. кв. метров.

В их составе откроют детскую и взрослую больницы,



Новая больница в Коммунарке станет одной из крупнейших в Москве

перинатальный, лечебно-диагностический и амбулаторный центры. Больничный комплекс на 1016 коек с реанимационным отделением и 30 операционными будет оснащен оборудованием, которое соответствует самым современным мировым стандартам. Пациентам окажут все виды стационарного и амбулаторного лечения, в том числе высокотехнологичную медицинскую помощь. Благодаря вертолётной площадке больничный комплекс сможет принимать пациентов, эвакуируемых с мест ДТП, техногенных и природных катастроф. В медцентре будут

работать более двух тысяч врачей и иных специалистов.

Ввод комплекса «Новомосковский» в эксплуатацию произойдет в два этапа. Первая очередь строительства – четыре здания. Это девятиэтажный палатный корпус с отделением на 606 коек. Здесь окажут основные виды помощи взрослому. В шестизэтажном лечебно-диагностическом корпусе разместятся различные диагностические отделения, оснащенные самым современным оборудованием, а также физиотерапия и реанимация. Также будут введены в строй

четырёхэтажный вспомогательный и патолого-анатомический корпуса.

На втором этапе строительства появятся еще пять корпусов. В восьмизэтажном амбулаторном здании разместятся лаборатория радиоизотопной диагностики с компьютерной томографией. Также восьмизэтажный детский корпус будет рассчитан на 180 коек, а шестизэтажный перинатальный центр – на 130. Более чем наполовину построен и инфекционный корпус. Кроме того, у больницы будет своя подстанция скорой помощи.

Завершить второй этап строительства планируют в 2020 году.

В медцентре также предусмотрено современное приемное отделение, которое сможет обслуживать не менее 100 пациентов в день. Здесь будут работать экстренная операционная общего профиля и две ангиографические операционные, два компьютерных томографа, противошоковая палата, а также отделение реанимации и интенсивной терапии.

«В приемном отделении медицинского центра окажут все необходимые услуги. Оно будет организовано по принципу «врач – к пациенту». Больным при этом не придется ходить по кабинетам, чтобы пройти обследование или проконсультироваться. Доктора сами придут в палату или сопроводят посетителя к месту проведения обследования», – сказал мэр.

Пациентов стационара будут размещать в одно- и двухместных палатах, которые оборудуют multifunctional кроватями, а все больничные корпуса соединят между собой подземными и надземными переходами с удобной навигацией.

Добраться до медцентра можно будет на метро, так как в этом году недалеко от места строительства больничного комплекса открылись станции «Ольховая» и «Коммунарка» Сокольнической линии.

Город зеленого цвета

Столица заняла первое место среди мировых мегаполисов по площади рекреационных объектов

◀ С.1 ▶

■ Анна Левченко

В ходе проведенного исследования аналитики компании сравнили Москву и одиннадцать крупнейших городов мира. Это Нью-Йорк, Лондон, Сеул, Сингапур, Берлин, Пекин, Гонконг, Шанхай, Сан-Паулу, Мехико и Токио. Мегаполисы анализировали по четырем ключевым показателям градостроительного развития. Это блоки «Жилая недвижимость и коммерческие услуги», «Благоустройство города», «Транспортная система» и «Коммерческая недвижимость».

Важность проводимого исследования отметил мэр столицы Сергей Собянин. «Москва – город мирового значения, привлекающий жителей со всех уголков России и мира. Поэтому при постановке целей и при определении приоритетов развития нам важно понимать конкурентное поле городов, с которыми Москву сравнивают на мировой арене. Для этого мы на ежегодной основе отслеживаем позиции столицы по ключевым показателям градостроительного развития в сопоставлении с другими крупными городами мира», – отметил столичный градоначальник.

Транспортная сеть

Москва демонстрирует значительный темп прироста протяженности дорог, уступая по данному показателю только Пекину. При этом, по данным экспертов, столица занимает 8-е место из 12 по плотности улично-дорожной сети на урбанизированной территории, опережая Берлин и Лондон. Уровень автомобилизации населения снизился с 4-го до 5-го места, тогда как по годовому пассажирообороту общественного транспорта столица занимает 5-е место из 12, обогнав Нью-Йорк, Гонконг и Берлин. Согласно проведенному исследованию, Москва характеризуется наибольшей плотностью сети рельсового транспорта и занимает 3-е место по плотности сети и станций метрополитена, уступив позиции Сеулу и Нью-Йорку.

Благоустройство города

Москва занимает 1-е место по площади озелененных природных и рекреационных объектов на душу населения среди всех городов. При этом, согласно данным экспертов, около 90% населения имеют доступ к таким территориям в шаговой доступности – по этому показателю столица занимает 3-е место, уступая лишь Берлину и Гонконгу. Исследование PWC показало, что более 60% жителей Москвы имеют доступ к культурно-досуговым объектам в шаговой доступности, это ставит ее на 5-е место среди 12 городов. Также столица входит в тройку лидеров по числу бесплатных точек доступа Wi-Fi среди 12 городов. Эксперты отмечают и увеличение числа велодорожек – с 2011 года их протяженность выросла в 9 раз – с 28 до 250 километров.

Жилая и коммерческая недвижимость

По темпам возведения объектов недвижимости Москва находится на 4-м месте среди 10 городов в 2018 году. При этом, по данным экспертов, столица России занимает 8-е место из 10 по обеспеченности жильем и с учетом индивидуального жилого строительства находится примерно на одном уровне с Токио.

Специалисты PWC отмечают, что в отличие от большинства городов, Москва удерживает темпы ввода в эксплуатацию жилья на стабильном уровне. В результате в 2018 году по сравнению с 2014 годом город укрепил свои позиции, обогнав Сингапур и Токио и заняв 5-е место из 11. Также согласно исследованию, в Москве растет доступность аренды квартир.

По общей площади качественной офисной недвижимости Москва занимает 6-е место из 12, при этом демонстрируя средний темп роста площади офисов среди рассматриваемых городов. Однако по сравнению с 2014 годом аренда офисных площадей в столице стала доступнее. По уровню обеспеченности населения торговыми площадями на жителя Москва занимает 10-е место, а с учетом торговых центров на расстоянии 10 км от МКАД – 5-е место.

Плотность сети рельсового транспорта км/км² площади города	
Москва	0,92
Берлин	0,80
Сеул	0,78
Нью-Йорк	0,60
Лондон	0,40
Сингапур	0,31
Токио	0,26

НОВОСТИ КОМПАНИЙ

В ТиНАО построили школу на 1100 мест

В ТиНАО вскоре откроется еще одна современная школа в поселке Коммунарка. В настоящее время в учебное учреждение завозят мебель, налаживают необходимое оборудование. Здание построено за счет средств Концерна «КРОСТ» в составе жилого комплекса «Новая Звезда». Объем инвестиций – не менее 2 млрд рублей, рассказал руководитель департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин. Образовательное учреждение общей площадью 24 тыс. «квадратов» включает в себя начальные классы, среднюю и старшую школы, широкие возможности для организации кружков дополнительного образования. «Идея строительства такой школы родилась после работы над Хорошкой, когда мы активно изучали европейский опыт для применения его в России», – отметил генеральный директор Концерна «КРОСТ» Алексей Добашин. – Яркие инновационные проектные решения создают эффективно организованное пространство для обучения и общения детей. При этом очень важно, что школа является частью жилого квартала и находится в шаговой доступности для детей, а образовательная инфраструктура строится одновременно с вводом жилья».

Мы выбрали правильную полицентрическую модель

Марат Хуснуллин о знаковых столичных проектах, презентованных на МУФ-2019



На МУФе Марат Хуснуллин представил мэру Москвы Сергею Собянину проект развития ММДЦ «Москва-Сити»

□ Сергей Чаев

Власти столицы на заседании президиума правительства подвели итоги Московского урбанистического форума. Сразу по окончании заседания заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин ответил на вопросы журналистов, среди которых был и корреспондент «Московской перспективы».

0 метро

МД На Московском урбанистическом форуме много рассказывали о грандиозных столичных проектах – Большой кольцевой линии метро, МЦД, реновации и других. Как оценивают их эксперты и сами москвичи?

– Незадолго до начала Московского урбанфорума мы провели социологический опрос среди жителей столицы с просьбой определить приоритеты городских программ. На первое место горожане поставили строительство метро, на второе – реновацию жилья и на третье – интеграцию железных дорог в единую систему рельсового транспорта Москвы. Эксперты оказались солидарны с москвичами и первое место также отдали метро. Зато второе – ТПУ и третье – реновации.

МД Когда ожидать ввода в строй участка БКЛ от станции «Нижегородская» до «Рубцовской», который уже достраивается?

– Рассчитываем завершить строительство этого участка метро до конца года. У нас большой опыт по возведению традиционных тоннелей шести-метрового диаметра, в каждом из которых поезда движутся только в одном направлении, но мы еще ни разу не вводили в строй участок метротоннеля десятиметрового диаметра между несколькими станциями, внутри которого поезда будут ходить на встречных направлениях. Работа сложная, поэтому только в составе АО «Мосинжпроект» (управляющая компания по строительству новых линий и станций московского метро. – «МП») вопросами пусконаладки данного участка занимаются примерно 500 специалистов.

Чтобы реализовать проект без задержек, мы добавили на объект людей, работы на нем ведется в круглосуточном режиме.

0 медкластере

МД Еще один знаковый проект, представленный на МУФе, – медкластер «Сколково». Площадь его объектов решено увеличить в два с лишним раза. Какие здесь появятся дополнительные медучреждения, кто из резидентов захотел реализовывать свои идеи?

– Проект в «Сколково» вызывает большой интерес у иностранцев, а количество заявок от претендентов на участие в создании медкластера постоянно растет. Для того чтобы иметь перспективу, мы приняли решение об увеличении более чем вдвое – с 425 тыс. кв. метров до 858 тыс. кв. метров – площадей под медицинские клиники.

В основном это будут объекты, представленные ведущими мировыми компаниями. Уже работает клиника «Хадасса» (Hadassah). Фактически закончено составление медико-технического задания с корейским госпиталем «Бундан» (Bundang). В этом году французские специалисты из «Клинея» (Clinea) приступят к строительству центра реабилитации.

Поступила заявка от итальянской компании «Вилла Стуар» (Villa Stuar), которая имеет аккредитацию FIFA в области спортивной восстанавливающей медицины. Сегодня это актуальная тема, поскольку Москва – город спорта высоких достижений, где тренируется большое количество спортсменов мирового уровня.

Мы также заканчиваем проектирование и подготовку технического задания терапевтического корпуса на 20 тыс. кв. метров для небольших частных клиник и надеемся в ближайшие три месяца приступить к его строительству. Можно сказать, что Фонд «Сколково» с медицинским центром состоялся.

0 Московских центральных диаметров

МД Сколько времени понадобится, чтобы город запустил Московские центральные диаметры, а интервалы между поездами МЦД стали короче?

– Два центральных железнодорожных диаметра начнут работать уже в этом году. Рост пассажиропотока на МЦД возможен за счет комплекса мер: возведения новых пересадочных станций, увеличения числа железнодорожных составов, улучшения инфраструктуры железной дороги. В то же время мы вместе с коллегами из РЖД проектируем и строим практически на всех радиальных направлениях выделенные



ВМЕСТЕ С КОЛЛЕГАМИ ИЗ РЖД ПРОЕКТИРУЕМ И СТРОИМ ПРАКТИЧЕСКИ НА ВСЕХ РАДИАЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ВЫДЕЛЕННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ, ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ ТРЕХМИНУТНЫЙ ИНТЕРВАЛ МЕЖДУ ПОЕЗДАМИ

железнодорожные пути, чтобы обеспечить трехминутный интервал между поездами. График работ подразумевает их окончание до 2025 года.

Кроме того, до конца года и МЦД должно перейти на четырехминутный интервал движения составов вместо нынешнего пятиминутного. В результате его пропускная способность увеличится на 20% – ежедневно вместо 500 тыс. пассажиров электрички будут перевозить свыше 600 тыс. человек.

0 программе реновации и транспортно-пересадочных узлах

МД Программа реновации жилья нашла широкий отклик у иностранных делегаций на урбанфоруме. Какие мнения высказывали эксперты о московской программе?

– Реновация, на взгляд всех урбанистов, очень важна, поскольку она, как локомотив, потащит за собой все положительные изменения, которые начнут происходить в части строительства современного жилья комфорт-класса. На территориях реновации появятся дополнительные социальные объекты и учреждения культуры, парковки, улучшится функционирование городского транспорта, возникнут новые рабочие места. Это своего рода драйвер развития города.

Я согласен с мнением экспертов, которые говорят, что развитие транспортно-пересадочных узлов для Москвы вещь весьма значительная и по праву входит в первую тройку проектов по значимости. Поэтому если все ТПУ увязать в мультимодальные хабы, к которым подтянуть проекты по

недвижимости, то один рубль, вложенный в строительство и развитие транспортно-пересадочного узла, привлечет три рубля внебюджетных инвестиций.

0 Национальном космическом центре

МД Уже решено, какой будет архитектура Национального космического центра, создаваемого на базе предприятия им. Хруничева?

– Мэр Москвы Сергей Собянин дал поручение главному архитектору города подготовить конкурс проектов. На сегодняшний день техническое задание на разработку концепции развития территории фактически сформировано. Оно предполагает создание не только Национального космического центра, но и технопарка, а также подразумевает общее развитие территорий, чтобы получились современный кластер с высокотехнологичными рабочими местами.

МД В перспективе он может стать вторым «Москва-Сити»?

– Стратегию город выстраивает следующим образом: постепенно, шаг за шагом мы развиваем «Большой Сити». По сути, территория космического центра является его частью, охватывая вдоль Москвы-реки участок от Карамышевской набережной до Филей. Его разбили на части и комплексно реорганизуют – проектируются современные набережные, дополнительные улицы, создаются пешеходные пространства, мосты.

Так мы получим еще один центр притяжения.

Все урбанисты, которые приезжали на форум, отметили, что мы выбрали абсолютно правильную полицентрическую модель развития столицы.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

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



Прошедший 4–7 июля Московский урбанистический форум стал с точки зрения международного сотрудничества и взаимодействия самым представительным за всю историю его проведения. К тому же в этом году МУФ впервые был проведен сразу на трех городских площадках – в «Зарядье» была представлена основная деловая программа, а в Гостином Дворе и Манеже прошли фестивали и выставки.

Для участия в форуме в Москву приехали 44 делегации – 30 иностранных и 14 из регионов России. Его деловая программа включала в себя 76 панельных дискуссий, круглых столов, обсуждений, брифингов, презентаций и дебатов, в которых приняли участие 8,5 тыс. человек из 69 стран мира. В рамках фестивальной программы состоялось около сотни мероприятий, их посетили более 200 тыс. человек.

Как организаторы, считаем, что Московский урбанистический форум стал в первую очередь коммуникационной площадкой, которая позволила объединиться профессионалам в поиске новых нестандартных решений в области градостроительного развития. Безусловно, многие их идеи в будущем найдут применение не только в Москве, но и в других мегаполисах мира. В связи с тем, что главной темой МУФ в этом году стало обеспечение качества жизни и реализация проектов, повышающих комфорт городской среды, эксперты уделили особое внимание и таким вопросам, как развитие транспортной инфраструктуры и ее влияние на построение комфортного города, открытого и дружелюбного человеку, формирование новой городской среды с привлекательной архитектурой, массовое жилищное строительство, благоустройство и создание новых общественных пространств.

Ключевой приоритет развития Москвы – повышение качества жизни горожан. Эта цель достигается за счет реализации масштабных проектов в жилищной и транспортной сферах, создании качественных общественных пространств в городе. К ним относятся также и программа реновации, и транспортные мегапроекты – развитие метро, Московское центральное кольцо и Московские центральные диаметры, парк «Зарядье», завоевавший множество наград, включая специальный приз жюри премии MIPIM Awards.

Такие масштабные проекты меняют облик нашего города, создавая новое качество жизни для миллионов горожан. Способность Москвы в кратчайшие сроки реализовывать мегапроекты выводит ее в число глобальных мировых лидеров городского развития.

Параллельно с обсуждением проблем градостроения в крупных городах и мегаполисах в рамках форума впервые прошел Международный конгресс Urban Health. Он объединил представителей власти, бизнеса, профессионального сообщества, экспертов и специалистов для обсуждения проблем здоровья городских жителей. Говоря о российской столице, необходимо отметить, что взятый мэром Москвы Сергеем Собяниным курс на комплексное развитие города предполагает максимальную обеспеченность городской инфраструктуры различными социальными объектами в районах массового проживания людей. Естественно, что в связи с этим развитию сети объектов здравоохранения также уделяется особое внимание: в городе ведется активное возведение новых поликлиник, больниц и станций скорой помощи и модернизируются существующие.

Подтверждением взаимной заинтересованности сторон в развитии международного сотрудничества стало подписание в ходе форума ряда значимых соглашений между городами и крупными холдингами. В частности, нами были подписаны программы двустороннего сотрудничества с Анкарой и метрополией Большого Парижа, а столичный холдинг «Мосинжпроект» заключил соглашение с французской компанией SUEZ о создании совместного предприятия по переработке строительных отходов и грунтов.

Подтверждением взаимной заинтересованности сторон в развитии международного сотрудничества стало подписание в ходе форума ряда значимых соглашений между городами и крупными холдингами. В частности, нами были подписаны программы двустороннего сотрудничества с Анкарой и метрополией Большого Парижа, а столичный холдинг «Мосинжпроект» заключил соглашение с французской компанией SUEZ о создании совместного предприятия по переработке строительных отходов и грунтов.

Так мы получим еще один центр притяжения.

Все урбанисты, которые приезжали на форум, отметили, что мы выбрали абсолютно правильную полицентрическую модель развития столицы.

СТРАН ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ В МУФ – 2019

8,5

ТЫС. ЧЕЛОВЕК УЧАСТВОВАЛИ В ДИСКУССИЯХ НА МУФЕ



Макет развития Москвы на одной из площадок МУФ-2019 в ЦВЗ «Манеж»

04 | транспорт дольщики

Капитальная пересадка

Строительство ТПУ привлекает инвестиции в развитие московских районов

■ Елена Егоршина

«Мосинжпроект» планирует выставить на торги еще 26 транспортно-пересадочных узлов в разных районах города: в их составе появятся объекты различного назначения – от спортивных центров до жилья. К некоторым проектам проявляют интерес иностранные инвесторы, а с китайцами уже договорились о вложениях в ТПУ «Мичуринский проспект». Объем инвестиций, по словам главы столичного стройкомплекса Марата Хуснуллина, будет понятен в течение месяца.



ТПУ «Мичуринский проспект» формируется на базе одноименной станции Калининско-Солицевской линии метро

Программа строительства ТПУ является одной из самых «молодых» в копилке столичного стройкомплекса. Однако и у нее уже есть свои результаты. По словам Марата Хуснуллина, на сегодняшний день в городе завершено строительство транспортной составляющей 35 ТПУ, в том числе 31 на Московском центральном кольце (МЦК) и четырех – на станциях метро. Кроме того, за последние несколько лет было обустроено девять плоскостных ТПУ. В настоящее время в реализации на разных стадиях находятся 97 проектов транспортно-пересадочных узлов. А в целом программа насчитывает 250 объектов: часть из них будут плоскостными (в виде перехватывающих парковок, где можно оставить автомобиль и пересесть на скоростной транспорт), остальные – капитальными (в их составе предусматривается строительство недвижимости различного назначения).

ТПУ увяжут в единую систему все виды общественного транспорта, сделают более комфортной пересадку с одного вида транспорта на другой и позволят пассажирам сократить время в пути. Возведение новых транспортных хабов, по словам Марата Хуснуллина, позволит создать 94 пересадки на станциях

метро, 63 – на платформы МЦК и радиальных железных дорог, а также на 25 станций строящихся Московских центральных диаметров (МЦД). Загруженность дорожной сети в результате реализации программы должна снизиться на 7% – немало в условиях мегаполиса.

Но есть и другая важная задача, которую решает строительство ТПУ, – это привлечение инвестиций в развитие московских районов. «Наша цель добиться того, чтобы как можно больше горожан смогли жить и работать в шаговой доступности от транспортных объектов. Поэтому чем больше недвижимости будет построено вокруг ТПУ, как жилой, так и коммерческой, тем меньше будет и трафик», – подчеркивает заммэра. Такая практика распространена во многих мегаполисах мира, и именно к таким объектам проявляют повышенный интерес инвесторы, поясняет он.

Участники рынка, в свою очередь, отмечают, что ТПУ обеспечивают жителей прилегающих районов необходимой инфраструктурой в шаговой доступности и повышают ликвидность соседних объектов недвижимости. «Квартиры и апартаменты рядом с транспортным хабом дорожее стоят и быстрее находят арендаторов», – комментируют риелторы.



ТПУ УВЯЖУТ В ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ВСЕ ВИДЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, СДЕЛАЮТ БОЛЕЕ КОМФОРТНОЙ ПЕРЕСАДКУ С ОДНОГО ВИДА ТРАНСПОРТА НА ДРУГОЙ И ПОЗВОЛЯТ ПАССАЖИРАМ СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ В ПУТИ

На сегодняшний день три оператора программы реализовали на торгах 17 ТПУ, в составе которых предусматривается строительство недвижимости различного назначения. По данным портала investmoscow.ru, 14 проектов реализовал «Мосинжпроект», один – МЖЖД и два – Московский метрополитен. На Московском урбанфоруме (МУФ) первый заместитель генерального директора по девелопменту компании «Мосинжпроект» Альберт Суниев заявил, что девелоперские компании уже инвестировали в строительство коммерческой недвижимости в составе московских транспортно-пересадочных узлов более 1,7 млрд руб. На данный момент ТПУ строятся на базе станций метро «Селигерская», «Боровское шоссе», «Рассказовка», «Лермонтовский проспект», «Лухмановская», «Некрасовка», «Технопарк», «Шелепиха», «Ходынское поле», «Озерная», «Ховрино», «Парк Победы» и «Рязанская». В 2019–2021 годах на торги планируется выставить еще 26 проектов ТПУ в разных районах города. По словам Суниева, градостроительный потенциал всех транспортно-пересадочных узлов, реализуемых «Мосинжпроектом», составляет порядка 3,1 млн кв. метров недвижимости, причем около половины этого объема

Покупателей защитят от «серости»

Столица безболезненно перешла на новые правила в жилищном строительстве

■ Екатерина Шмелёва

На сегодняшний день в столице насчитывается 604 действующих разрешения на строительство, однако не все застройщики могли претендовать на работу по старым правилам. Чтобы соответствовать критериям, установленным правительством РФ, готовность объекта должна составлять не менее 30% с учетом не только возведенных конструкций, но и объема финансирования. (Если проект относится к комплексной застройке, в рамках которой компания за счет собственных средств возводит социальные объекты, степень готовности может быть снижена до 15%, а если девелопер достраивает проблемный объект – до 6%). Кроме того, необходимо заключить не менее 10% ДДУ, исходя из реализуемой площади, указанной в проектной декларации. Первоначально столичные власти рассматривали, что указанным требованиям будут соответствовать около 80% объектов с разрешениями на строительство. Однако тщательный мониторинг и изучение документов снизили количество претендентов на работу по старым правилам до 60%.

По словам председателя Москомстройинвеста Анастасии Пятовой, без открытия эскроу-счетов застройщики смогут достроить 374 проекта из 604. Однако для того чтобы с 1 июля на законных основаниях напрямую принимать деньги дольщиков,



Почти 80% проектов возводятся в Москве по старым правилам

необходимо получить ЗОСК – заключение о соответствии установленным критериям. Принимать заявления на его оформление Москомстройинвест начал еще в июне, и на сегодняшний день обращения поступили по 324 проектам, а на 280 уже выданы положительные заключения. «Остальные застройщики дорабатывают документы, и в ближайшее время они придут к нам», – отмечает Пятова. По данным ведомства, первыми ЗОСК оформили крупные системные компании – ГК ПИК, ПСН, «Лидер-Инвест», «Донстрой», «ИНГРАД», Capital Group и др.

Потенциальных дольщиков, которые планируют покупку жилья, власти призывают тре-

бовать ЗОСК у строителей. А при его отсутствии не соглашаться на другие схемы продажи. Это относится не только к стандартному жилью, но и к апартаментам: с июля застройщики таких объектов юридически приравнены к застройщикам многоквартирных домов. По словам Анастасии Пятовой, ЗОСК пока выданы на восемь комплексов апартаментов общей площадью 190 тыс. кв. метров, возможно, их количество увеличится. Но в дальнейшем апартаменты, так же как и другое жилье, будут строиться только по проектному финансированию, что позволит защитить денежные средства покупателей: девелопер не сможет привлечь средства граждан по

какой-либо «серой» схеме, в обход эскроу-счетов – к примеру, по договорам инвестирования. Пока же Москомстройинвест обещает особенно тщательно проверять компании, работающие по старым правилам. «Основная задача – не допустить появления обманутых дольщиков», – подчеркивает Пятова.

На эскроу-счета в Москве на первом этапе реформы перейдут 137 проектов из 604, или примерно 22%. По новой схеме финансирования застройщики также обязаны заключать с покупателями договора долевого участия (ДДУ) и выполнять другие требования 214-ФЗ. Однако деньги за квартиру дольщики будут перечислять напрямую компании, а не через

эскроу-агента, то есть в полномочный банк. Средства с этого счета будут доступны девелоперам только после выполнения всех обязательств по строительству объекта.

По словам Анастасии Пятовой, оставшиеся проекты будут достраиваться на средства бюджета города или по иным схемам. Ранее Марат Хуснуллин говорил, что около 5% проектов, реализуемых сегодня в Москве, находятся под вопросом. «По этим проектам пока нет четкой ясности, смогут ли они перейти на новые правила работы, однако с каждым из застройщиков мы работаем адресно, прорабатываем модели дальнейшей работы», – отмечал глава стройкомплекса. Однако в целом ситуация в строительной отрасли находится под контролем московских властей: никаких потрясений на столичном рынке в связи с началом реформы не ожидается. «Мы не видим проблем, которые могли бы существенно повлиять на рынок, все возникающие вопросы решаемы, все задачи, поставленные президентом страны и правительством, выполняются», – подчеркивает Хуснуллин.

В правительстве РФ работу Москвы с городскими застройщиками ставят в пример другим регионам. «Все субъекты понимают, что нужно стремиться к такому порядку строительных решений, контролю над строительством, который организован в Москве», – утверждает генеральный директор Дом.РФ Александр Плутник.

Что думают градостроители о новых льготах для застройщиков?



Владислав Бутенко, глава российского подразделения международной исследовательской компании BCG:

В последние годы Москва предприняла и осуществила серьезные меры по развитию полицентризма, созданию новых точек притяжения и роста на периферии. Новое постановление московских властей делает для инвесторов и девелоперов строительство коммерческой недвижимости за пределами ТТК еще более выгодным. Это приведет, с одной стороны, к развитию районов на окраинах и снижению маятниковой миграции, а с другой – это шаг навстречу бизнесу, который закладывает фундамент для многолетнего роста экономики.



Оливер Ллах, глава исследовательского подразделения, WUPPERTAL INSTITUTE, координирует инициативу «Городская электромобильность» (UEM) и программу ООН-Хабитат URBAN PATHWAYS:

Необходимо фокусироваться на создании полицентричной системы: внутри города должно находиться несколько «городов» со всеми удобствами, возможностями, рабочими местами и развитыми сервисами, доступными для каждого. Нужно продолжать работать над созданием «городов в городе». Это сейчас и происходит в Москве.



Любовь Цветкова, председатель правления Ассоциации инвесторов Москвы:

Платеж за изменение вида разрешенного использования вносится в самом начале, когда у девелоперов недостаточно денег. Для многих новые льготы помогут сделать выбор в пользу строительства. Это определенно поспособствует уменьшению маятниковой миграции, количеству пробок и увеличению числа рабочих мест.



Сергей Георгиевский, эксперт в области устойчивого развития территорий, основатель и генеральный директор агентства стратегического развития «ЦЕНТР»:

Застройщики получают преференции и решают общие задачи города. Мы переносим коммерческую недвижимость туда, где живет большинство москвичей. Это уменьшит маятниковую миграцию и давление на Центральный округ города.



Елена Попова, эксперт по архитектуре и градостроительству архитектурного бюро RTDA:

Поправки в законодательство будут способствовать появлению небольших магазинов рядом с домом, реорганизации мансард, преобразованию подвалов и первых этажей, где можно будет открыть небольшие сервисы, кафе, частные детские сады. Также появляются новые возможности для реконструкции – станет проще обновить фасады, заменить балконы.



Виктор Адамов, президент «Галс-Девелопмент»:

Пять лет назад многие девелоперские компании заморозили или перепрофилировали свои офисные проекты, предпочитая инвестировать в сегмент с минимальными рисками – в жилье. Это постепенно привело к сокращению объема коммерческой недвижимости, пик которого приходится на 2019–2020 годы. Сегодня, в условиях дефицита предложений, с рынка прежде всего вымываются качественные офисные площади, востребованные компаниями финансового и IT-сектора. Экономические льготы, принятые в отношении инвесторов, помогут восстановить баланс между объемами жилой и коммерческой недвижимости и создать новые возможности для развития бизнеса в Московском регионе.



Ирина Дзюба, заместитель генерального директора компании MR Group:

Безусловно, постановление изменит рынок недвижимости Москвы: сегодня арендная плата составляет до 80% кадастровой стоимости участка. Строительство офисов в последние годы неуклонно сокращалось, достигнув минимума по вводу в эксплуатацию в этом году. Предлагаемые льготы позволят повысить привлекательность площадок для возведения новых бизнес-центров за пределами ТТК, что расширит предложение для арендаторов. Снижение финансовой нагрузки на инвестора сделает возможным предложить более качественный продукт по привлекательной цене.



Андрей Грудин, председатель совета директоров ГК «Пионер»:

Стимулирование строительства коммерческой составляющей за пределами ТТК необходимо для сбалансированного развития Москвы. Московские инвесторы нуждались в подобной инициативе городских властей. Положительное влияние этого решения будет заметно в перспективе развития городских территорий, когда начнут появляться деловые точки за пределами центра. Это улучшит экономику отдаленных районов Москвы, увеличит туда приток инвестиций, а значит, и повысит комфорт городской среды в целом.

МОСКОВСКИЕ ЦЕНТРАЛЬНЫЕ ДИАМЕТРЫ | 05

Диаметры строят планы на осень

Как запуск МЦД изменит жизнь Московской агломерации

■ Андрей Макарский

Московские центральные диаметры, которые сегодня создаются в городе, изменят жизнь не только Москвы, но и всей столичной агломерации. Это касается привычек людей, их маршрутов передвижения, мест работы и проживания. Эксперты, собравшиеся на Московском урбанистическом форуме, назвали этот проект прорывным и предкают грандиозный успех.

Мегаполис – организм, который не может жить без транспорта, причем постоянно обновляющегося и развивающегося. Москва, конечно же, не исключение: каждый год в российской столице открываются станции подземки, запускаются новые автобусные маршруты, обновляется подвижной состав. На очереди новый масштабный проект – Московские центральные диаметры: это соединенные между собой радиальные направления железных дорог. Всего будет пять маршрутов, два из них обещают запустить в ноябре этого года.

Проект железнодорожных диаметров – по своему размаху невиданный со времен электрификации Московского узла в середине прошлого века, а по важности он сравним с запуском метро в 1935 году. Такое мнение высказали эксперты на урбанистическом форуме. В ближайшие годы произойдет настоящий прорыв в развитии транспортной системы всей столичной агломерации. Протяженность линий подземки и железной дороги, которая станет фактически назем-



Современные поезда будут обслуживать Московские центральные диаметры

ным метро, в Москве и ближнем Подмосковье составит примерно 1000 км.

По словам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, МЦД свяжут Москву и Подмосковье в единую транспортную систему. Жители области смогут добраться до центра столицы всего за 20–30 минут. Сегодня даже у москвичей из отдаленных районов на это может уходить примерно час.

«Нет никаких сомнений в том, что благодаря появлению Московских центральных диаметров произойдет децентрализация. Это понятно хотя бы по времени, которое займет дорога из области в центр Москвы и обратно. Мы понимаем, что человеку комфортно жить не в небоскребе в загазованном городе, а совсем в другой экологически чистой среде. При этом ему важно быстро добираться до работы.

“**БЛАГОДАРА ПОЯВЛЕНИЮ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ДИАМЕТРОВ ПРОИЗОЙДЕТ ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ**



Именно такую услугу мы сегодня и разработали», – говорит Олег Тони, заместитель генерального директора АО «РЖД».

Децентрализация, отмечает Стив Иу, главный советник MTR Corporation Limited (Гонконг), подразумевает рассредоточение населения по территории всей агломерации: «Какая разница для человека, где ему жить, если можно быстро добраться в любую точку города? Поэтому люди начнут выбирать себе новое жилье, ведь многие предпочли бы собственный дом, а не квартиру». То же самое касается и рабочих мест. Земля в Москве дорогая, строить новые предприятия внутри МКАД по карману не всем компаниям, а разместить их в 20 км от города и при наличии современной транспортной инфраструктуры захотят многие.

Таким образом, говорит Стив Иу, появится возможность победить маятниковую миграцию. Потоки пассажиров больше не

будут стремиться утром в центр, а вечером на периферию.

Таким образом, получится переломить сложившуюся политику, когда Москва тратит колоссальные средства на разгрузку города от транспорта, а вокруг МКАД продолжают расти микрорайоны, жители которых ездят на работу в столицу. Правда, для этого, считает Павел Чистяков, вице-президент Центра экономики инфраструктуры, необходимо изменить градостроительный вектор в Подмосковье и сделать упор на создание мест приложения труда.

В том, что Московские центральные диаметры станут востребованным видом транспорта, нет сомнений ни у городских властей, ни у экспертов. Фактически речь идет о том, что метрополитен выходит за границы города – до Лобни, Раменского, Зеленограда, Подольска, Одинцова и т.д.

«Наша задача дать востребованную услугу», – говорит Олег Тони. – Более того, модернизация железных дорог создаст совершенно другую городскую среду в сравнении с той, которая была раньше. Если в советские годы вдоль ж/д коридоров формировалась в основном промышленность, то сейчас это современные районы со всеми необходимыми для жизни атрибутами, при этом обеспеченные транспортной инфраструктурой».

МЦД и МЦК формируют в Москве новый стандарт городского транспорта, который уже сегодня признается как один из лучших в мире по целому ряду показателей. Главные отличия – современный подвижной состав, короткие интервалы движения поездов, а также наличие различных бесплатных сервисов: Wi-Fi, возможность зарядки гаджетов.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



Олег Тони, заместитель генерального директора АО «Российские железные дороги»:

МЦД будут полностью интегрированы в систему работы метрополитена. Это касается интервалов движения поездов, времени работы, а также набора сервисов: бесплатный Wi-Fi, возможность зарядить телефон и так далее. Сегодня все привыкли к тому, что такой стандарт московского транспорта существует, он стал нормой. Но еще несколько лет назад ничего подобного не было. Уверен, что Московские центральные диаметры будут удобны и востребованы горожанами. Пассажиры оценят красоту и удобство поездов, а также транспортно-пересадочных узлов.



Тина Канделаки, генеральный продюсер «МАТЧ ТВ»:

Никогда транспорт не был местом работы для людей, которые не связаны с ним профессиональной деятельностью. Максимум человек мог читать газету или книгу. Сегодня благодаря доступу в интернет человек может трудиться по пути куда-либо. Я часто бываю в разных странах мира и, приезжая туда, удивляюсь, почему нет таких сервисов, как в Москве. Тот стандарт качества и удобства, который был создан, находится на очень высоком уровне. Я уверена, что новый вид транспорта тоже будет комфортным и востребованным.



Артемий Лебедев, основатель, генеральный директор Студии Артемия Лебедева:

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

Уроки метростроения

Швейцарским студентам показали, как возводится московская подземка

■ Андрей Мещеряков

Десант из двух автобусов со студентами Высшей технической школы Цюриха – самого престижного университета Швейцарии и одного из лучших технических вузов мира (21 нобелевский лауреат) – на минувшей неделе высадили на площадках будущих станций «Юго-Восточная» Некрасовской линии метро и «Нижегородская», на базе которой возводится транспортно-пересадочный узел (ТПУ) «Рязанская». Здесь несколько десятков будущих инженеров, изучающих строительные науки, познакомились с тем, как строится метро в российской столице.

Экскурсию для иностранных студентов организовал



Студенты университета из Швейцарии на площадке строительства ТПУ «Рязанская»

«Мосинжпроект» – управляющая компания по возведению новых линий и станций московского метро и один из операторов программы по развитию сети ТПУ в столице. «Столичный метрополитен – одна из самых динамично развивающихся транспортных систем в мире. Мы рады продемонстрировать заинтересо-

ванным студентам масштабы возведения новых станций и поделиться знаниями и умениями московских метростроителей», – отметил генеральный директор АО «Мосинжпроект» Марс Газизуллин.

По словам одного из экскурсантов, многие студенты из Швейцарии о подземном транспортном строительстве

читали только в учебниках. «У нас в стране метро есть только в Лозанне и скорее напоминает скоростной трамвай, чем классическую подземку, которая для нас пока остается экзотикой. Мы только знаем, что это чрезвычайно сложное инженерное сооружение», – рассказал студент Хейнц Шутце. За то, чтобы побывать на строительстве различных объектов в нашей стране, проголосовали многие студенты этого университета.

Будущих инженеров на объекте встречали представители компании «Мосинжпроект». «На базе станции метро «Нижегородская» ведется строительство ТПУ «Рязанская». Он объединит две линии столичной подземки – Большую кольцевую (БКЛ) и Некрасовскую, а также платформы МЦК и Курского направления железной дороги», – рассказал гостям руководитель строительства Дирекции метро-3

АО «Мосинжпроект» Евгений Продан.

По его словам, станция метро «Нижегородская» с четырьмя путями и кросс-платформенной пересадкой будет одной из самых уникальных в Москве.

«Заключительный подземный маршрут зitta «Виктория» на Некрасовской ветке метро от станции «Стахановская» до «Нижегородской» проходил под железнодорожными путями, административными, жилыми и промышленными зданиями, объектами улично-дорожной сети и даже историческим храмом – памятником культуры. Для сохранности этих сооружений была разработана программа круглогодичного геодезического и визуального мониторинга», – поделился опытом руководитель строительства.

Полную версию читайте на сайте mperspektiva.ru

МНЕНИЕ



Чонг Кхенг Чуа, заместитель генерального директора Land Transport Authority, Сингапур:

Чтобы лучше понять транспортную систему Сингапура и стратегию ее развития, расскажу об островном государстве, которое я представляю. Мы находимся на расстоянии 8 тыс. км от Москвы. Это одна из самых густонаселенных стран: на площади всего 724 кв. км проживает 5,6 млн человек. Длина страны 49 км, а ширина всего 25 км. В 1990-х годах мы столкнулись с серьезными проблемами. Количество личных автомобилей стремительно росло, а общественным транспортом пользовалось только 12% населения. Чтобы поддержать хорошее качество жизни и экономического роста, Сингапuru была нужна эффективная транспортная система. Поэтому мы предприняли меры для ограничения количества личных машин и сфокусировались на общественном транспорте. Считается, что в Сингапуре самое большое количество машин на душу населения. Но это давно уже не так. Мы контролируем их количество, а также мотивируем пользоваться общественным транспортом. Сингапур – одна из самых дорогих стран мира по стоимости владения личным автомобилем, так как для этого нужно получить лицензию, сертификат, а затем выиграть аукцион. Для сокращения доли личного транспорта и поддержания развития различных областей экономики в 2013 году был создан план развития территории, рассчитанный до 2030 года. Он включает точки формирования образовательных, промышленных, рекреационных и других кластеров. Наша задача – обеспечить всем этим объектам хорошую транспортную доступность. Транспортная система Сингапура состоит из трех элементов – это автобусы, которые перевозят 4 млн человек в день, железная дорога (3,6 млн человек) и то, что мы называем «шеринг», куда входят такси (1,1 млн пассажиров).

Общественный транспорт для нас – основа всего, потому что это самый эффективный способ перевозки людей. Правительство инвестирует в большое количество проектов, чтобы система транспорта развивалась. Нам нужны современные транспортные сети, чтобы люди получили альтернативу личному транспорту. В этом году мы приняли генеральный план, рассчитанный уже до 2040 года, который предполагает, что 80% домохозяйств должны находиться не более чем в 10 минутах ходьбы от автобусной, железнодорожной станции или метро. Уже через 10 лет надеемся достичь показателя, когда 70–75% людей в утренние часы пик станут пользоваться общественным транспортом. Мы хотим сделать так, чтобы Сингапур стал 45-минутным городом. Это означает, что человек из одной точки острова может добраться до другой не более чем за две трети часа. Это максимальное количество времени, которое он должен затратить на дорогу. Причем то же самое касается и маломобильных граждан. При этом, чтобы доехать до центра из любого другого места, пассажир должен потратить не более 20 минут. Это новый план, в рамках которого мы будем действовать. К 2030 году мы хотим иметь 240 км MRT – так называются подземные железнодорожные линии, проще говоря, метрополитен. Сейчас протяженность составляет чуть меньше 200 км. Но и подземка у нас открылась примерно 15 лет назад.

В Сингапуре главный деловой район находится на юге города. Сейчас наша сеть метро выглядит как веер. Но мы начинаем также строить диаметральные линии, чтобы было удобно передвигаться. Вопрос децентрализации для нас тоже актуален. Мы хотим перемещать рабочие места из главного делового района в другие части острова. Сейчас мы создаем второй подобный кластер, но уже на западе. А вообще стоит задача распределить зоны деловой активности по всему Сингапuru. Это нужно для того, чтобы разгрузить транспортную систему.

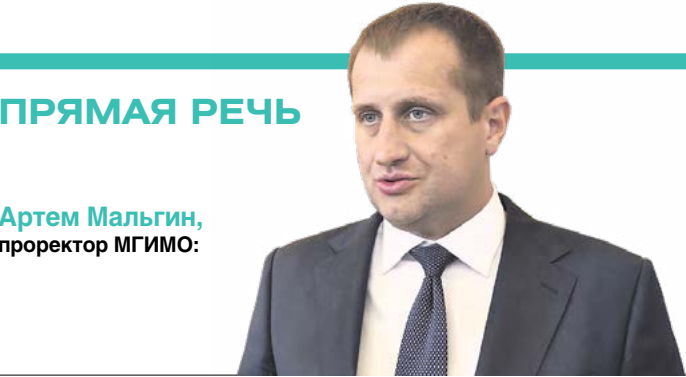
Мы провели опрос удовлетворенности пассажиров. В первую очередь им важны безопасность и надежность перевозок, время, которое они тратят на свои маршруты, доступность, простота использования, комфорт. Проект МЦД, который реализуется в Москве, может помочь разгрузить транспортные потоки. Вы интегрируете эти линии в систему работы общественного транспорта посредством пересадок. У нас похожая концепция. Мы называем ее «интегрированные транспортные центры». Они объединяют железные дороги, метро и автобусы, а также личные автомобили. Мы добились того, чтобы эти пересадки были комфортными. Дело в том, что в Сингапуре непростой климат. У нас бывают сильные дожди, часто долго держатся высокие температуры. В таких условиях производить пересадки под открытым небом неприятно для пассажиров. Мы создали специальные терминалы, благодаря которым пересеесь с одной станции на другую на любой вид транспорта люди могут, не выходя на улицу. В таких терминалах поддерживается постоянная температура, есть возможность получить дополнительные услуги, и осадки не мешают. Если вы хотите развивать подобные пересадочные узлы, необходимо их тщательно продумывать. Станции должны быть просторными, размещение всех элементов хорошо рассчитано, чтобы не было участков, загруженных людьми, не возникало очередей перед эскалаторами, турникетами и так далее.

Следующий важный вопрос – современные технологии. С 2003 года, когда были запущены две первые линии MRT, все поезда у нас работают без машинистов. Это мы делаем не потому, что хотим быть на передовой технического прогресса, таким образом мы достигаем гибкости. Нам так легче управлять всей системой. Также мы используем роботов для ремонта и технического обслуживания поездов. В этой работе есть операции, требующие высокой точности, что человеку сделать очень сложно.

240

КМ СОСТАВИТ СЕТЬ МЕТРОПОЛИТЕНА В СИНГАПУРЕ К 2039 ГОДУ

06 | тема номера: архитектура об



ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Артем Мальгин,
проректор МГИМО:

Уже третий год мы продолжаем русско-французский Трианонский диалог. И если в прошлом, 2018 году его центральной темой был урбанизм и в результате у нас сформировалось достаточно большое количество российских и французских градостроителей, архитекторов, девелоперов, объединенных в такое двустороннее сообщество, то 2019-й стал годом образования и науки. Мы понимали, что есть некая преемственность, и вот в рамках этой преемственности сформировалась тема университетских кампусов.

Так сложилось, что эта тема актуальна как в России, так и во Франции. Зачастую эти процессы возникают и выглядят как абсолютные близнецы. Во Франции уже несколько лет реализуется государственная программа, которая стимулирует вузы, и различные территориальные индустриальные партнеры, бизнес-партнеры объединяются в научно-образовательные центры. Во Франции поставлена задача сформировать 10 таких кластеров. Часть из них уже создана. Наверное, наиболее заметные проекты сейчас – это Университет Лазурного Берега, который в 70-е годы возник, как совершенно новый кампус «София Антиполис», а сейчас они развиваются и укрупняются.

В 2018 году похожая идея родилась в российском Министерстве образования и науки, которая нашла отражение в национальном проекте «Наука» и федеральном проекте «Экспорт образования». Научно-образовательные центры сейчас формируются в пяти пилотных регионах – это Белгород, Тюменская область, Нижегородская область, Пермский край и Кузбасс. Москва и Московская область пока в этот перечень не вошли.

При этом мы понимаем, что к осени в рамках этих проектов появится еще один – это экспорт образования. Президент РФ Владимир Путин перед Министерством образования и науки поставил задачу – увеличить к 2024 году число иностранных студентов до 425 тыс. Это действительно очень большой контингент, и задача трудно осуществима в существующих университетах, зачастую не имеющих студенческих городков. Даже если посмотреть на старые московские вузы, мы видим, что по большому счету, кроме МГУ, ни у кого современного кампуса мирового уровня в Москве нет, как нет и возможности создания таких центров в старых границах города. Поэтому когда мы сейчас смотрим на новую Москву, то понимаем, что присоединенные территории могут стать тем местом, где можно реализовать масштабные проекты по созданию кампусов вузов.

Мы видим, что наши французские коллеги, которые раньше приступили к развитию университетских кампусов, уже столкнулись с определенными проблемами, наработали ценный опыт. Но россияне традиционно быстро догоняют и зачастую, как это происходит с другими программами развития, начинают обгонять.

При этом проблемы везде одинаковые – это собственно инфраструктура для новых университетов, архитектурные проекты, взаимодействие с индустриальными и бизнес-партнерами. Мы видим, что главная проблема состоит в том, что нет стыковки, когда вузы и индустриальные партнеры не могут сформулировать, что им нужно друг от друга. По большому счету мы сейчас видим одного серьезного игрока.

Если возвращаться к Большой Москве, то здесь, мне кажется, возможности совершенно иные. У нас даже Союз ректоров Москвы и Московской области объединенный. Лучшие вузы страны работают на двух номинально территориальных площадках Москвы и Московской области – это МФТИ, МИФИ, МГТУ им. Баумана, Московский областной университет, МГИМО, который сейчас работает в двух кампусах – Центральном и Одинцовском.

Мы договорились с нашими французскими партнерами о проведении нескольких экспертных национальных сессий – в России и во Франции. К концу года с помощью Фонда «Московский центр урбанистики «Город» в рамках Трианонского диалога мы объявим и даже профинансируем конкурс молодых архитекторов и градостроителей по университетским кампусам, которые работают в больших регионах с научно-образовательной программой.



Кампус науки и творчества

Эксперты обсудили, какими должны быть университетские кластеры

■ Нина Жаворонкова

Первая дизайн-сессия по разработке концепции образовательного пространства нового поколения прошла в рамках Московского урбанистического форума в пространстве «Заповедное посольство» парка «Зарядье». Молодежные команды, состоящие из студентов, аспирантов, молодых ученых из МГИМО, Академии им. Строганова, МАРХИ, РУДН при участии профессиональных исследователей, дизайнеров и архитекторов, в течение четырех часов разрабатывали подходы к концепции образовательного пространства нового поколения.

Каковыми должны быть современные университеты, как новые кампусы и образовательные пространства будут изменять города, могут ли институты рождать новые смыслы для общества – эти и другие темы обсуждались с учетом задач продвижения экспорта образования, развития человеческого потенциала, а также интеграции образования в экономику и городское развитие.

Дискуссия получила красивое название «Архитектура образовательного пространства» и была организована Форумом «Трианонский диалог» и Фондом «Московский центр урбанистики «Город». Гости из Франции и России, эксперты в области архитектуры, дизайна и образования выступили перед участниками сессии с мини-лекциями о том, как видится будущее кампусов и университетов в России и за рубежом. Практически единодушно прозвучало мнение,



что создавать строения нового поколения должны представители именно нового поколения архитекторов и дизайнеров, поскольку эти представители являются частью генерации, которая будет развиваться, обучаться, разрабатывать и создавать перспективные концепты.

Кураторами работы группы в проектировочном формате выступили промышленный дизайнер Александр Уваров и промышленный дизайнер, создатель и директор компании Wiesel Design, профессор Национального института дизайна Глеб Визель.

Итогом прошедшего мероприятия станет концепция современного образовательного пространства, которое может быть реализовано в проектах строительства новых кампусов, студенческих городков и научно-образовательных территорий не только в Москве, но и в других регионах России. Интерес к проектам создания новой образовательной среды также проявили специалисты из Франции, что открывает возможности продуктивного диалога и реализации совместных проектов вузами обеих стран.

ЭКСПЕРТЫ О НОВОМ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОМ ПРОСТРАНСТВЕ:



Анна Курбатова,
основатель НПК Quite White, директор
Института комплексного развития территорий:

Когда Стив Джобс создавал свой второй офис, он подобрал земельный участок. Но до совершения сделки держал в секрете сумму контракта на покупку земли. Это связано с тем, что в Европе проекты развития кампусов, тем более таких крупных организаций, являются драйверами развития территорий и провоцируют капитализацию земли. Все окружающие собственники земли могли бы взвинтить ее стоимость. Я не знаю, сколько будет стоить земля в новой Москве после появления там образовательных кампусов, но я понимаю, что это очень хороший драйвер развития.

У новой Москвы есть большой потенциал для создания образовательных кластеров. На мой взгляд, в ТиНАО могли бы быть востребованы кампусы педагогических, спортивных вузов, а также имеющих отношение к пищевой промышленности.



Тимур Башкаев,
архитектор, основатель Архитектурного бюро
Тимура Башкаева:

Ключевым фактором, который должен определить кампус нового типа в России, является диверсификация, то есть разность элементов внутри академгородка: это разные люди, виды деятельности и разные пространства. Именно поэтому городские студенческие кампусы могут и должны быть переоборудованы для доступности и жителей города, а не только самих студентов. В современном мегаполисе кампусы должны существовать как взаимообогащающие многофункциональные центры. Там могут быть и библиотеки, доступные горожанам, и культурные зоны, образовательные и спортивные составляющие. Возможны также и театральные залы, которыми смогут пользоваться жители столицы, и научные и спортивные программы для детей.



Ольга Павленко,
магистр МАРХИ выпуска 2019 года:

Данная тема – интеграция городской общественной функции в структуру транспортно-пересадочного узла – рассматривалась мной в рамках магистерской диссертации. Рассматривалось прежде всего необходимое наличие территориальных и пространственных резервов для развития территории, которая прилагается к Московскому центральному кольцу. Один из принципов городского кампуса – это многофункциональность как общественного центра, которым могут пользоваться не только резиденты, но и жители города, и эта многофункциональность поможет восполнить разрывы городской ткани как раз на территории, прилегающей к промзонам, так как именно на этих территориях высокое развитие транспортного каркаса и низкое качество развития городской ткани. Также к городскому кампусу необходим комплексный градостроительный и архитектурный подход.

образовательного пространства | 07



В погоне за лидерами

Цифровой мир меняет модель образования

□ Максим Клинский

Благодаря новым технологиям мир стремительно меняется, происходит рывок в цифровую эпоху. Планшеты, смартфоны, смарт-часы, очки виртуальной реальности прочно вошли в повседневную жизнь. Университеты должны этому соответствовать и трансформироваться в соответствии с требованиями времени. Такое мнение на дизайн-сессии «Архитектура образовательного пространства», организованной Форумом «Трианонский диалог» и Фондом «Московский центр урбанистики «Город», высказал Доминик Фаш, председатель совета директоров компании «Российский технологический фонд» (RTF), член совета директоров технопарка Sophia Antipolis (Франция).

Цифровая жизнь стремительно развивается. Технологии – основа образования XXI века. Учить по-новому, используя инновационные компьютерные технологии в образовательном процессе, – тренд, который предопределил развитие вузов в ближайшем будущем. «Университета в старом понимании уже не существует, по-

тому что сегодня цифровой мир может полностью или частично менять модель образования, которая у нас была», – говорит Доминик Фаш.

По его мнению, главная индустрия XXI века – это индустрия ума. Поэтому в образовательном пространстве уже начались большие изменения. «Идет взаимодействие между наукой, образованием и жизнью. С французского это переводится как «трансфер технологий». Речь о создании новых продуктов и идей. В этом вопросе лидерство сейчас у Соединенных Штатов Америки, которые показали пример всему миру в Силиконовой долине. Стремительно развивается и Китай. То, что делает университет Цинхуа сегодня, – весьма показательно. Они понимают, что надо создавать условия для очень быстрого выхода технологий на рынок. «В Китае четко понимают, что экономическое лидерство страны не может долго базироваться на тезисе «Made in China», а должно перейти в «Created in China», – считает Доминик Фаш.

То же самое касается и России, Москвы. Развитие современных технологий в образовании позволит стране, которая обладает огромным человеческим потенциалом, занять свою нишу в цифровом обществе.

ЦИТАТА

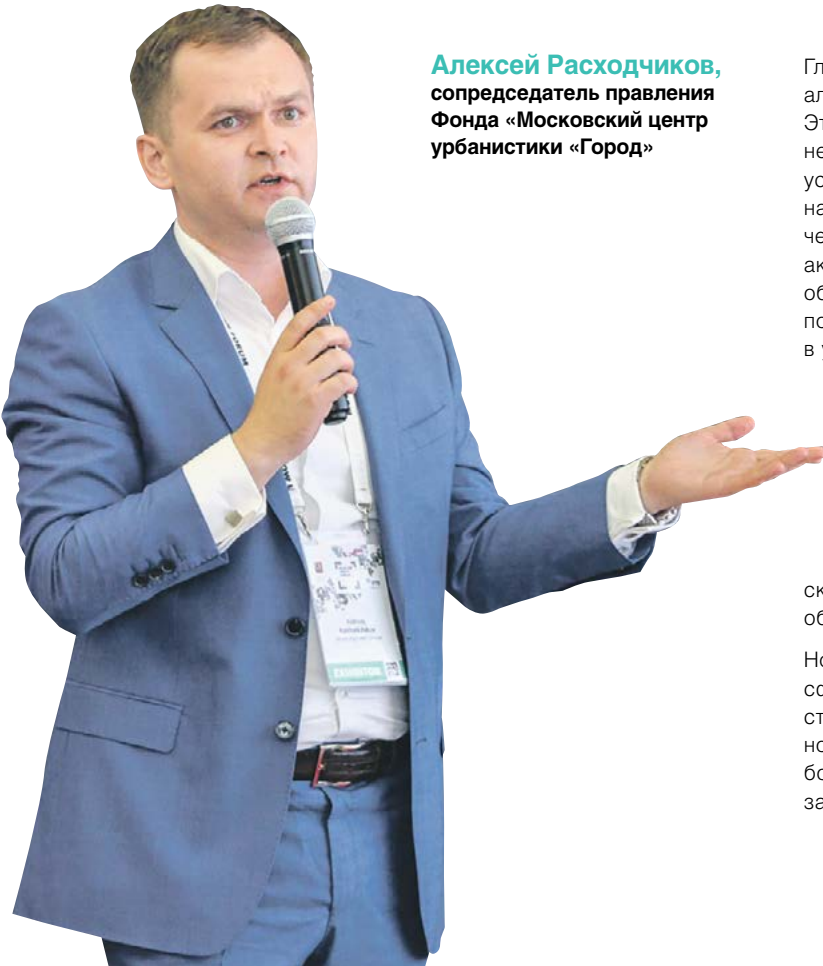
Владимир Жидкин,
руководитель департамента развития новых территорий:



“

В НОВОЙ МОСКВЕ ПРЕДУСМОТРЕНЫ ПЛОЩАДКИ ДЛЯ СОЗДАНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ КАМПУСОВ. НА ПРОТЯЖЕНИИ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ МЫ АКТИВНО ВЗАИМОДЕЙСТВУЕМ С РАЗЛИЧНЫМИ ВУЗАМИ, КОТОРЫЕ ХОТЕЛИ БЫ СОЗДАТЬ СВОИ СТУДЕНЧЕСКИЕ ГОРОДКИ В ТИНАО, НО СТОЛКНУЛИСЬ С РЯДОМ ПРОБЛЕМ. УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ИМЕЮТ НЕДВИЖИМОСТЬ В СТАРОЙ МОСКВЕ, РЕАЛИЗАЦИЯ КОТОРОЙ ОКУПИЛА БЫ ЗАТРАТЫ НА НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО. НО ПРОБЛЕМА В ТОМ, ЧТО У НИХ НЕТ СТАРТОВЫХ СРЕДСТВ, ЧТОБЫ СНАЧАЛА ВОЗВЕСТИ ОБЪЕКТЫ В НОВОЙ МОСКВЕ. В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ МЫ ПРЕДЛОЖИМ НА РАССМОТРЕНИЕ МЭРУ МОСКВЫ СХЕМУ, КОТОРАЯ ПРЕДПОЛАГАЕТ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО КАМПУСОВ ГОРОД ВОЗЬМЕТ НА СЕБЯ. ЗАТРАТЫ БЮДЖЕТА ПОТОМ ОКУПАТСЯ БЛАГОДАРЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТАРЫХ ЗДАНИЙ ВУЗОВ И В ВИДЕ НАЛОГОВ БЛАГОДАРЯ РАЗВИТИЮ ТЕРРИТОРИЙ. МЫ СЧИТАЕМ, ЧТО ЭТО БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ РАЗВИТИЮ ОБРАЗОВАНИЯ И СТАНЕТ ОДНИМ ИЗ ДРАЙВЕРОВ РАЗВИТИЯ ТИНАО

ПРЯМАЯ РЕЧЬ



Алексей Расходчиков,
сопредседатель правления
Фонда «Московский центр
урбанистики «Город»

Главной темой этого года для Трианонского диалога выбрано «Образование и просвещение». Это более чем актуально сейчас, когда уже не нефть и газ и даже не производство определяют успешность национальных экономик, а качество науки и образования, то есть развитие человеческого капитала. Россия и Франция сегодня активно развивают свои университеты, экспорт образования, стремясь занять лидирующие позиции в мировых рейтингах. Это происходит в условиях жесткой конкуренции со старыми лидерами – США и Великобританией и новыми стремительно развивающимися игроками – Китаем, Индией, Сингапуром.

Одним из ключевых вопросов развития экспорта образования становится создание современных кампусов и студенческих городков или, если сказать шире, – новой образовательной среды.

Но можем ли мы с высоты своих кресел и опыта сформировать такие образовательные пространства, которые бы отвечали потребностям нового поколения? Скорее всего – нет. Слишком большие изменения произошли в обществе за последние 20 лет. Сегодняшние студенты

и молодые ученые принадлежат к поколению, которое не читало книг и газет, мало интересовалось телевидением. Зато с раннего детства освоило компьютеры, интернет и смартфоны. Они по-другому работают с информацией, у них другая система восприятия, другие практики и ценности.

Поэтому на полях международного форума MIPIM Артем Мальгин сформулировал новую для нас задачу развития университетских кампусов. Родилась идея привлечь к участию в проектах команды молодых архитекторов из Франции и России. Замысел прост: пусть вчерашние выпускники или сегодняшние студенты архитектурных вузов сами спроектируют свое образовательное пространство. Конечно, это необходимо делать под руководством уже состоявшихся специалистов. Но обязательно с участием молодежных команд.

Создание современного конкурентоспособного пространства – это нетривиальная задача. Оно должно быть интегрировано не только с экономикой, но и с теми социальными процессами, которые происходят в обществе. И если первый вопрос сегодня успешно решается через создание бизнес-инкубаторов, технопарков и инновационных кластеров (таких, например, как «Софи

Антиполис»), то в вопросе взаимодействия университетов с обществом обратная ситуация – мы наблюдаем снижение влияния всех институтов и вузов в том числе на процессы социализации молодежи и развития сообществ. Университеты перестают быть генераторами социальных изменений, перестают порождать притягательные для новых поколений смыслы. И это становится большой проблемой для общества. Когда идеи и смыслы рождаются в политической среде, а новые кумиры – в шоу-бизнесе, мы получаем то самое общество бессмысленного спектакля, о котором писал Ги Дебор, – общество конфликта.

Мы провели первое обсуждение проекта в рамках Московского урбанистического форума в формате дизайн-сессии с участием российских и французских экспертов в области образования, архитектуры и дизайна современных пространств, интеграции образовательных процессов в экономику и практики развития городов.

Результатом должны стать несколько вариантов концепции создания современного образовательного пространства. Это может стать содержательным началом большой работы по преобразованию кампусов и территорий наших вузов и развитию экспорта образования.



Константин Зискин,
заведующий отделом Центра стратегии развития образования МГУ им. М.В. Ломоносова:

Самый главный вопрос – понять, чем новое современное образовательное пространство отличается от того, что формировалось несколько десятилетий назад. Проблема здесь в том, что те, кто будет пользоваться кампусами, сейчас еще очень молоды, поэтому все пространства для них проектируются людьми старшего поколения. Если раньше выпускники университетов приходили на рынок труда, где все было понятно, то в будущем этот рынок будет совсем другим. Мир переходит от индустриализации, больших заводов и производств к малому бизнесу, личная инициатива становится необходимой. Новый мир и новое поколение дает возможности для объема всего разнообразия, важно, чтобы среда и пространство учитывали это разнообразие.



Андрей Языкеев,
руководитель Калининградского отделения
Международной академии детско-юношеского туризма:

Сегодня уже недостаточно отучиться в институте и пользоваться полученной базой на протяжении всей жизни. Современному специалисту приходится постоянно повышать квалификацию, осваивать новые знания и профессии, поэтому дополнительное образование становится актуальным и востребованным. Нужно также понимать, что образование играет ключевую роль в любой сфере. Неважно, о чем мы говорим – о развитии туризма, о качественной городской среде или о космонавтике. Базами для любого развития становится сеть образовательных учреждений и, что не менее важно, методики подготовки специалистов. Сегодня становятся модными онлайн-курсы, дистанционное образование. Эти новинки, конечно, нужно учитывать и применять.



Вероника Холина,
заведующая кафедрой региональной экономики и географии РУДН:

Вузы, которые у нас есть, довольно старые. Даже новые учебные заведения возводятся по стандартам, заложенным в 1960–1980-х годах. В 1990-е годы ничего нового у нас не строили, а сейчас наша задача – модифицировать то, что у нас есть под новые требования. Это создания коворкинговых пространств, бренда вуза, зон отдыха, чего раньше вообще не было предусмотрено, это создание открытых библиотек, где можно почитать любую книгу, отдохнуть. У нас долгосрочное сотрудничество с университетом Ниццы Софии Антиполис. У нас много программ двойных дипломов. Мы проектируем совместные исследовательские образовательные программы по концепции умного города и даже умные территории.

Зачем городу архитектор

Пьер де Мерон рассказал о том, на каких проектах надо воспитывать потребителя

Наталья Кроп

В современном мире архитектура существует и зависит от такого фактора, как планирование развития города. Этот процесс должен учитывать социальный запрос, территориальные особенности, ее политические и экономические возможности. Определенное влияние оказывают также действия самых разных заинтересованных сторон. Архитектору нужно выбрать решение с учетом всех составляющих, понимая, что его задача – это повышение качества среды, качество жизни людей. Какие принципы мы выработали для себя в процессе своей деятельности? Первое: мы считаем, что надо стремиться не выходить за границы города, строить в его черте. Города не должны расплзаться до бесконечности. Второе: надо применять известный подход *mix use*, то есть делать объекты multifunctionalными. Третье: сохранять культурное наследие. Скорость изменения жизни беспрецедентна. Человеку нужна одушина, и эту функцию выполняет именно наследие. И еще – надо уметь взаимодействовать с местным социумом. И вообще, бережно относиться к социальной среде. Нельзя прерывать жизнь этой среды, важно стараться использовать дух этого места. Так, наше бюро занималось темой развития бывших промзон в Лондоне, Гамбурге и Москве. В Лондоне мы работали с объектом бывшей тепловой станции, где в результате появился музей современного искусства Tate. В Гамбурге – на площадке бывших портовых складов, которые находились на берегу Эльбы. В итоге сейчас там построено и открыто здание филармонии Elbphilharmonie. Оно спроектировано как культурно-жилой центр. Кроме большого концертного зала на 2100 мест и малого зала на 550 мест в здании расположены отель на 244 номера, 45 квартир, магазины, рестораны и парковки. В Москве наш проект связан с реорганизацией большой территории Бадаевского пивзавода, обладающей рядом важных особенностей,



Пьер де Мерон, соучредитель швейцарского архитектурного бюро Herzog & de Meuron, обладателя Притцкеровской премии

начиная с наличия исторических объектов – красных корпусов бывших пивоварен. Один из них будет воссоздан практически с нуля, два другие реконструированы. Другая особенность – центральная часть города, и третья – рядом расположена река. В результате анализа особенностей местности мы поняли, что историческая часть должна стать общественной доминантой этого multifunctionalного проекта. Жилая – восьмизэтажные дома с панорамным остеклением будут подняты на опоры. Такой прием нам показался важным: новые объекты не должны закрыть исторические, они должны быть видны со стороны реки. Проще было построить несколько домов, максимально открывая историческую застройку, но это не решало бы задачу в целом. Очень позитивно то, что вокруг домов появится парковая зона – для прогулок, активностей и пр. Это будет привлекать сюда людей. Высокие цилиндрические шахты заводских

“**ОБУСТРОЙСТВО ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗОН ЦЕННО НЕ ТОЛЬКО ТЕМ, ЧТО МЫ НАШЛИ НОВУЮ ФУНКЦИЮ СТАРОМУ ОБЪЕКТУ. ВАЖНО ТО, ЧТО ВОКРУГ НЕГО СОЗДАЕТСЯ КАЧЕСТВЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО**”

корпусов получают интересную функцию – там будут открыты бани. Я часто говорю, что обустройство бывших промышленных территорий, создание интересных площадок ценно не только тем, что мы нашли новую функцию старому сооружению. Важно то, что вокруг него создается пространство для проведения досуга. Если жители и гости Лондона приходят к галерее Tate, это не значит, что они всегда посещают музей. Совсем нет. Но проводить время, ощущая эту культурную среду, многим доставляет удовольствие. Мне очень импонирует то, что Москва занялась своими набережными. Пройдет совсем немного времени – и они превратятся в самые посещаемые места в городе. Вспомните прежние десятилетия, когда в Москве-реке купались. Уверен, что все это вернется. И поэтому мы в рамках проекта «Бадаевский» предложили установить прямо на реке объект в виде открытой многоэтажной террасы, где летом можно загорать или сидеть за столиками кафе. Впрочем, судьба архитектурных объектов иногда бывает довольно

неожиданной. Например, в Париже по нашему проекту было начато строительство офисного центра. Это известный дом-треугольник с плоским фасадом. Функция его менялась – сначала его хотели использовать как торговый центр, затем как офисный. Потом поняли, что его внешний вид очень отличается от всего существующего вокруг. Строительство было заморожено. И вот сейчас в рамках подготовки к Олимпиаде-2024 года в Париже на здание обратили внимание. Его хотят использовать как multifunctional-объект. Интересным будет его фасад – с изображением карты Парижа. И теперь многие видят, что его форма рифмуется с Эйфелевой башней. Я думаю, надо чаще организовывать открытые форумы – вот такие обсуждения, какими их видели еще древние греки. Потребителя надо эстетически воспитывать. В нашем офисе проходят стажировку молодые специалисты со всего мира. Когда они покидают нас, мы испытываем надежду на то, что наш опыт, наши идеи и концепции им пригодятся.



Жилые и исторические объекты проекта «Бадаевский»

Место свободного дыхания

Ричард Сеннет о социологии мегаполиса

Нина Жаворонкова

Ричард Сеннет – один из известнейших современных социологов, занимающихся изучением города. Профессор социологии в университете Нью-Йорка, лауреат премии Спинозы, он изучает историю городов, формирование городской идентичности, городскую культуру и рассматривает город как зеркало западного общества. Сеннет убежден, что город имеет свое тело и душу, и пытается понять причины возникновения мертвого пространства в современных городах. Корреспондент «Московской перспективы» поговорил с ученым на МУФ-2019.

МП Ричард, вы часто обращаетесь к истории городов. Вы считаете, что можно проводить параллели с современностью? – Конечно. Например, современной цивилизации можно поставить тот же диагноз, что и Римской империи в период ее заката. Подобно тому, как моральное разложение незаметно лишило Рим способности править Западом, оно же постепенно лишило современный Запад способности править миром. Существует прямая аналогия между кризисом римского общества после смерти Августа и нынешней жизнью, это касается равновесия публичной и частной жизни.

МП Что вы имеете в виду под терминами «публичное» и «частное»? – Изначально термин «публичное» как в английском, так и во французском языке отождествлялся с тем, что связано с общим благом в обществе, позже добавилось значение «публичного» как очевидного и открытого



Р. СЕННЕТ. ФОТО: WIKIPEDIA.ORG

всеобщему обозрению. Иначе говоря, термином «публичное» стали называть жизнь, проводимую вне семьи и близких друзей. И эпицентром этой публичной жизни стал город, в который постоянно стекались потоки новых незнакомцев из близлежащих сел и деревень в поисках лучшей жизни, стали возникать места, где незнакомые люди могли встречаться. Это и городские парки, и пешеходные зоны, и кафе, и рестораны. Городские пространства в основном подчиняются тому, как населяющие их люди ощущают собственную телесность.

МП Какие же отношения связывают тело и город? – Взгляд на тело изменился лишь в начале XVII века, когда благодаря от-

крытиям английского медика Уильяма Гарвея сердце стали воспринимать не только как орган страдания, но и как машину, перегоняющую кровь. В 1620-е годы его ученики извлекали сердца из трупов, чтобы наблюдать за тем, как сердечная мышца продолжает сокращаться и расширяться, несмотря на отсутствие крови. И именно движение крови легло в основу нового представления об отношениях тела и города, который стал местом свободного передвижения и дыхания. Достижение этих изменений повлекло за собой развитие анемии в обществе. И сегодня, когда стремление к свободе передвижения одержало окончательную победу над сенсорными притязаниями пространства, в котором движется тело, современный мо-

бильный индивид переживает что-то вроде кризиса осязания – движение лишило тело ощущений. В Древней Греции тело было гордостью и показателем гармонии гражданина и пространства, публичного и частного. А в XIX веке тело становится все более опасным для государства. Классический пример расправы с подобной угрозой – реформы Османа в послереволюционном Париже 1850–1860-х годов. В ходе самой масштабной реконструкции города он стер с лица земли значительную часть средневекового Парижа и выстроил подчиненные единому плану дома, проложив новые прямые улицы, которые направляли огромный поток транспорта из центра на окраины и обратно. Радикальная урбанизация и

выравнивание городской географии стали способом разделения толпы на отдельных людей, улицы теряли свою общественную функцию. Политика Османа также повлияла на градостроительные решения в Лондоне и других крупных городах. Возможно, именно эти преобразования и превратили их в пространства, созданные для одиночества. В новое время телесность попадает в зависимость от технологий, труд повлиял на появление мебели и мест для комфортного отдыха. Забота об усталом теле возвела пассивный отдых в ранг чуть ли не главных общечеловеческих ценностей. Если древний грек в своем андроне или римская чета в триклинии возлежали на боку или стояли, обе эти позы были формой общения, то кресло-качалка стало орудием отчуждения людей друг от друга. В современных книгах и фильмах часто показаны обитатели домов престарелых, у которых эта мебель остается единственным близким другом.

МП Цивилизация и прогресс приводят к индивидуализму и разобщенности? – Да, а индивидуализм влечет за собой нежелание говорить друг с другом. Вытеснение религии наукой привело к пересмотру принципов организации пространства. В эпоху модерна телесное движение начали трактовать как ключевой принцип физической активности. Стало популярным убеждение, что пространство необходимо организовывать так, чтобы всемерно поощрять телодвижение и связанное с ним дыхание. Именно к такой идеологии пространства пришли архитекторы эпохи Просвещения в XVIII веке. Человек, пользующийся неограниченной физической свободой в перемещениях, казался уверенным в себе и самодостаточным. А когда публичное про-

странство превращается в место для передвижения, а не для пребывания в нем, оно становится мертвым.

МП Такое пространство опасно? – Опасность проистекает из того, что мы считаем неограниченное передвижение индивида его абсолютным правом. Технология современного движения заменяет пребывание на улице желанием стереть ограничения географии. Когда публичное пространство становится функцией движения, оно теряет всякое независимое, основанное на опыте, собственное значение. Мертвое публичное пространство становится причиной того, что люди начинают искать в личном то, в чем им отказали на чужой территории. Неуравновешенная личная и пустая публичная жизнь – вот результат становления современного общества и формирования новой светской городской культуры.

МП То есть если бы сохранялось изначальное равновесие между жизнью частной и публичной, человечество не оказалось бы сегодня на грани разобщенности, отчуждения и одиночества? – К сожалению, так. Как следствие всего мы теряем связь с внешним миром, которая заставляет нас чувствовать себя необходимым другим. Городское пространство выстроено сегодня на принципе урбанистического индивидуализма, который делает человека все более молчаливым. Улицы, кафе, магазины, вокзалы, автобусы и метро оказались в современном городе такими местами, где в основном обмениваются взглядами, а не словами. И характерной чертой современного общества стало безразличие вследствие постепенного поглощения публичной сферы сферой приватной.

Проверки на дорогах

Мосгосстройнадзор проверил качество новой автотрассы в ТиНАО

■ Виктор Дмитриев

Проектируемый проезд № 7167, проходящий рядом со станцией метро «Ольховая» в новой Москве, это внешне великолепная автотрасса со свежим покрытием, отливающим серебром, аккуратной и еще не затертой колесами белой разметкой. Шоссе дожидается дня, когда его наконец-то откроют для машин, но сначала Мосгосстройнадзор обязан проверить качество дорожного полотна. Вместе с представителями комитета на объекте побывал корреспондент «Московской перспективы».



Перед вводом трассы для инструментальной оценки качества привлекается Центр экспертиз, исследований и испытаний в строительстве

также качество устройства слоев дорожной одежды.

Особых сложностей в ходе работ, говорят строители, не возникло. «Правда, пришлось из-за высокого расположения водонасыщенных слоев откачивать воду и более тщательно осуществлять контроль постоянного уплотнения основания будущей дороги, чтобы в нем не возникло водяных линз», – рассказал Николай Христенко.

Проект также предусматривает слои из песка с устройством дренажа в местах прохождения трассы по водонасыщенным грунтам, затем бетона и двух слоев асфальтобетонного покрытия.

Асфальт укладывается на бетонное основание, а не на щебеночное, как это делалось прежде. В результате оно получается более прочным и устойчивым и прослужит гораздо дольше.

По словам Христенко, основной «пирог» автомобильной дороги – это три слоя. Первый, 18-сантиметровый, – так называемый тощий бетон (в котором значительно уменьшены пропорции цемента и воды и увеличено содержание наполнителя: щебня и гравия. – «МП»). Затем 13 см крупнозернистого асфальтобетона и 5 см щебеночно-мастичного асфальтового покрытия.

“С МОМЕНТА ВЫХОДА СТРОИТЕЛЕЙ НА ПЛОЩАДКУ ЭТО УЖЕ СЕДЬМАЯ ПРОВЕРКА. ВСЕ ОНИ БЫЛИ ПЛАНОВЫМИ, ИЗУЧАЛИ КАЧЕСТВО КАЖДОГО ЭТАПА ВЫПОЛНЕННЫХ РАБОТ

Помимо Мосгосстройнадзора качество каждого этапа контролировали технический заказчик и генеральный подрядчик.

«Серьезных замечаний к исполнителям работ не возникло, но незначительные переделки были. Впрочем, это рабочий процесс – сказал Павел Галкин. – На некоторых участках мы обнаружили несоответствие толщин дорожных слоев, а это недопустимо, поскольку может привести к изменению высотных отметок дороги, что влияет на отвод дождевых вод и ряд других факторов при дальнейшей эксплуатации автотрассы. Подрядной организации пришлось заменить используемый песок, поскольку его параметры не соответствовали требованиям проектной документации. Был выявлен участок, где бетон не набрал необходимую прочность, поскольку его укладывали в зимний период. С наступлением положительных температур работы полностью переделали.

Всего строители получили пять предписаний, было оформлено 13 протоколов на сумму штрафа 1,12 млн рублей. Но все ошибки были исправлены вовремя».

Передвижная дорожная лаборатория ЦЭИИС на завершающем этапе проверок изучала качество автомобильного по-

лотна с помощью микроавтобуса с установленными на нем электронными системами.

Важным элементом является прикрепляемый к машине на специальных консолях георадар, который позволяет в режиме реального времени получать информацию о состоянии построенной трассы. Он зондирует дорожное полотно на глубину до 1,6 метра, что позволяет обнаружить различные дефекты, включая пустоты и каверны, а также выявлять проходящие под магистралью инженерные коммуникации. А прикрепленные к днищу автомобиля лазерные датчики регистрируют ее геометрические параметры, продольный и поперечный уклон, пояснил заместитель начальника отдела обследования конструктивных слоев дорожных одежд Сергей Казаков.

В процессе передвижения лаборатории ее приборы снимали показатели через каждые 10 см дороги. Техника позволяет сканировать полотно при скорости движения машины 60 км в час.

Автомобиль три раза проехал по всем проверяемым участкам автотрассы, а бортовой компьютер обработал полученные данные и сравнил их с цифрами проекта. «Посмотрите, как с помощью компьютерных программ мы строим диаграммы, которые показывают имеющиеся нарушения дорожной структуры, а также обнаружат подозрительные участки. Подобный анализ занимает порядка 20 минут», – продемонстрировал работу двух своих помощников Сергей Казаков.

Каждый подозрительный участок проверялся дополнительно. При помощи мобильной установки в покрытии были вырезаны керны (образцы в форме цилиндров), которые изучались в лабораториях ЦЭИИС.

«Результаты лабораторных исследований в виде технического заключения поступают в Мосгосстройнадзор. В зависимости от размеров и характера обнаруженных дефектов принимаются решения по их исправлению», – пояснил Павел Галкин.

300 миллионов рублей пополнили бюджет

Строительный надзор контролирует состояние столичных строек

■ Сергей Чаев

Свыше 5,5 тыс. проверок выполнил Мосгосстройнадзор в первом полугодии. Данные озвучил на пресс-конференции в Информцентре правительства Москвы исполняющий обязанности председателя комитета Сергей Музыченко.

По словам Сергея Музыченко, за шесть месяцев этого года Мосгосстройнадзор выдал разрешений на ввод в эксплуатацию 211 объектов недвижимости общей площадью 5,3 млн кв. метров, 2,1 млн кв. метров из которых – жилье. Среди наиболее значимых – Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой в «Лужниках», съемочный павильон и комплекс сценическо-постановочных средств на «Мосфильме», торгово-досуговый центр «Галеон» на Ленинском проспекте, физкультурно-оздоровительный комплекс в Ново-Переделкине, жилой дом в составе ТПУ «Улица Дмитриевского» на востоке Москвы, пожарное депо с поисково-спасательным центром в новой Москве, а также объекты социальной и дорожно-транспортной инфраструктуры, включая по четыре новые станции на Сокольнической и Некрасовской линиях метро.

Всего под надзором комитета находится 2,3 тыс. объектов недвижимости, 152 объекта дорожно-мостового строительства и 77 – метрополитена.

За шесть месяцев Мосгосстройнадзором проведено около 6 тыс. проверок. При этом Музыченко отметил, что в целом комитет уменьшает их количество. «Вместе с тем контроль за качеством работ не ослабевает и остается по-прежнему на высоком уровне», – подчеркнул он.

По итогам проверок, по словам Музыченко, выявлено свыше 18,1 тыс. нарушений, из которых 6,5 тыс. связаны с несоответствующим качеством работ и 2,7 тыс. – с плохим содержанием стройплощадок. Остальные – с отсутствием исполнительной документации, отступлением от проектных решений, нарушением требований пожарной безопасности, экологических и санитарно-эпидемиологических требований.

«Если проанализировать причины нарушений, то это, во-первых, слабый отбор подрядчиков, в том числе по бюджетным объектам, нежелание выплачивать достойную зарплату и, соответственно, привлечение низкоквалифицированной рабочей силы. Во-вторых, ненадлежащий строительный контроль со стороны организаций, осуществляющих строительство», – подчеркнул чиновник.

Важно, что на всех этапах строительства к проверкам привлекается подведомственный Мосгосстройнадзор Центр экспертиз, испытаний и исследований в строительстве (ГБУ «ЦЭИИС»), и выполняемый им инструментальный контроль позволяет своевременно выявлять и устранять нарушения.

«Всего по итогам надзорной деятельности за полгода выдано 3,2 тыс. предписаний об устранении нарушений, большая часть которых устранена. В бюджет города поступило 293 млн руб. административных штрафов, в федеральный бюджет – 25,7 млн руб. штрафов», – подчеркнул Сергей Музыченко.

ОФИЦИАЛЬНО

✓ Кадастровым инженером Шаровской Анной Александровной, почтовый адрес: 143003, Московская область, город Одинцово, улица Маршала Жукова, дом 32, а/я № 13, адрес электронной почты: zevs02k@gmail.com, контактный телефон: +7999-968-18-74, № регистрации в государственном реестре лиц, осуществляющих кадастровую деятельность – 35475, выполняются кадастровые работы в связи с образованием земельного участка из земель, находящихся в государственной или муниципальной собственности, расположенного по адресу: 108811, Российская Федерация, Москва, Московский г, 1-й мкр, вл. 19А, номер кадастрового квартала 77:17:0110201. Заказчиком кадастровых работ является Администрация поселения Московский, 108811, г. Москва, г. Московский, 1-й мкр, д. 19а, +7 (495) 841-81-47. Собрание по поводу согласования местоположения границы состоит по адресу 108811, г. Москва, г. Московский, 1-й мкр, д. 19а, «17» августа 2019 г. в 11 часов 00 минут. С проектом межевого плана земельного участка можно ознакомиться по адресу: г. Москва, ул. Дорогобужская, д. 14с1, подъезд 31, эт. 2, оф. 203. Требования о проведении согласования местоположения границ земельных участков на местности принимаются с «01» августа 2019 г. по «16» августа 2019 г., обоснованные возражения о местоположении границ земельных участков после ознакомления с проектом межевого плана принимаются с «01» августа 2019 г. по «16» августа 2019 г. по адресу: г. Москва, ул. Дорогобужская, д. 14с1, подъезд 31, эт. 2, оф. 203. Смежные земельные участки, с правообладателями которых требуется согласовать местоположение границ, расположены в кадастровом квартале 77:17:0110201. 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»).

✓ Кадастровым инженером Шаровской Анной Александровной, почтовый адрес: 143003, Московская область, город Одинцово, улица Маршала Жукова, дом 32, а/я № 13, адрес электронной почты: zevs02k@gmail.com, контактный телефон: +7999-968-18-74, № регистрации в государственном реестре лиц, осуществляющих кадастровую деятельность – 35475, выполняются кадастровые работы в связи с образованием земельного участка из земель, находящихся в государственной или муниципальной собственности, расположенного по адресу: 108811, Российская Федерация, Москва, Московский г, 1-й мкр, вл. 49, номер кадастрового квартала 77:17:0110201. Заказчиком кадастровых работ является Администрация поселения Московский, 108811, г. Москва, г. Московский, 1-й мкр, д. 19а, +7 (495) 841-81-47. Собрание по поводу согласования местоположения границы состоит по адресу 108811, г. Москва, г. Московский, 1-й мкр, д. 19а, «17» августа 2019 г. в 11 часов 00 минут. С проектом межевого плана земельного участка можно ознакомиться по адресу: г. Москва, ул. Дорогобужская, д. 14с1, подъезд 31, эт. 2, оф. 203. Требования о проведении согласования местоположения границ земельных участков на местности принимаются с «01» августа 2019 г. по «16» августа 2019 г., обоснованные возражения о местоположении границ земельных участков после ознакомления с проектом межевого плана принимаются с «01» августа 2019 г. по «16» августа 2019 г. по адресу: г. Москва, ул. Дорогобужская, д. 14с1, подъезд 31, эт. 2, оф. 203. Смежные земельные участки, с правообладателями которых требуется согласовать местоположение границ, расположены в кадастровом квартале 77:17:0110201. 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»).

✓ Кадастровым инженером Доброворским Федором Николаевичем (ООО «Гранд Кадастр», почтовый адрес: 115280, г. Москва, ул. Велозаводская, д. 4, оф. 307. E-mail: company@grand-kadastr.ru, тел. +7 (495) 669-12-77, № регистрации в государственном реестре лиц, осуществляющих кадастровую деятельность, 20127) выполняются кадастровые работы по разделу земельного участка с кадастровым номером 77:02:0022013:49 с сохранением в измененных границах, расположенного по адресу: г Москва, пр-кт Мира, вл. 101В, стр. 2. Заказчиком кадастровых работ является Общество с ограниченной ответственностью «ДЖЕНТ КЛАБ» (юридический адрес: 109451, г. Москва, ул. Братиславская, д. 21, корп. 1, секция 1, контактное лицо: Сергей, тел. 8(910)001-00-25). Собрание по поводу согласования местоположения границы состоит по адресу: г. Москва, ул. Велозаводская, д. 4, оф. 307, «19» августа 2019 г. в 11 часов 00 минут. С проектом межевого плана земельного участка можно ознакомиться по адресу: г. Москва, ул. Велозаводская, д. 4, оф. 307. Требуется согласовать местоположение границы с правообладателями смежных земельных участков с кадастровыми номерами: 77:02:0022013:51 (г. Москва, проезд Ольминского, вл. 3А, стр. 3), 77:02:0022013:52 (г. Москва, пр-кт Мира, вл. 101В, стр. 1), 77:02:0022013:71 (г. Москва, пр-кт Мира, вл. 101В, стр. 6, 7). Требования о проведении согласования местоположения границ земельных участков на местности принимаются с «16» июля 2019 г. по «19» августа 2019 г., обоснованные возражения о местоположении границ земельных участков после ознакомления с проектом межевого плана принимаются с «16» июля 2019 г. по «19» августа 2019 г. по адресу: г. Москва, ул. Велозаводская, д. 4, оф. 307. При проведении согласования местоположения границ при себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность, а также документы о правах на земельный участок (часть 11,12 статьи 39, часть 2 статьи 40 Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 221-ФЗ «О кадастровой деятельности»).

ИЗВЕЩЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ СОБРАНИЯ О СОГЛАСОВАНИИ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ГРАНИЦЫ ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА

✓ Кадастровым инженером Хорват Юлией Олеговной, квалификационный аттестат кадастрового инженера № 03-12-183, почтовый адрес: 142700, Российская Федерация, Московская область, Ленинский район, г. Видное, бульвар Зеленые аллеи, д. 1, кв. 14, тел. 8-915-192-36-86, e-mail: yuliy.a.khorvat@mail.ru, № регистрации в государственном реестре лиц, осуществляющих кадастровую деятельность, 18864, выполняются кадастровые работы в отношении земельного участка с кадастровым № 50:61:0020268:40, расположенного по адресу: город Москва, г. Щербинка, ул. Зеленая, дом 7. Заказчиком кадастровых работ является Гашенков Игорь Викторович, почтовый адрес – 142111, Российская Федерация, Московская область, Подольск г., Сыровский туп., д. 1, кв. 22, контактный телефон – 8-962-936-14-05. Собрание по поводу согласования местоположения границы состоит по адресу: город Москва, г. Щербинка, ул. Зеленая, дом 7, «17» августа 2019 г. в 11 часов 00 минут. С проектом межевого плана земельного участка можно ознакомиться по адресу: 142718, Московская обл., Ленинский р-н, д. Бутово, территория ЖК Бутово-Парк, дом 23, корпус 2А, этаж 2, помещение 30, тел. 8-498-540-36-92, ООО «КАДАСТР.РУ». Требования о проведении согласования местоположения границ земельных участков на местности принимаются с «31» июля 2019 г. по «16» августа 2019 г., обоснованные возражения о местоположении границ земельных участков после ознакомления с проектом межевого плана принимаются с «31» июля 2019 г. по «16» августа 2019 г. по адресу: 142718, Московская обл., Ленинский р-н, д. Бутово, территория ЖК Бутово-Парк, дом 23, корпус 2А, этаж 2, помещение 30, тел. 8-498-540-36-92, ООО «КАДАСТР.РУ». Смежные земельные участки, с правообладателями которых требуется согласовать местоположение границ: – земельный участок с кадастровым № 50:61:0020268:6, расположенный по адресу: город Москва, г. Щербинка, ул. Зеленая, дом 5 – земельный участок с кадастровым № 50:61:0020268:63, расположенный по адресу: город Москва, г. Щербинка, ул. Красноармейская, при д. 8 – земельный участок с кадастровым № 77:13:0020268:15, расположенный по адресу: город Москва, г. Щербинка, ул. Красноармейская – земельный участок с кадастровым № 50:61:0020268:5, расположенный по адресу: город Москва, г. Щербинка, ул. Зеленая, при д. 9. 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»).

По вопросам размещения информационных сообщений в рубриках «Официально» и «Деловой курьер» необходимо связаться с сотрудниками по тел.: 8-916-935-06-81, 8-977-459-27-11 или послать запрос на адрес эл. почты: reclama-ms@mail.ru, n.korotkova@mperspektiva.ru



Открылся ТРЦ «Саларис»

Торгово-развлекательный центр «Саларис» — один из самых больших в Москве и Московской области. Он входит в состав транспортно-пересадочного узла «Саларьево» с прямым выходом из метро и парковкой на 5,5 тысяч мест. Облик проекта разрабатывали голливудские дизайнеры 5+ Design и российское проектное бюро АРЕХ.



290 магазинов



25 ресторанов



фитнес-клуб
комфорт-класса



инновационный
кинотеатр



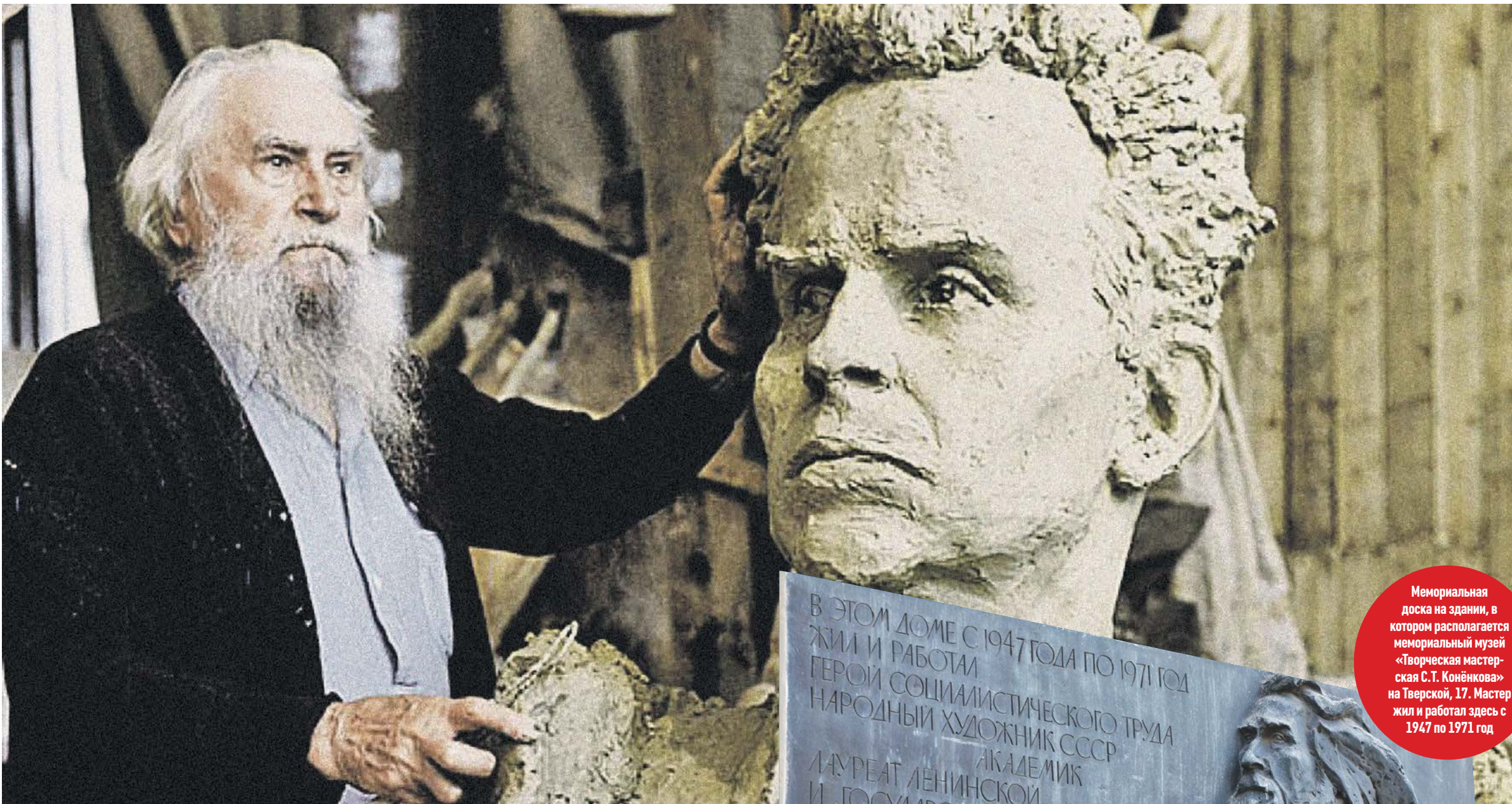
салоны красоты
и другие сервисы



Реклама. Подробная информация на сайте pik.ru

Космогонии русского Родена

Кем был на самом деле Сергей Конёнков



Мемориальная доска на здании, в котором располагается мемориальный музей «Творческая мастерская С.Т. Конёнкова» на Тверской, 17. Мастер жил и работал здесь с 1947 по 1971 год

■ Наталия Журавлёва

10 июля исполнилось 165 лет со дня рождения великого скульптора Сергея Тимофеевича Конёнкова. Он достиг вершин в мировом искусстве, широко известен работами, созданными не только в России, но и в Италии, Греции, США. Его работы украшают здание Верховного суда в Вашингтоне, его галереи ученых прославлен Принстонский университет. Конёнков был человеком неординарным, безмерно одаренным, с загадочной и необыкновенной судьбой.

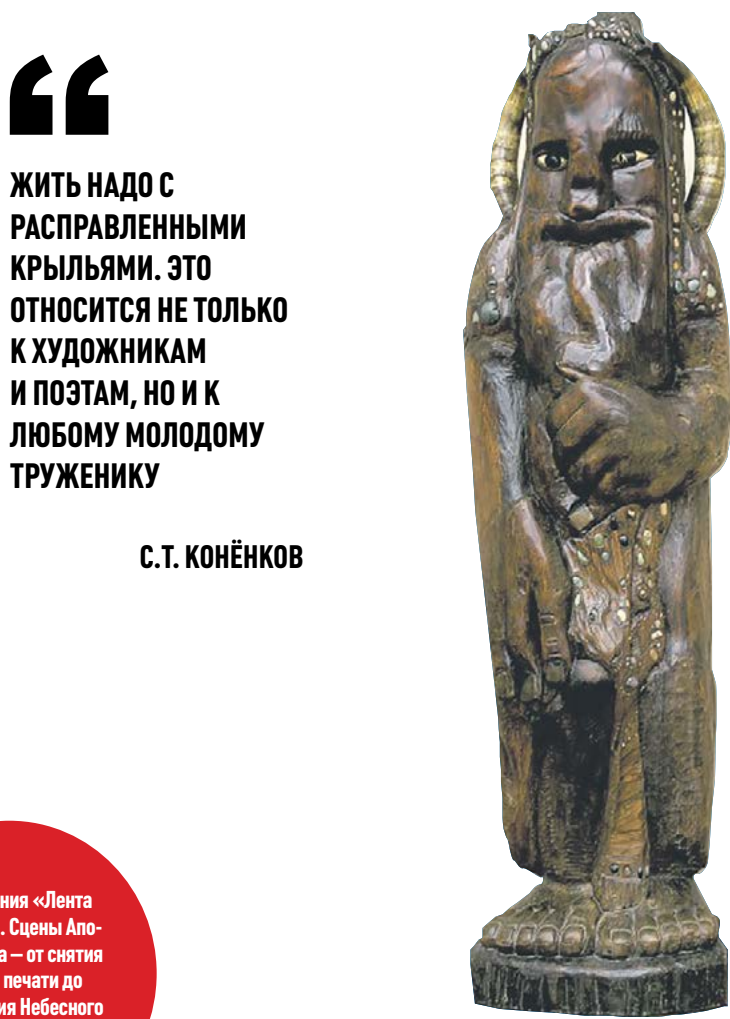
“ЖИТЬ НАДО С РАСПРАВЛЕННЫМИ КРЫЛЬЯМИ. ЭТО ОТНОСИТСЯ НЕ ТОЛЬКО К ХУДОЖНИКАМ И ПОЭТАМ, НО И К ЛЮБОМУ МОЛОДОМУ ТРУЖЕНИКУ

С.Т. КОНЁНКОВ

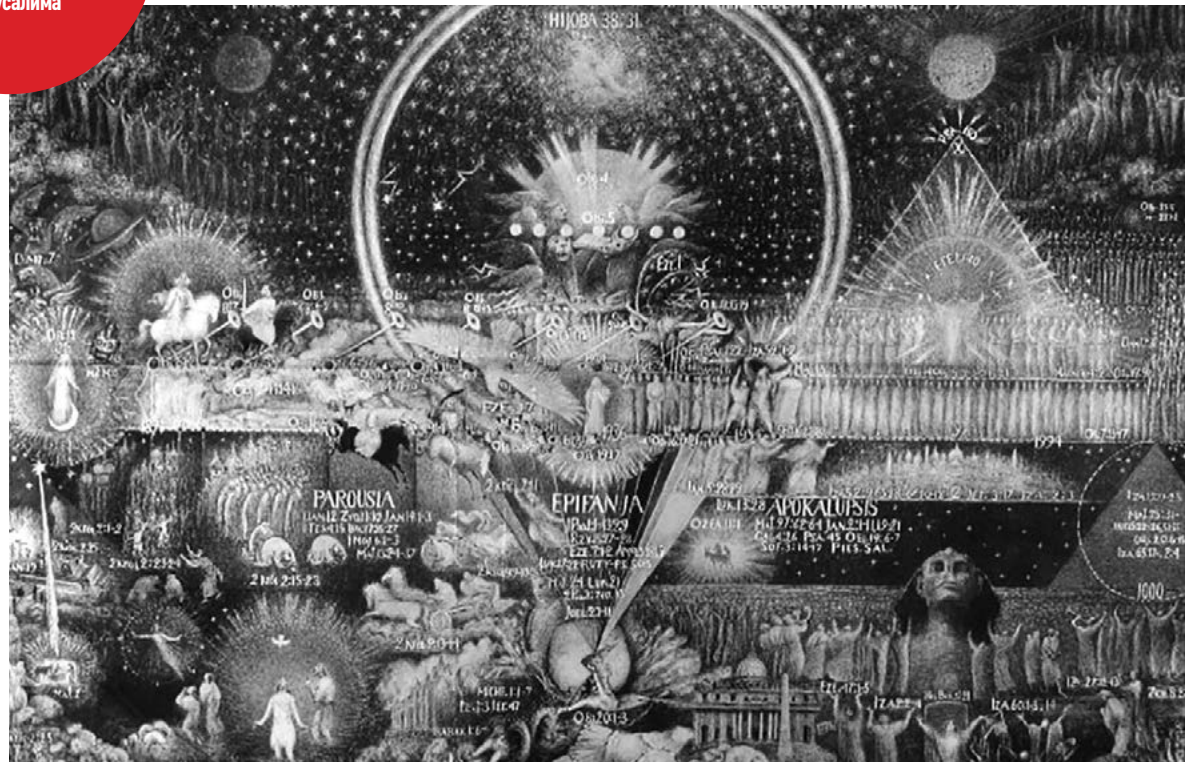
Удивительно, что Сергей Конёнков, 20 лет прожив в Америке, никогда не ругал советскую власть и коммунистический строй, как это делали все эмигранты. Удивительно и то, что после войны по личному распоряжению Сталина в США был отправлен пароход, чтобы доставить Конёнкова с женой Маргаритой и все его скульптуры в Москву. И просто поразительно, что после стольких лет эмиграции потенциальному невозвращенцу-скульптору присвоили высшие государственные награды и звания: академик Академии художеств СССР, народный художник СССР, Герой Социалистического Труда, лауреат Ленинской и Сталинской премий.

Еще до революции скульптора за его талант называли «русским Роденом». Революцию Конёнков принял с воодушевлением, на свои средства закупал браунинги для рабочих и сам сражался на баррикадах Москвы. Он ваял образы, которые были воплощением его мечты о свободе и равенстве. Сразу же стал активистом по внедрению ленинского плана «монументальной пропаганды» в массы. Не раз встречался с вождем пролетариата.

В то же время его мастерская на Пресне считалась модным местом, где собиралась столичная элита – писатели, поэты и художники, пока скульптор не уехал в 1923 году в Америку. В США проходила выставка работ русских художников и скульпторов. Но после выставки Конёнков с



Космогония «Лента истории». Сцены Апокалипсиса – от снятия первой печати до возведения Небесного Иерусалима



женой не вернулся в Россию. В Америке он был тоже известен, имел много заказов и слыл чудачком: Сергей Тимофеевич скупал пни, которые в его руках превращались в сказочных героев или волшебную мебель. Это были кресла в виде совы, взмахнувшей крыльями, или лебедей с грациозными длинными шеями, столы с лежащими на них рыбами, сидящими белочками, а то и просто неведомыми зверушками и непонятными сказочными существами.

Вновь в его мастерской собирались представители интеллигенции и науки. Надо заметить, что многие приходили из-за его жены – Маргариты. Ею были очарованы Шаляпин и Рахма-

нинов, говорили, что в нее был влюблен Альберт Эйнштейн. Ее судьба тоже полна тайн. Глава советской разведки генерал-лейтенант Павел Судоплатов в своей книге «Разведка и Кремль» называл Маргариту Конёнкову одним из самых эффективных агентов советских спецслужб. Возможно, Сергей Конёнков содействовал ей. Кроме того, он еще увлекался теософией и занимался пророчеством, изучал библейские писания, древние трактаты астрономов и теологов. Особенно Конёнков заинтересовался «Апокалипсисом», самой загадочной книгой Нового Завета. Скульптор всю жизнь пытался ее расшифровать.

Тогда же в 1930-х годах он начал рисовать странные космические картины, которые до сих пор не расшифровали.

«В звездах заложена вся история человечества, так считал отец, – вспоминал Кирилл Сергеевич Конёнков, сын скульптора. – Он верил в астрономию, но не в ту, что сейчас нам преподносят составители гороскопов. Это не то. Красоты неба они не ухватывают».

Позже свои пророчества-предупреждения Сергей Конёнков прислал в Москву Сталину, прикладывая к ним загадочные карты и фотографии. В этих письмах он пророчил большую войну, несмотря на подписанный договор о мире, он также предсказывал Сталину победу над Германией.

Себе Сергей Тимофеевич напрогнозировал 100 лет жизни. И прожил бы их, если бы не роковая поездка в санаторий, где он неожиданно заболел воспалением легких и умер, не дожив два с половиной года до своего 100-летнего юбилея. Он скончался в 1971 году, Маргарита Конёнкова пережила его на девять лет. Ей было 85.

Незадолго до смерти мастер, по воспоминаниям Михаила Петровича Лобанова, русского писателя и общественного деятеля, работал над памятником Ленину. Лобанов рассказывает об этом так: «Довелось мне быть однажды вместе со школьниками у Конёнкова, в его мастерской на углу улицы Горького и Тверского бульвара. Колоритный старец показывал детям извлеченные им из дерева чудеса: всяких лесовиков, полевичков, зверушек, лесную нечисть. Рассказывал, как в детстве любил слушать старого пасечника, изображал, как тот вытаскивал из бороды запутавшихся в ней пчел. В то время он работал над проектом памятника Ленину, который, по его замыслу, должен был представлять установленную на Воробьевых горах высоченную фигуру вождя с протянутой рукой, вращающуюся в течение суток вокруг своей оси вслед за движущимся солнцем. «Степан! Заводи!» – раздался вдруг громкий голос Сергея Тимофеевича. И тотчас же откуда-то из дверей выбежал похожий на обломовского Захара нечесаный мужик, включил что-то в память, агрегат заглох, и Владимир Ильич медленно задвигался вокруг своей оси, к восхищению школьников».

Так кем же на самом деле был этот колоритный старец? Скульптором, который умел вскрыть какие-то особые изобразительные возможности дерева и мрамора, художником, который мог заметить то, что не видят другие, великим символистом и примитивистом, монументалистом и непревзойденным мастером скульптурного портрета? Может быть, политиком или мыслителем, создателем собственного мировоззренческого мифа, философом-космистом?



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ.
КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА
ГОРОДА МОСКВЫ

МОСКОВСКАЯ
перспектива

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
119019, Москва, Романов переулок, д. 5
Телефоны: (495) 691-09-34, 691-28-32
mperspektiva@mail.ru
mperspektiva.ru

Генеральный директор:
Мельников С.О.

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор: Авязова Ж.С.
Зам. главного редактора: Шибанов А.А.
Компьютерная верстка:
Ладыгин А.Е., Прищепова М.Н., Цымбал А.С.
Корректур: Завьялова Л.Г., Крикунова Г.В.
Отдел рекламы и маркетинга:
Мытник О.Г., Калинина Л.Г.
+7 (495) 695-43-63

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

ОТПЕЧАТАНО ОАО «Московская газетная типография».
123995, Москва, ул. 1905 года, д. 7, стр. 1.
Тел./факс 8 (499) 259-53-54 (доб. 1025).
E-mail: kabanova@mosgt.ru
Заказ № 1948. 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, Москомнаследия и других комитетах и департаментах правительства Москвы, а также в VIP-залах и залах официальных делегаций столичных аэропортов, в терминале бизнес-авиации а/п «Внуково», в сети кофеен «Кофемания», в выставочных комплексах «Гостиный двор», «Экспоцентр», ВВЦ, «Дом на Брестской», в бизнес-центрах и гостиницах, на территории новой Москвы, во всех центрах госуслуг города Москвы.

*life** БОТАНИЧЕСКИЙ САД

КВАРТИРЫ БИЗНЕС-КЛАССА



*ЖИЗНЬ. Застройщик ООО «РДК «Пионер».
Проектная декларация на сайте наш.дом.рф.

botsad.life