

Москва Меняется

ОКТАБРЬ 2020

КАК ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ПРЕОБРАЗУЮТ СТОЛИЦУ

МЕТРО БУДУЩЕГО

Строительство новых линий и станций метрополитена является драйвером развития городских территорий ▶ стр. 3

ГОРОД **ВЛАСТЬ**

Москва ускоряется

Сергей Собянин осмотрел строящуюся станцию «Текстильщики» Большой кольцевой линии метро

○ АНДРЕЙ МЕЩЕРЯКОВ

Строительство восточного участка Большой кольцевой линии (БКЛ) Московского метрополитена планируется завершить в 2022 году, сообщил мэр столицы Сергей Собянин в ходе осмотра в минувшую пятницу строящейся станции «Текстильщики».

В районе Текстильщики будет создан мощный транспортно-пересадочный узел, обустраивающий особую экономическую зону «Технополис «Москва», автозавод «Рено», другие промышленные предприятия и близлежащие жилые кварталы. В его состав войдут действующие станции «Текстильщики» Таганско-Краснопресненской линии метро, а также МЦД-2 и будущая станция «Текстильщики» Большой кольцевой линии, рассказал Сергей Собянин.

«Строительство участка идет полным ходом. К нему мы приступили позднее всех остальных секторов БКЛ, поэтому он в меньшей степени обеспечен проходкой и строительными работами. Здесь они выполнены примерно на четверть. Одновременно на всех участках трудятся щиты диаметром шесть и десять метров. Задача летом следующего года всю проходку на этом участке завершить и обеспечить дальнейший ввод станций», – подчеркнул столичный мэр.



Будущая станция «Текстильщики» Большой кольцевой линии расположена между Шоссейной улицей и железнодорожными путями МЦД-2. Она мелкого заложения с двумя береговыми платформами. Со станции можно будет выйти на Шоссейную улицу и к остановкам наземного транспорта.

Особенностью ее интерьера станет декоративный двухуровневый потолок. Архитекторы сделали отсыл к названию станции. Благодаря «закарнизному» отраженному свету он будет напоминать вязальный или

ткацкий станок с растянутым на нем полотном. Для освещения станут использовать модульные светодиодные лампы.

При отделке платформенной части и вестибюлей планируется применить натуральные природные материалы. Полы выложат гранитом светло-серого цвета, стены – мрамором светлых оттенков. Входные павильоны оформят в белом, сером и черном цветах.

Сейчас идут работы по разработке грунта и возведению основных конструкций стан-

ции. Строительная готовность составляет почти 50%.

Протяженность восточного участка метро с четырьмя станциями – «Кленовый бульвар», «Нагатинский Затон», «Печатники» и «Текстильщики» – составляет 11,4 км. Строительно-монтажные работы здесь были начаты в 2017 году.

Пройден левый перегонный тоннель от «Нижегородской» до «Текстильщиков». До конца года должна завершиться проходка правого. 27 октября ТПМК «Виктория» планирует закончить прокладку двухпутного тоннеля длиной 1,3 км от «Текстильщиков» до «Печатников». А в начале 2021 года «Виктория» продолжит проходку тоннеля от «Печатников» в сторону «Нагатинского Затона».

Примерно в это же время ТПМК «Победа» завершит сооружение двухпутного тоннеля между станцией «Кленовый бульвар» и демонтированной щитовой камерой № 2. А с мая по сентябрь будущего года он проложит тоннель между «Кленовым бульваром» и «Нагатинским Затонном».

Закончить строительство восточного участка БКЛ планируется до конца 2022 года. Его открытие позволит улучшить транспортное обслуживание жителей и работающих районов Нагатинский Затон, Печатники, Текстильщики, Нижегородский, Лефортово с населением свыше 450 тыс. человек, сократить их время на поездки по городу на 10–15 минут.

1000 километров за десятилетку

Открылось движение по проспекту Генерала Дорохова

○ ВИКТОР ДМИТРИЕВ

На минувшей неделе мэр Москвы Сергей Собянин открыл движение на третьем, завершающем участке новой вылетной магистрали – проспекте Генерала Дорохова – от Минской улицы до Третьего транспортного кольца. «Это большое событие в Москве! Построен один из крупнейших дорожных объектов последнего времени – дублер Кутузовского и Мичуринского проспектов, а также Можайского шоссе», – сказал мэр.

Проспект Генерала Дорохова стал 24-й вылетной магистралью столицы. «Начиная с 2011 года в Москве построили свыше 1000 км новых дорог. Протяженность магистральной дорожной сети города выросла на 16%, а число мостов, эстакад и тоннелей – на 30%. Это самым серьезным образом повлияло на условия дорожного движения. Несмотря на прирост общего количества машин, средняя скорость движения в городе увеличилась на 20%.

Теперь мы завершили еще один сложный и очень нужный для города проект – строительство новой вылетной магистрали. Работы осуществлялись поэтапно, в течение пяти последних лет.

Проспект Генерала Дорохова стал южным дублером Кутузовского и Мичуринского проспектов, а также Можайского шоссе, связав МКАД с Третьим транспортным кольцом в районе «Сити». Он сделал наш город ближе и удобнее для сотен тысяч московских автомобилистов.

Это около 10 км основного хода, а с учетом съездов и дублеров – 27,4 км и 25 искусственных сооружений: мостов, эстакад, тоннелей и подземных переходов», – сказал Сергей Собянин.

В сентябре 2019 года ввели в строй первый участок трассы – реконструированную транспортную развязку на МКАД и основной ход магистрали от МКАД до Аминьевского шоссе. Движение по второму участку – от Аминьевского шоссе до Минской улицы – открылось в январе нынешнего года. В его составе была построена транспортная развязка на Минской улице. А в октябре 2020

года – на два месяца раньше срока – завершено строительство последнего участка от Минской улицы до Третьего транспортного кольца, протянувшегося вдоль путей Киевского направления МЖД (это 6,3 км дорог, в том числе 2,5 км основного хода, два искусственных сооружения, боковые проезды, съезды, подъездные дороги).

В ходе работ выполнили переустройство 77 км инженерных коммуникаций. Для защиты от шума напротив природного заказника «Долина реки Сетунь» установлены экраны протяженностью 480 метров, а в рамках благоустройства прилегающей территории разбили 8,8 га газонов, высадили 766 деревьев (липы, вязы, березы, клены, ивы, рябины) и 3,2 тыс. кустарников (боярышник, дерен белый, сирень, кизильник, пузырник, роза).

Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв, в свою очередь, сообщил, что одним из ключевых проектов в сфере дорожного строительства на ближайшие три года остается возведение системы хордовых магистралей. «На сегодняшний

день в рамках строительства хордовых магистралей в эксплуатацию введены 190 км дорог, 98 искусственных сооружений и 54 внеуличных пешеходных переходов. Готовность системы оценивается в 72%. И одна из наших стратегических задач на ближайшие годы – завершить ее строительство», – подчеркнул Андрей Бочкарёв.

Глава стройкомплекса также напомнил, что проект строительства предусматривает возведение четырех магистралей: Северо-западной, Северо-восточной и Юго-восточной хорд, а также Южной рокады. На данный момент Северо-западная хорда полностью открыта для проезда. Движение автомобилей также осуществляется по шести участкам Северо-восточной хорды и трем участкам Южной рокады, а Юго-восточная находится в процессе стройки.

«В ближайшие три года мы планируем построить еще 335 км дорог, 106 искусственных сооружений и 56 пешеходных переходов. Задача масштабная, но такой объем работы уже привычен для московских строителей», – сказал Андрей Бочкарёв.

Метро будущего

Строительство новых линий и станций метрополитена является драйвером развития городских территорий



Рафик Загруддинов,

глава
департамента
строительства
Москвы

○ АНТОН МАСТРЕНКОВ

Одним из приоритетов градостроительной политики российской столицы является строительство дорог и метро, столь необходимых для решения наболевшей транспортной проблемы. Перспективы развития столичной подземки и ее значение для города обсудили в рамках недавно прошедшей Международной выставки «АРХ Москва».



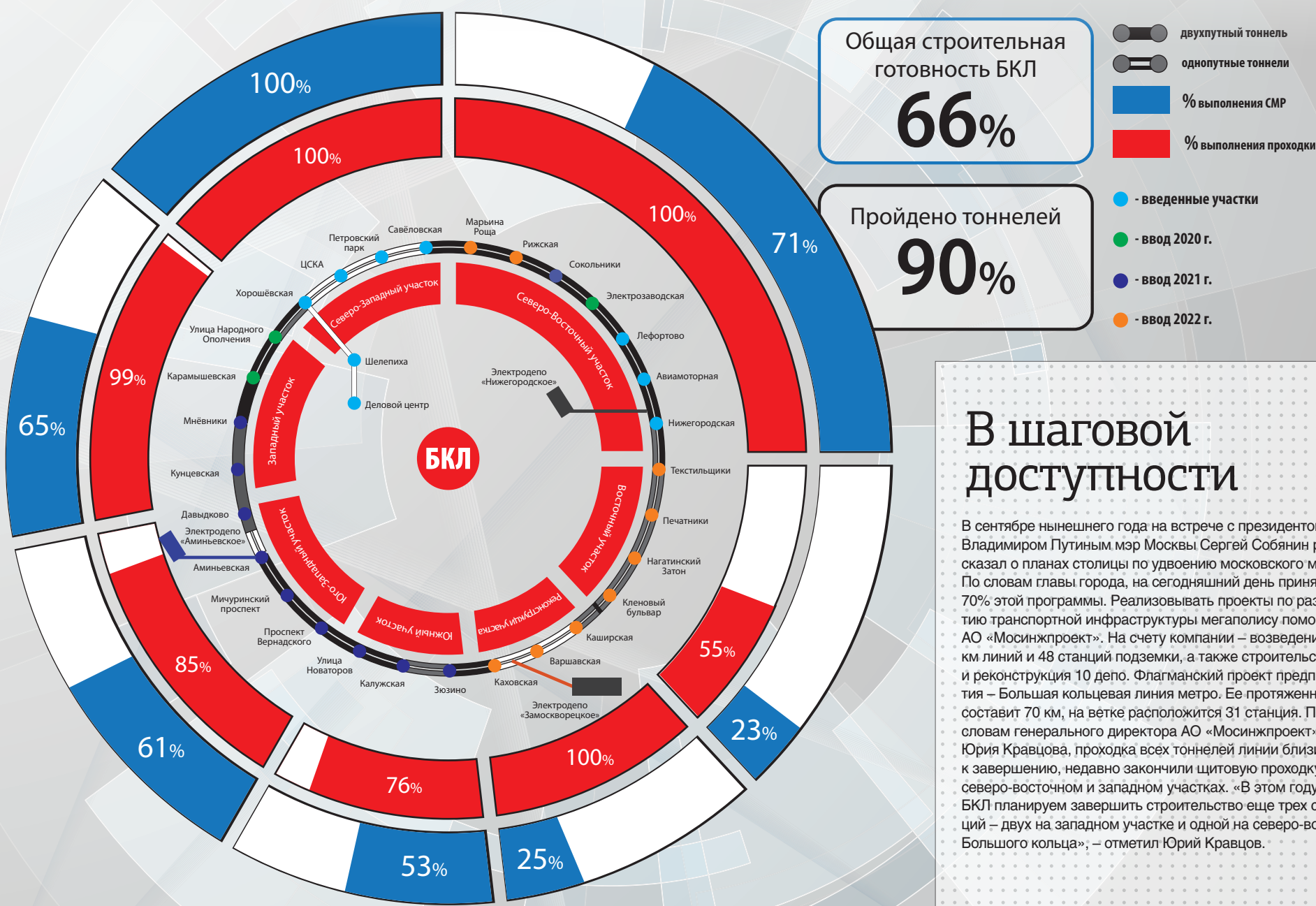
ГЛАВНЫМ ПРОЕКТОМ МЕТРОСТРОЕНИЯ ОСТАЕТСЯ СОЗДАНИЕ БОЛЬШОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ МЕТРО С 31 СТАНЦИЕЙ И ДЛИНОЙ ОКОЛО 70 КМ

Начиная с 2011 года в российской столице действует новая программа развития скоростной транспортной системы. Основная цель этого мегапроекта – максимальное ускорение строительства подземки, реконструкция существующих городских железнодорожных линий, а также увязка их маршрутов в единую сеть. Для реализации этой задачи сегодня в городе на строительстве метро занято около 50 тыс. специалистов и рабочих, а также 32 тоннелепроходческих комплекса – такого объема специализированных машин нет ни в одном мегаполисе мира. Более того, весной 2020 года компания Guinness World Records зафиксировала при строительстве московского метро мировой рекорд по самому большому количеству тоннелепроходческих комплексов – одновременно было задействовано 23 комплекса на различных площадках.

Как отметил глава департамента строительства Москвы Рафик Загруддинов, только с 2020 по 2023 год протяженность метро планируется увеличить на 89 км, причем речь идет как о продлении уже действующих веток, так и о

строительстве новых линий. Помимо этого будут сданы и запущены в эксплуатацию 38 станций метро и пять депо. «Вместе с тем главным проектом метростроения остается создание Большой кольцевой линии метро с 31 станцией и длиной около 70 км. Эта линия станет самой протяженной кольцевой линией в мире», – рассказал он. Новое кольцо столичной подземки объединит периферийные районы города и сократит время в пути в два раза, его запуск намечен на 2022 год.

Еще одним направлением в метростроении столицы является прокладка новых радиальных линий. Уже сегодня при строительстве Большого кольца закладывается техническая возможность присоединения к нему новых радиусов. В 2020 году была запущена Некрасовская линия с восемью станциями, параллельно проектируются новые – Бирюлевская и Рублево-Архангельская – линии. В настоящее время рассматриваются варианты маршрутов и размещения станций на этих ветках, а запуск их планируется до 2027 года. Протяженность первого радиуса с 17 станциями составит 43 км, второго – около 19 км.



На новом витке

Один из крупнейших в России инжиниринговый холдинг «Мосинжпроект» отметил 62-й день рождения

○ АННА ВАЛЬМАН

Холдинг «Мосинжпроект», начинавший свою деятельность в 1958 году в статусе проектного института, является краеугольным камнем всего столичного строительного комплекса. За 62 года своего существования компания спроектировала и построила десятки объектов, кардинально изменивших облик Москвы и жизнь миллионов горожан. Многие проекты компании стали настоящими визитными карточками города и прославили ее на весь мир.

Сегодня настоящими украшениями города стали такие объекты, спроектированные и построенные «Мосинжпроект», как парк «Зарядье» с многофункциональным концертным комплексом, Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой, реконструированная Большая спортивная арена «Лужники» и ряд других. В то же время специалисты холдинга продолжают активную работу по преобразению Москвы и улучшению качества жизни в ней. Более того, сегодня в портфеле компании есть ряд объектов, претендующих на звание «самый-самый». Очевидно, что холдинг с таким опытом и перспективами имеет все необходимое для успешного развития и выхода на новый уровень.


Ключевым направлением деятельности АО «Мосинжпроект» является реализация программы развития всей сети московского метро. За последние десять лет благодаря работе специалистов холдинга главная транспортная артерия города получила 48 новых станций и 98 км линий подземки, а также 10 реконструированных и построенных с нуля электродепо. А на будущее планы компании еще более масштабны.

Другой транспортной программой, в которой участвует холдинг, является формирование сети транспортно-пересадочных узлов, призванных не только обеспечить комфортную пересадку пассажиров с одного вида транспорта на другой, но и стать настоящими центрами экономического роста в районах и точками притяжения инвестиций.

Реализует компания и два настоящих мегапроекта – возводит самую высокую жилую башню Европы One Tower на территории московского «Сити», а также здание Национального космического центра на западе столицы. Безусловно, эти объекты станут архитектурным украшением города и настоящими доминантами в своих районах. Помимо этого с участием холдинга идет работа по формированию Административно-делового центра в Коммунарке. Здесь на земельном участке площадью 550 га планируется построить около 5 млн кв. метров недвижимости, из которых 1,3 млн кв. метров придется на жилье и 1,7 млн кв. метров – на общественно-деловую застройку.

Работает «Мосинжпроект» и с зарубежными компаниями. В частности, участвует в программе создания систем «умного сноса» старых зданий, а также совместно с французской компанией SUEZ – в организации переработки и утилизации строительных отходов.

Стоит отметить, что компания ежегодно улучшает свои финансовые показатели. Так, «Мосинжпроект» улучшил свои позиции на 25 строчек в рейтинге крупнейших компаний России РБК 500, заняв 74-е место, а в секторе «Строительство инфраструктуры» компания заняла первое место. Учитывая планы АО «Мосинжпроект» по реализации крупнейших инфраструктурных проектов не только в Москве, но и в России, можно уверенно прогнозировать и дальнейший рост холдинга. ®


 62



Интерактивная Москва

Стенд холдинга «Мосинжпроект» признан самой инновационной и технологичной экспозицией XXV Международной выставки «АРХ Москва-2020»

○ АНТОН МАСТРЕНКОВ

Первое профессиональное событие в офлайн-режиме после периода социального дистанцирования – выставка «АРХ Москва» – вызвало небывалый интерес среди профессионалов отрасли, журналистов и горожан. Традиционно одним из наиболее заметных и посещаемых на выставке стал стенд городского инжинирингового холдинга «Мосинжпроект».

Основной темой стенда «Мосинжпроект» стало ключевое направление работы компании – реализация программы развития московского метро, которую представили в виде оригинального интерактивного видеоконтента. Центральное место в экспозиции заняли флагманские проекты компании, а также Большая кольцевая линия (БКЛ) – самый масштабный проект московского метростроения.

Стенд холдинга стал одной из наиболее посещаемых локаций прошедшей выставки. Экспозицию осмотрели руководитель департамента строительства Москвы Рафик Загрудинов, главный архитектор столицы Сергей Кузнецов, руководители «Мосинжпроекта» и ведущие эксперты строительной отрасли Москвы. По словам генерального директора АО «Мосинжпроект» Юрия Крав-

цова, наибольший интерес участников и посетителей выставки «АРХ Москва» вызвал создаваемый силами холдинга транспортно-пересадочный узел (ТПУ) «Рязанская», презентованный на стенде в виде архитектурного макета и 3D-ролика. ТПУ объединяет две станции метро Некрасовской линии и БКЛ, станцию Московского центрального кольца (МЦК) Нижегородская и платформу Карачарово, которая в дальнейшем станет частью Московских центральных диаметров (МЦД-3). Благодаря раздвижному элементу макета посетителям продемонстрировали не только наземную, но и подземную часть ТПУ. Основную концепцию экспозиции холдинга представил директор по внешним коммуникациям АО «Мосинжпроект» Денис Есипов: «В этом году на концептуальную идею стенда нас вдохновили философские рассуждения Платона о соотношении единого и многого. Рассматривая схему метро отдельными, не связанными друг с другом фрагментами, можно задаться вопросом, а где же логика? Почему трассировка линий метро спроектирована именно так, а не иначе? Чтобы ответить на эти вопросы, достаточно объединить отдельные фрагменты в единое целое, то есть соединить многое в единое. И тогда мы увидим целостность и логичность схемы». Стоит отметить, что гости и участники выставки смогли составить объективное представление о перспективах реализа-

ции программы развития столичной подземки благодаря использованию на стенде виртуальной схемы БКЛ, а также качественного фото- и видеоконтента.

По итогам выставки стенд компании «Мосинжпроект» был награжден дипломом «За инновационный подход и самую технологичную экспозицию». «Мы подошли со всей ответственностью к созданию экспозиции, посвященной развитию метро, в частности, строительству Большой кольцевой линии. Нашей целью было наглядно представить гостям выставки, что ждет столицу в резуль-

тате этой работы. Высокая оценка нашего стенда свидетельствует о том, что нам это удалось», – прокомментировал Юрий Кравцов.

Напомним, «АРХ Москва» – ежегодная международная выставка архитектуры и дизайна – проводится с 1995 года. Это значимое мероприятие строительной отрасли сочетает в себе фестиваль современной архитектуры и разностороннюю деловую программу, посвященную современным тенденциям российской и мировой архитектуры, градостроительства и благоустройства городской среды.



ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Город поехал!

Главные транспортные объекты десятилетия

О ВИКТОРИЯ ШАХОВСКАЯ

В последние годы власти столицы большое внимание уделяют развитию дорожной инфраструктуры. За 10 лет в городе открыли свыше 300 км линий метро и 10 электродепо, 145 станций, в том числе 56 – в метро, 31 – на Московском центральном кольце и 58 – на маршрутах Московских центральных диаметров. В Москве появилось больше 1000 км новых дорог, свыше 530 эстакад, путепроводов и мостов. Почти 300 транспортных объектов были реконструированы. И это не предел – столица продолжает развиваться, несмотря на все вызовы и сложности. «Московская перспектива» напоминает знаковые транспортные проекты, реализованные в городе за прошедшие 10 лет.

Московское центральное кольцо

В сентябре 2016 года в столице произошло событие, по важности сравнимое с запуском Московского метрополитена. Поезда поехали по Московскому центральному кольцу – новой транспортной магистрали, охватившей 26 районов города. В основу проекта легла инфраструктура, оставшаяся в городе от Московской железной дороги. Масштабная реконструкция, которая длилась около двух лет, позволила соединить линии метро и пригородные железные дороги, создав уникальный городской гибрид метро и электрички. За четыре года работы курсирующие по МЦК «Ласточки» перевезли почти полмиллиарда пассажиров, платформы кольца интегрировали в железнодорожную сеть города, были сокращены интервалы движения поездов, и это не предел. В ОАО «РЖД» уже работают над запуском беспилотного движения. Первая тестовая поездка успешно прошла в прошлом году, а к 2021 году планируется полностью адаптировать «Ласточки» для работы в автоматическом режиме.

Большая кольцевая ветка метро

Большая кольцевая линия признана самым масштабным проектом в истории метрополитена России и мира. Ее длина составит 70 км, на линии появится 31 станция и два электродепо, ветка станет дублером Кольцевой линии. БКЛ разгрузит центральные действующие станции, а также Кольцевую линию, став ее дублером на большем радиусе. Строительство разбили на несколько участков, первый из которых открылся 26 февраля 2018 года. В его состав вошли пять станций. В декабре 2018 года открылась еще одна станция Большого кольца столичного метро – «Савёловская». В марте нынешнего года в эксплуатацию сдали еще две станции – «Лефортово» и «Авиамоторную». До конца нынешнего года ожидается открытие станций западного и северо-восточного участков – «Улицы Народного Ополчения», «Карамышевской» и «Электровозовской». Полностью замкнуть ветку планируют к 2023 году.

Хордовое кольцо

Проект строительства предусматривает возведение четырех магистралей: Северо-западной, Северо-восточной и Юго-восточной хорд, а также Южной рокады. Четыре магистрали будут иметь выходы на МКАД и обеспечивать между собой съезды-выезды транспорта в местах пересечения. Такая система организации движения на 20% более эффективна, чем замкнутая кольцевая, поэтому хордами заменят Четвертое транспортное кольцо. Северо-западная хорда полностью открыта для проезда. Движение автомобилей также осуществляется по шести участкам Северо-восточной хорды и трем участкам Южной рокады, а Юго-восточная хорда находится в процессе стройки.

Московские центральные диаметры

Фактически Московские центральные диаметры – это новое наземное метро, сквозные маршруты пригородных электричек, курсирующих через центр. Проект железнодорожных веток, соединяющих города ближнего

Подмосковья через центр столицы, был анонсирован мэром Москвы Сергеем Собяниным в 2017 году. Первые два диаметра, соединяющие Одинцово и Лобню, а также Подольск и Нахабино, были запущены в столице в ноябре 2019 года. Для их запуска город достроил недостающие связи между теми вокзалами и ж/д направлениями, которые раньше вообще не пересекались. С первого диаметра пассажиры могут сделать 11 пересадок на метро, две – на Московское центральное кольцо и две – на радиальные железнодорожные направления. Со второго – 13 пересадок на метро, шесть – на радиальные железнодорожные направления и две – на МЦК.

Некрасовская линия метро

Это новая радиальная линия Московского метрополитена, обозначенная на карте подземки розовым цветом. Некрасовская ветка стала дублером перегруженного юго-восточного радиуса Таганско-Краснопресненской линии. Некрасовская линия состоит из десяти станций. Это «Косино», «Улица Дмитриевского», «Лухмановская», «Некрасовка», «Нижегородская», «Стахановская», «Окская» и «Юго-Восточная». Еще две построили на Большой кольцевой линии (БКЛ) – «Авиамоторную» и «Лефортово», но пока они работают в составе розовой ветки. В начале нынешнего года начали работу оставшиеся станции – «Нижегородская», «Стахановская», «Окская», «Юго-Восточная».

Строительство и реконструкция вылетных магистралей

В октябре 2020 года в Москве завершился последний этап строительства новой вылетной магистрали – проспекта Генерала Дорохова. Помимо этого за десять лет в столице

реконструировали почти все вылетные магистрали – шоссе, проспекты или улицы, которые ведут из центра города за его пределы – «на вылет», затем переходя в скоростную, зачастую бесветофорную трассу. Дороги расширили, убрали светофоры, уложили новый асфальт, благоустроили прилегающие территории, изменили схемы движения, сделав выезд и въезд в город быстрее и комфортнее.

Реконструкция транспортных развязок на МКАД

Характерная особенность старых клеверных развязок на пересечении МКАД и вылетных магистралей – их свойство самозапираться: когда блокируется один въезд, практически сразу же останавливаются и остальные. Для решения этих проблем в Москве реконструировали 16 устаревших развязок клеверного типа. На их месте появились современные направленные съезды – эстакады и тоннели, которые более эффективно справляются с плотным трафиком, не допуская пересечения транспортных потоков.



С 2011 по сентябрь 2020 (на 01.09.2020) года в Москве построено:



1001,8 км дорог



17 развязок на МКАД



построено 291 искусственное сооружение



116,4 км линий



56 новых станций метрополитена (без учёта МЦК)



11 (5 новых + 6 реконструированы) электродепо для обслуживания подвижного состава





Вагончик тронется – перрон останется

Система хабов с удобными пересадками снизит загруженность дорожной сети в среднем на 7 процентов

О ВИКТОР ДМИТРИЕВ

Многофункциональный комплекс планируют возвести в составе транспортно-пересадочного узла (ТПУ) строящейся станции Большой кольцевой линии метро «Карамышевская» в Мневниковской пойме, сообщил генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов. В будущем здесь разместится головной офис инжинирингового холдинга «Мосинжпроект».

«Завершить строительство станции «Карамышевская» в северной части Мневниковской поймы планируем в этом году. Архитектурно-отделочные работы на заключительном этапе. К настоящему моменту из запланированных 93 тысяч кв. метров площади отделки готово почти 74 тысячи. Кроме того, на станции более чем на три четверти от общего объема выполнен монтаж инженерных систем», – пояснил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Рядом со станцией ведется строительство оборотных тупиков на пять путей в рамках первого этапа ввода западного участка Большой кольцевой линии метро (БКЛ). Они будут использоваться также для ночного отстоя и технического обслуживания подвижного состава метрополитена.

Руководитель «Мосинжпроекта» (управляющей компании по строительству новых линий и станций московского метро) Юрий Кравцов, в свою очередь, подчеркнул, что станционный комплекс представляет собой семизэтажное подземное сооружение колон-

ного типа, оснащенное оборудованием для маломобильных граждан. Два его подземных вестибюля будут выходить к будущей жилой и общественной застройке и остановкам наземного транспорта.

Он также отметил, что работы по обустройству однопутных тоннелей от «Карамышевской» в сторону будущей станции «Улица Народного Ополчения» и действующей подземной платформы «Хорошевская» находятся на завершающем этапе. В двухпутном тоннеле диаметром 10 метров от «Карамышевской» до «Кунцевской» к настоящему моменту наполовину выполнено устройство жесткого основания пути и вентиляционного канала.

На базе строящейся станции также возведут ТПУ с многофункциональным комплексом в составе. «В будущем здесь разместится головной офис инжинирингового холдинга «Мосинжпроект». Надеюсь, мы сможем справиться новоселье к концу следующего года», – сказал Юрий Кравцов.

По его словам, это будет 13-этажное здание высотой до 60 метров с тремя подземными этажами общей площадью свыше 46 тысяч кв. метров. Многофункциональный комплекс (МФК) станет соответствовать всем требованиям энергетической и экологической безопасности. Архитектурная концепция предполагает витражное остекление фасадов с использованием стеклянных ламелей на фасаде здания.

Как отметил Кравцов, монолитные работы в настоящее время близки к завершению. Их готовность составляет более 80%, уже ведется возведение последнего этажа здания. Закончено устройство кирпичных

перегородок на трех подземных этажах здания, рабочие приступают к штукатурке стен. Подземная часть МФК выполнена на 90%.

В тройке лидеров

В Москве несколько лет назад стартовала масштабная программа строительства транспортно-пересадочных узлов. Компания «Мосинжпроект» является ее оператором.

В столице согласно схеме, разработанной Институтом Генплана Москвы, планируется возвести около 250 ТПУ.

В перспективе транспортные хабы призваны объединить пассажиропотоки метро, Московского центрального кольца (МЦК), радиальных железных дорог, маршрутов наземного общественного транспорта, а также Московских центральных диаметров (МЦД).

Это обеспечит не только сокращение времени на пересадку с одного транспорта на другой, но и разделение транспортных и пассажирских потоков, разгрузку железнодорожных вокзалов, доступность для пассажиров, в том числе маломобильных, а также отказ от личного транспорта в пользу общественного.

«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», – отметил Андрей Бочкарёв.

Классификация пересадок

ТПУ делятся на плоскостные и капитальные. Хабы первого типа предлагают перехватывающую парковку, где автолюбители

оставляют машины и пересаживаются на метро или перроны для отправления наземного транспорта. Они менее затратные в исполнении и улучшают транспортную ситуацию в короткие сроки.

Капитальный ТПУ представляет собой многоуровневый комплекс. Помимо парковок здесь расположены остановки общественного транспорта и залы ожидания. Крытые переходы защищают пассажиров от капризов погоды, поэтому такой вид пересадки часто называют «сухие ноги». Кроме того, на капитальных пересадочных узлах создается разнообразная инфраструктура с широким набором различных услуг: кафе, магазинов, салонов красоты, кинотеатров, почтовых и банковских отделений, фитнес-клубов, офисных центров.

Всего предусмотрено строительство 143 капитальных транспортно-пересадочных узлов. Среди которых 72 появятся на строящихся станциях метро, 31 – на МЦК, 28 – на существующих станциях, шесть – на железнодорожных станциях.

В настоящее время в Москве реализуется 97 проектов ТПУ, объединяющих различные транспортные системы города. По оценкам специалистов, создание системы хабов с удобными пересадками с одного вида транспорта на другой, сопутствующей инфраструктурой и перехватывающими парковками позволит снизить загруженность дорожной сети в среднем на 7%.

В Москве уже построены ТПУ «Саларьево», «Ховрино» и «Расказовка». Среди строящихся наиболее известны «Авиаторная», «Лермонтовский проспект», «Технопарк», «Селигерская» и «Пятницкое шоссе». Но самым дорогим и масштабным проектом является крупнейший в Европе ТПУ «Нижегородская», возводимый на востоке Москвы. Он располагается на пересечении Рязанского проспекта с Нижегородской улицей и МЦК. Ожидается, что после ввода в эксплуатацию всех объектов ТПУ будут пользоваться около 400 тысяч пассажиров в сутки. Этот транспортно-пересадочный узел возводится в три этапа. Завершить проект предполагается до конца 2022 года.

Специалисты отмечают, что проекты ТПУ привлекательны не только для российских, но и для иностранных девелоперов. Так, к строительству комплексов «Савеловская», «Петровско-Разумовская», «Сити» и ряду других проявляют интерес французские и китайские. АО «Мосинжпроект» и Китайская железнодорожная строительная корпорация (China Railway Construction Corporation, CRCC) заключили соглашение о сотрудничестве по проектированию и строительству ТПУ в Москве.

Феномен притяжения

Метрополитен – градообразующая функция и эстетическая роль в жизни горожан

О СЕРГЕЙ ЧАЕВ

Шаговая доступность метрополитена традиционно считается одним из главных показателей при выборе квартиры. Поэтому, подыскивая место жительства в столице, вы обязательно поинтересуетесь транспортным обеспечением, и в первую очередь – метро. Узнаете, далеко ли до ближайшей станции метрополитена, строятся ли новые линии в выбранном вами районе или это намечается в перспективе. Социологи давно поняли феномен такого притяжения.

Метро рулит

Интересное исследование о том, как метро влияет на престижность и востребованность жилья и как это воспринимают жители города, провел недавно ВЦИОМ. Его результатом с нашей газетой поделилась кандидат социологических наук, директор специальных программ УСПИ ВЦИОМ Елена Михайлова.

«Был проведен КТ-опрос 1200 респондентов и составлена репрезентативная выборка по всем округам Москвы, на основании которой мы можем говорить о том, что делает столичное правительство в части строительства и развития метрополитена и как это воспринимают жители города. Что ожидается в перспективе и решение каких проблем в текущей экономической ситуации является приоритетным», – пояснила Елена Михайлова.

Как рассказала социолог, задачу развития метро первостепенной назвали 15% опрошенных москвичей, отдав пальму первенства вопросам здравоохранения, социального обеспечения и обучения.

Что касается мер по улучшению транспортной ситуации в Москве, то за строительство новых дорог и расширение магистралей, по словам социолога, высказались 45,3% опрошенных. Метро оказалось приоритетным для 34,9% горожан.

«Если мы изучим структуру городского общественного транспорта, то увидим, что им посто-

янно пользуются 54,3% москвичей, к которым можно добавить тех, кто пользуется и общественным, и личным транспортом. Из общего числа таких пассажиров 95,3% пассажиров передвигаются в том числе на метро.

Строительство новых станций метрополитена считают наиболее значимой мерой по улучшению транспортной ситуации в столице более 64% москвичей. Сюда можно отнести и продление существующих линий метрополитена, и строительство новых.

При этом те москвичи, которые проживают ближе к центру города, чаще всего голосуют за продление уже существующих линий столичной подземки, а те, кто имеет жилье в стороне от центра, высказываются за необходимость строить новые ветки метрополитена.

Когда мы просили оценить недавно построенные станции метро с точки зрения их архитектуры и дизайна, то абсолютное большинство высказалось положительно.

Столь же позитивно москвичи оценили и комфорт пребывания на новых станциях и имеющуюся на них навигацию. Динамику строительства московского метро абсолютное большинство москвичей также поддержало, поскольку для них это не только ключевой вид городского транспорта, но и часть жизненного пространства», – подчеркнула Елена Михайлова.

Суперрекорды метростроителей

Заместитель директора по внешним коммуникациям АО «Мосинжпроект» (институт по проектным изысканиям, генеральный проектировщик и генеральный подрядчик по проектированию и строительству новых линий метрополитена), сопредседатель Фонда МЦУ «Город», кандидат социологических наук Алексей Расходчиков, в свою очередь, напомнил, что последние 10 лет стали весьма значимыми и масштабными для компании «Мосинжпроект» как для одного из главных операторов строительства

метрополитена в столице. «Подобных темпов возведения метрополитена в нашей стране прежде не было. И если посмотрим по годам, то увидим, что 56 станций, построенных за последние 10 лет, – это суперрекорд. Успехи были и в 60–70-х годах прошлого века, но тогда строительный максимум достиг лишь 30 станций метро», – сказал Алексей Расходчиков.

Эксперт подчеркнул, что создаваемая параллельно со строительством метро инфраструктура еще десятки лет будет обеспечивать устойчивое развитие большинства городских территорий. «Мосинжпроект» за эти годы накопил достаточно большой опыт.

«Мы реализуем как передовые международные технологии, так и разработанные нами подходы к строительству, – пояснил Алексей Расходчиков. – На самом деле, если мы с вами вспомним 2012–2013 годы, когда стартовала программа развития Московского метрополитена, было очень много споров, как строить – дешево и побольше или надежно и красиво? Выбрали второй вариант».

«Стоит также отметить, что в этом году Москва установила еще одно мировое достижение, попав в Книгу рекордов Гиннеса. Рекорд связан с количеством подземных проходческих щитов, которые одновременно работали на строительстве разных участков метрополитена. Их было 23», – сказал эксперт.

Он также напомнил, что метростроители 30-х годов прошлого века обеспечили колоссальный потенциал архитектурной составляющей московского метро: «Таких примеров немало. Мы видим, что станция «Маяковская» является памятником архитектуры, туристическим объектом. Это высокий уровень строительства. И, конечно, хорошо, что он совершенствуется – принято решение, несмотря на большие расходы, воплощать в жизнь красивые архитектурные проекты, реализованные по результатам конкурсов, в том числе и международных».

«Ушел в прошлое период массового строительства станций, когда считалось, что в удаленных от центра рабочих районах красота не нужна», – отметил Расходчиков. По его словам, чтобы на стадии строительства объекта возникало как можно меньше проблем с жителями соседних домов, необходимо тесное взаимодействие с ними на этапах предпроектной подготовки и проектирования.

«В градостроительстве, в социологии существует термин «местный эгоизм». Это когда люди хотят метро в шаговой доступности, но не возле их дома. Хорошую автомобильную дорогу, но в стороне от их жилья. С подобными проблемами и требованиями сталкиваются во всем мире».

В нашем понимании город – это все-таки компромисс между возможностями развития и какими-то уже устоявшимися вещами. Поэтому, взаимодействуя с населением на всех этапах работ, мы в «Мосинжпроекте», прежде чем принять окончательное решение, вместе с коллегами из ВЦИОМа проводим социологические исследования, отдельно смотрим реакцию в соцсетях.

Если возникают какие-то нюансы, вносим изменения в проекты до того, как они будут сформированы, поскольку изменить уже готовую документацию гораздо сложнее.

Да и на стадии работ на любой сигнал о том, что что-то происходит не так – а это могут быть сложности при их выполнении, вызвавшие, например, шум в ночное время, – сразу реагируем», – заключил Алексей Расходчиков.

95%

столичных пассажиров пользуются метро

54%

москвичей постоянно передвигаются на метро

40%

горожан высказались за строительство в Москве в первую очередь новых станций метро



Строим просто

ВЦИОМ изучил мнение застройщиков о сокращении в Москве административных барьеров

О ВИКТОР ДМИТРИЕВ

Онлайн-брифинг на тему «Ключевые реформы в строительной сфере: что нужно застройщикам», где были представлены итоги ежегодного исследования ВЦИОМа «Административные барьеры в строительстве глазами московских застройщиков», прошел на площадке МИА «Россия сегодня». Его участниками стали руководитель департамента градполитики Москвы Сергей Лёвкин и генеральный директор ВЦИОМа Валерий Фёдоров, которые рассказали о реформах в строительной отрасли и о дальнейших планах по оптимизации административных процедур.

Одно из важнейших направлений строительства в столице – развитие дорожно-транспортной инфраструктуры. Конечно, строителям в сфере транспортных проектов, как, впрочем, и во всех направлениях градостроительства, важно, чтобы широкий перечень избыточных процедур был оптимизирован. С целью максимального снижения административных барьеров в Москве в 2013 году начался перевод государственных услуг в сфере строительства в электронный вид. Он позволяет существенно уменьшить сроки получения документов и количество необходимых согласований.

«Электронные услуги и сервисы в строительстве исключают ошибки, связанные с человеческим фактором. Инвесторы признают, что это сильно упростило их работу», – сказал Сергей Лёвкин.

Он напомнил, что благодаря системной работе стройкомплекса и правительства Москвы сняты избыточные нагрузки на бизнес. В электронном виде доступны 22 государственные услуги, 18 из которых полностью переведены в онлайн-формат. На данный момент госуслуги в строительстве регламентированы, установлены сроки и определены исчерпывающие перечни документов для подачи заявлений, зафиксированы основания для отказа в их получении.

Активно внедряются электронные сервисы для застройщиков. За пару лет удалось сократить сроки отдельных процедур. До 14 рабочих дней – выдачу ГПЗУ, до пяти – получение разрешений на строительство и ввод объекта эксплуатацию, до 30 календарных дней уменьшился срок прохождения экспертизы проектной документации для жилых объектов.

С конца декабря 2018 года на mos.ru застройщикам доступны услуги АО «ОЭК», ПАО «МОЭК», ПАО «Россети Московский регион», АО «Мосводоканал», АО «Мосгаз» и АО «Мособлгаз». С сентября 2020 года в электронном виде также предоставляются услуги ГУП «Мосводосток» по подключению к ливневой канализации.

Для удобства застройщиков на mos.ru предусмотрена система электронных сервисов: калькулятор процедур, личный кабинет застройщика, портал «Строим просто». С их помощью можно получить информацию о градостроительной и разрешительной документации, о последовательности прохождения процедур, о деятельности правительства Москвы по снижению административных барьеров в строительной отрасли.

Валерий Фёдоров,
генеральный директор ВЦИОМа



“**СОГЛАСНО СОЦИОЛОГИЧЕСКИМ ИССЛЕДОВАНИЯМ ЗАСТРОЙЩИКАМ СТАЛО КОМФОРТНЕЕ ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ С ОРГАНИЗАЦИЯМИ СТОЛИЧНОГО СТРОЙКОМПЛЕКСА – РЕЧЬ ИДЕТ О ПРОХОЖДЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРОЦЕДУР**”

В столице сформирован сводный план подземных коммуникаций и сооружений столицы. Создан Геофонд города, который содержит архивные сведения о геологических изысканиях.

«Сегодня система взаимодействия с застройщиками работает исходя из полномочий органов власти. В итоге даже с учетом проведенной нами оптимизации при получении разрешительной документации участвует больше трех десятков ведомств и организаций, у каждого несколько согласований, что требует больше сотни контактов. Поэтому внедрение комплексных услуг позволит исключить избыточные взаимодействия всех участников строительства, так как работа будет вестись в едином электронном пространстве. Отпадет необходимость в заявительном порядке прохождения отдельных процедур», – разъяснил Сергей Лёвкин.

Валерий Фёдоров отметил, что согласно социологическим исследованиям застройщикам стало комфортнее взаимодействовать с организациями столичного стройкомплекса (речь идет о прохождении административных процедур). Об этом сообщили 49% опрошенных.

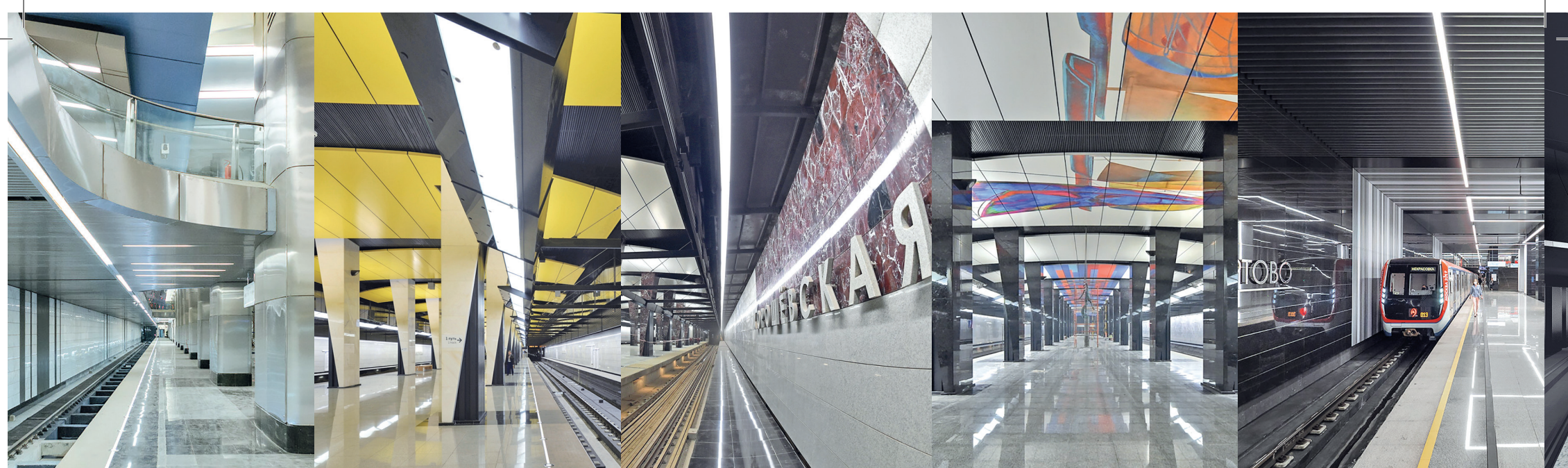
Глава ВЦИОМа уточнил, что 83% застройщиков среди причин, мешающих эффективной работе, выделяют прежде всего недостаток инвестиций. 76% заявили, что им мешают высокие процентные ставки по кредитам, а 70% пожаловались на постоянные изменения законодательства.

Препятствиями для работы застройщики назвали неопределенную экономическую конъюнктуру, рост себестоимости и высокую цену материалов, кризисные явления в связи с пандемией, недостаток квалифицированных рабочих, а также недобросовестную конкуренцию.

В число не столь значимых препятствий попали трудности с получением разрешительной документации. Об этом сообщили 54% опрошенных. Наименьшей сложностью для застройщиков оказалось давление со стороны фискальных органов столицы. На него пожаловались лишь 39%.

58% представителей строительных компаний отметили уменьшение числа заказов в период пандемии, 42% опрошенных – о росте дебиторской задолженности. Кроме того, 39% заявили о снижении бюджетов, а также о негативных переменах в бизнесе заказчиков. На снижение маржинальности пожаловались 39% респондентов.

Валерий Фёдоров отметил, что в ходе исследования ВЦИОМ выслушал мнения представителей компаний относительно того, как можно сократить число процедур, необходимых для строительства, и сроки их прохождения. Главное предложение, прозвучавшее в тех или иных формулировках у 79% опрошенных, касалось внедрения института консультаций с органами исполнительной власти. 73% респондентов высказались за упрощение процедуры внесения изменений в ПЗЗ при реализации инвестпроектов и 70% – за возможность получать согласованную позицию нескольких органов власти на определенном этапе реализации проекта. 67% предложили обеспечить прямой доступ к информационным ресурсам для формирования предпроектных решений, а 66% опрошенных – снизить частоту изменений в законодательстве.



ПОСТРОЕННЫЕ СТАНЦИИ: Архитекторы в центре зала

Внешний облик станций Большой кольцевой линии метро современен и индивидуален

О АННА КИМ

Московский метрополитен по праву считается одним из самых красивых в мире. Несколько станций подземки признаны объектами культурного наследия. На экскурсии в так называемый подземный музей туристы стараются попасть, как и на Красную площадь, и другие достопримечательности столицы. Здесь можно увидеть не только удивительные станции, но и проследить, как с годами менялась мода на архитектурные стили. Конструктивизм и неоклассику вытеснили ар-деко и ампи́р, их сменил модернизм, на смену которому пришел современный хай-тек. Открытие новых станций метро и сегодня большое архитектурное событие, а к проектированию платформ привлекают архитекторов мирового уровня. «Московская перспектива» рассказывает об архитектуре станций Большой кольцевой линии метро.

«Деловой центр»

Дизайн этой платформы рифмуется с архитектурным обликом одноименной станции Калининско-Солнцевской линии. Платформу и колонны через каждые 7–8 метров облицовали алюминиевыми трехслойными панелями с поверхностью из нержавеющей стали. Архитектура металла в едином пересадочном комплексе из трех станций напоминает о бизнес-возможностях «Москва-Сити» – крупнейшего в России делового центра. На алюминиевом реечном потолке есть световые ниши и голубые панели в цвет Филевской линии. Ограждения пешеходных балконов и витражи облицовали стеклом.

«Шелепиха»

Солнечная платформа или станция-«пчела». Именно так называют «Шелепиху» те, кто хотя бы раз видел ее дизайн. Все дело в цветовой гамме: в отделке применили белый, желтый и черный цвета. Шестиметровые колонны неправильной формы создают иллюзию высоких потолков, сами потолки отделаны черными и желтыми пластинами. Платформа отделана гранитом, а стены – мрамором

«Хорошёвская»

В отделке станции использовали белый и фиолетовый мрамор по цвету Таганско-Краснопресненской линии, на которую можно будет сделать пересадку. Подвесной потолок на платформе визуально увеличивает пространство зала и создает эффект парения в воздухе. Станция получила букву «ё» в названии. Пассажиры могут любоваться композициями по мотивам картин Казимира Малевича, Александра Родченко и других художников-конструктивистов прямо в вестибюлях. На «Хорошёвской», как и на всех других станциях Большой кольцевой линии, установили специальные колонны дымоудаления – в случае экстренной ситуации они удаляют дым с платформы.

«ЦСКА»

Станцию оформили в фирменных цветах футбольного клуба ЦСКА – красном и синем. На потолок подвешена декоративно-художественная композиция, посвященная разным видам спорта Центрального спортивного клуба армии. Помимо футболистов пассажиры могут рассмотреть спортсменов конников и парусников, а также спускающихся с неба парашютистов. На платформе установили четыре бронзовые скульптуры – лыжника, баскетболиста, хоккеиста и футболиста. Их создала студия военных художников имени М.Б. Грекова. Скульптуры стоят на гранитных круглых постаментах-колоннах. На станцию их везли специальным поездом по переезду от станции метро «Деловой центр». Вес каждой скульптуры составляет 1,5 тонны. Павильоны входа и выхода со станции имеют неправильную овальную форму. Плавные линии вестибюлей напоминают холмы в парке. На кровле разбит парк.

«Петровский парк»

Основным цветом интерьеров «Петровского парка» стал зеленый. В отделке станции использовали уральский мрамор и гранит. Пол выложен плитами из серого и черного гранита, путевые стены отделаны белым мрамором, а необычные колонны

в форме факелов – зеленым. На станции метро «Петровский парк» есть специальные шторы. Они спрятаны на «балконах» станции около перехода на зеленую ветку. Шторы выдвигаются только в том случае, если на станции возникнет пожар или задымление. Они сделаны из специальной ткани, которой не страшны дым, газ и огонь. В случае нештатной ситуации они экстренно отсекут «Петровский парк» от перехода на станцию «Динамо» Замоскворецкой линии. В связи с окончанием строительства станции «Петровский парк» для движения транспорта вновь открыли Театральную аллею, которая ранее была занята стройплощадкой.

«Лефортово»

Станцию стилизовали под старинные гравюры XVII–XVIII веков. Монохромные тематические рисунки в кассовом зале и вестибюле напоминают пассажирам об историческом наследии района Лефортово, в честь которого станция получила свое название. Источником вдохновения для архитекторов послужил Лефортовский дворец, расположенный на правом берегу Яузы. В отделке станции использовали белый мрамор, светло-серый гранит, фибробетон и алюминиевые панели. Стены вестибюля украсило черно-белое декоративное панно площадью 40 кв. метров. На нем изобразили здание дворца, отражающееся в водной глади реки Яузы. В кассовом зале разместились художественная композиция. Она посвящена первому владельцу дворца – Францу Лефорту. При создании набросков картины авторы обратились к истории его династии. В композицию вошли геральдические символы фамильного герба: слон и рыцарский шлем. Диаметр изображения составил примерно 5 метров. Картину поместили в потолочную нишу со встроенными светильниками.

«Савеловская»

Станцию построили у Савеловского вокзала – единственного в Москве, который обслуживает только пригородные электрички.

Здесь ежедневно прибывает не менее 35 тыс. человек из Лобни, Дмитрова, Дубны, Талдома и по соединительной ж/д линии от Белорусского вокзала. Серая ветка метро с трудом справлялась с таким потоком пассажиров. На платформе можно увидеть «скелет» станции – тьюбинги. Дизайн платформы можно отнести к стилю лофт. На полу – гранит, пилоны и стены украшает сибирский камень.

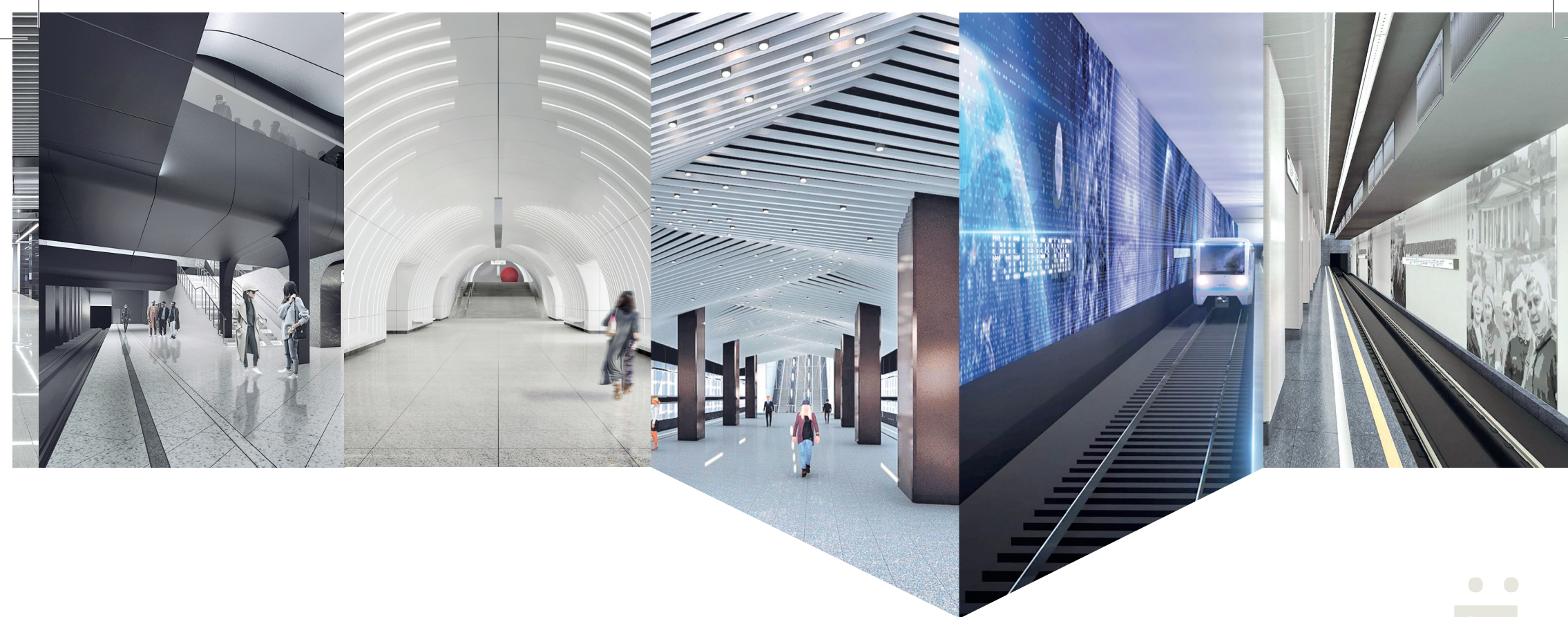
«Нижегородская»

Это самая необычная станция розовой линии, она кросс-платформенная. Здесь две островные платформы, между которыми проходят пути Некрасовской линии, а по бокам – БКЛ. Чтобы пересечь с одной ветки на другую при движении в одном направлении, достаточно перейти платформу. Если нужно ехать в другом направлении, нужно перейти на соседнюю платформу по переходу. Станция выполнена в стиле конструктора LEGO. У каждой из четырех платформ свой цвет, это помогает сориентироваться при переходе. Здесь использованы оранжевый, желтый, салатный, голубой, белый, серый и черный цвета.

«Авиамоторная»

На разработку дизайн-проекта авиационной тематики архитекторов вдохновило название станции. Форму деталей самолета повторяют колонны и светильники на платформе, а потолки из реечных панелей в вестибюле создают ощущение воздушных потоков. Необычно оформлен и потолок платформы. На нем изобразили облачный шлейф, который оставляет пролетающий авиалайнер. След от самолета имитируют множество светодиодных и неоновых светильников из алюминия. Путевые стены выполнили из нержавеющей стали, пол выполнен из натурального камня, а потолок – из алюминия. В оформлении преобладают лаконичные и сдержанные черные, серые и белые тона. Территорию у станции «Авиамоторная» благоустроили: тротуары замостили гранитом, разбили газоны, установили скамейки, светильники и урны.





«Кленовый бульвар»

Конкурс на разработку архитектурной концепции платформы выиграл консорциум под руководством бюро Zaha Hadid Architects Ltd, в команду архитекторов вошли также московские, миланские и лондонские проектные бюро. Интерьер станции будет необычным. Наземный вестибюль выполнят полностью прозрачным. Платформенную часть украсят колонны, спроектированные в виде стрелок, чтобы подчеркнуть направленность движения в пространстве. Такие стрелки являются как частью колонны, так и частью световых линий, украшающих потолок и пол, обеспечивая функциональное освещение по мере необходимости и визуальное обозначение краев платформы и направленности движения по ней. Каждая колонна будет отличаться по форме и представлять собой легкую стальную конструкцию, на которой закрепят предварительно изготовленные облицовочные панели из серого или бежевого известняка. Особую роль в дизайне выполнит свет. Он несет главную идею – идею будущего. Пространства будут освещены без видимых источников света.

«Марьяна Роца»

Конкурс на разработку концепции станции выиграло бюро AI Architects, которое предложило в качестве главного элемента декора наземной станции шары из нержавеющей стали. Станцию решили оформить в светлых тонах, в вестибюле расположить округлые колонны, напоминающие хрупкую фарфоровую посуду, а опорами колонн станут огромные шары. В качестве основного материала для их изготовления используется полированная нержавеющая сталь, дутая водой. Она всего три миллиметра в толщину, хотя диаметр каждого шара будет достигать 2,5 метра. Каждая половинка такого элемента с подсистемой весит порядка 350–370 кг. Шары сначала специально выравнивают, делают из них полусферы, а затем распиливают, так как одна часть идет в интерьер, а вторая часть – в наружное оформление, создавая эф-

фект единого целого. Размещенный внутри стеклопакет будет предотвращать промерзание. Вместо обычных стен архитекторы задумали панорамное остекление, благодаря которому пространство наполнится естественным светом. Ночью будет включаться подсветка.

«Аминьевское шоссе»

На станции появится необычный потолок в форме морских волн из множества алюминиевых реек. В подвесную конструкцию вмонтируют светильники, которые подсвечивают рейки, от чего волны будут казаться объемными. Путевые стены также делают волнообразными и оформляют их в голубом и синем цветах. Черные колонны из гранита создадут контраст морским волнам.

«Проспект Вернадского»

Черные строгие гранитные колонны украсят платформу станции, а стеновые панели из светлых и темных оттенков оранжевого цвета поднимут настроение пассажирам. В шахматном порядке на потолке разместят светильники, а темно-серые и светло-серые квадратные конструкции подвесного потолка создадут эффект объемного шахматного узора. Лучи от светильников будут эффектно падать на пол из светлого мрамора. В центре станции установят лестницу с металлическими перилами, по которой пассажиры поднимутся на пешеходную галерею, ведущую на станцию «Проспект Вернадского» Сокольнической линии. Галерею над путями выполнят из прозрачных материалов.

«Рубцовская»

Станцию построят в стиле хай-тек. Путевые стены покроют стеклом, а под потолком сделают ряд декоративных ниш в форме колец, куда вмонтируют светодиоды. По словам главного архитектора Москвы Сергея Кузнецова, светящиеся круги создадут неповторимый стиль и придадут дополнительный объем всему облику станции. Пол и два ряда колонн возведут в граните.

Наземный вестибюль «Рубцовской» сделают полностью прозрачным. Фасад сооружения покроют перфорированными панелями, которые создадут иллюзию трехмерного пространства. Конструкция вентиляционных шахт будет дизайнерской, их создадут в виде геометрических фигур.

«Улица Народного Ополчения»

На путевых стенах разместят огромные черно-белые фотографии москвичей, защищавших столицу во время Великой Отечественной войны. Рабочих, врачей, студентов и учителей, участвовавших в обороне города, изобразят на фоне Кремля, Большого театра, фабрики «Красный Октябрь», завода «Серп и Молот» и Шуховской башни. Всего вдоль стен установят 12 фотопанно высотой более 4 метров. Материалы для них взяли из фондов Государственного музея обороны Москвы. Платформенную часть станции выполнят в светлых тонах. Пол замостят темно-серым сибирским гранитом, а светодиодные светильники вмонтируют в платформенные колонны из матовой нержавеющей стали. Светлые стены и подсветка колонн визуально расширят пространство. Наземные вестибюли возведут из прочного стекла.

«Терехово»

Дизайн станции «Терехово» будет легким и светлым. Навесной потолок сделают в виде рядов круглых ниш, в которые вмонтируют светильники. На колоннах, установленных на платформах, светоотражающей краской нанесут силуэты людей. «Терехово» планируют сделать по мадридскому методу – с береговыми плат-

формами и путями посередине. Над путями подвесят короб, облицованный стальными полированными лентами. Вдоль всей его длины сделают светодиодную ленту, свет от которой будет падать на платформы. Границы пола, стен, потолка визуально сотрутся за счет использования схожих материалов, поверхности будут мягко перетекать друг в друга.

«Нижние Мневники»

Основным отделочным материалом станции «Нижние Мневники» будет окрашенный и фактурный бетон. Декоративные красные опоры и красные балки под потолком станут центральными архитектурными объектами на станции. Их подсвечивают светильники динамичной формы, прикрепленные к балюстраде эскалаторов. Весь остальной интерьер будет выдержан в темно-серых тонах под натуральный бетон. В торцевых участках платформы устроят небольшие зоны отдыха в подсвеченных нишах со скамьями. Полосу безопасности по обоим краям платформы выделят встроенными светильниками. Декоративные опоры красного цвета станут доминантой в вестибюлях и зоне платформы, визуально соединяя эти пространства.

«Нагатинский Затон»

Дизайн станции посвятят обитателям столичных рек. На стенах появятся мозаичные панно в виде рыб, а потолок выполнят в виде рыбьей чешуи. Наземный вестибюль будет почти полностью из стекла, однако уже при входе пассажиры начнут погружаться в эстетику станции – потолок выполнят в виде гигантских чешуек золотистого оттенка. Сложную волнистую поверхность сформируют из латунных пластин. Станцию, с преобладанием простых геометрических форм и четких прямых линий, выполнят в черно-белых тонах с вкраплением желтого и золотого цветов.

СТРОЯЩИЕСЯ СТАНЦИИ:



Первым делом, первым делом – метро!

Леонид Борзенков, руководитель архитектурной мастерской АО «Метрогипротранс»

о ВАЛЕРИЯ КОЗЫРЕВА

Из шести открытых в марте 2020 года станций метро в Москве наш институт проектировал две: «Авиамоторную» и «Лефортово». Перед этим мы создали ряд очень ярких цветных станций, например, «Мичуринский проспект», но на БКЛ было решено придерживаться четко выверенных форм, практически графических интерьеров. Думаю, такой сдержанный облик у нас получился.

Прежде всего в архитектурном решении станции «Авиамоторная» мы ориентировались на название. Но в интерьере вы не найдете прямых цитат из авиации или деталей самолета, тематика передана через ассоциативный ряд – цвет, формы элементов отделки станции. Например, потолок сделан не просто прямой нарезкой панелей, а разбит подобно элементам крыла, и в него встроены треугольные светильники, которые напоминают бумажные самолетик. Кроме того, и вестибюль, и платформу освещают непрерывные плавно изгибающиеся светодиодные линии, подобные следу от самолета в небе. Если приглядеться, видно, что они сделаны в трех плоскостях. Подобное было невозможно сделать раньше из люминесцентных ламп, так как светильники имели конечную длину и вместо сплошной линии получился бы ломаный пунктир. Конечно, чтобы не было видно зазоров между люминесцентными лампами, их можно было ставить с перехлестом, но стоило только перегореть одной из ламп, которые служили во много раз меньше светодиодных, как единая линия сразу разрушалась. Современная светодиодная лента позволяет задать любую форму, поэтому простор для творчества невероятный.

Путевая стена «Авиамоторной» выполнена из алюминиевых экструдированных панелей. Они окрашены в три оттенка серого цвета, скомпонованных в перемежающиеся линии, что создает эффект застывшего стремительного движения, а формы колонн схожи с килем самолета, или, проще говоря, хвостом. Словом, все вокруг пронизано полетом. Тематику поддерживает и цветовое решение – серый титан, алюминий, белый цвет. После завершения наладки на «Авиамоторной» заработают проекторы, на каждую колонну будут проецироваться такие же, как и на потолке, стрелочки-самолетики, устремленные вверх вдоль металлических граней колонн, подобно восходящим потокам воздуха.

Отправные точки для проекта станции «Лефортово» мы искали в историческом наследии района. К сожалению, Лефортовский дворец не дошел до нас в том виде, каким он был при Петре I. Поэтому у нас родилась идея взять за основу стиль гравюр тех времен, и как следствие этого, интерьеры подчинили черно-белой цветовой гамме. Для оформления интерьеров в наземном



Проект станции метро «Авиамоторная» (БКЛ)

павильоне и кассовом зале мы пригласили художников. На пятиметровом куполе изображен герб Лефорта – это ручная работа. С первого взгляда кажется, что конструкция бумажная, поверхность ее матовая, абсолютно не блестит, но на самом деле определенные тонкости покраски так преобразили... алюминий. Купол расписывали вручную, но не по примеру Микеланджело, лежа на спине, а на заводе. На две собранные половинки купола сначала спроецировали основные контуры эскиза, и затем художники кисточками расписали их, прорисовав уже каждый элемент. Если приглядеться, то можно увидеть мазки краски. Вторая художественная композиция в наземном вестибюле сделана иначе: сначала был создан масштабный рисунок, который потом отсканировали, отредактировали его электронную копию, разложили на карты и отдали в производство. Мы понимали, что это панно с изображением отражения дворца в водной глади Яузы уже не будет смотреться так, как ручная

Леонид Борзенков,

руководитель архитектурной мастерской



В BIM-МОДЕЛИ МЫ УДЕЛЯЕМ БОЛЬШОЕ ВНИМАНИЕ ДЕТАЛЯМ, ВПЛОТЬ ДО МЕЛКИХ ЭЛЕМЕНТОВ, НАСКОЛЬКО ЭТО ВОЗМОЖНО

работа на куполе. Поэтому специально использовали в обработке наиболее глянцевый антивандаальный лак, так как значительная часть панно находится на уровне, доступном взгляду пассажира. За счет этого панно напоминает, скорее, фарфоровую чашку, чем гравюру. Так в двух частях одного произведения удалось достигнуть синергии ручной работы и современных технологий.

Кстати, о технологиях: на «Лефортово» и «Авиамоторной» впервые в московском метро применили фибробетонные панели. Конечно, первый опыт всегда сопряжен с трудностями, но мы успешно завершили работу. Благодаря этому материалу можно делать огромные – хоть в два три этажа высотой – элементы без швов. То есть это не мелкое членение из панелей, камешков, которые разрушают масштаб, а современная единая стильная форма. Именно стиль хай-тек, в котором выполнены две упомянутые станции, и подразумевает создание таких масштабных инновационных проектов.

Но мало сделать станцию. Выход на поверхность, близлежащую территорию тоже надо благоустроить, чтобы это была единая, приветливая для пассажира среда. Чем приятнее среда, в которой находится человек, тем выше качество его жизни, тем комфортнее он себя чувствует.

Сейчас наш институт работает над станциями «Внуково» и «Пыхтино». Для меня это счастливое стечение обстоятельств, судьба, можно сказать. Потому что я возглавлял проектирование терминала «А» аэропорта «Внуково» и подземного железнодорожного терминала, а теперь вот еще и станция метро. Безусловно, она станет завершением архитектурного ансамбля. Такое везение не часто случается.

А вот над идеей проекта станции «Пыхтино» нам пришлось «попыхтеть», потому что ни в названии, ни в истории не за что было зацепиться. И тут помог случай. КБ «Туполев» вышло к нам с предложением посвятить две станции авиаконструктору А.Н. Туполеву, тем более что и аэропорт «Внуково» с 2018 года носит его имя. Идея отличная! Бюро предоставило чертежи самолетов, которые были построены под маркой «ТУ», от ее основания и до последнего ТУ-204. Их вы увидите в облике станции. Тематика опять же авиационная, но это далеко не «Авиамоторная», здесь все по-другому будет. Конечно, все последние проекты создаются в компьютерных моделях. В BIM-модели мы уделяем большое внимание деталям, вплоть до мелких элементов, насколько это возможно, чтобы сразу увидеть ошибки и исправить их в виртуальной модели, а не на стройке. Поэтому, когда приходишь уже на готовый объект, сюрпризов практически нет. Как правило, станции вживую выглядят даже намного интереснее, чем в цифровой реальности компьютерного проекта. Сколько уже станций так построено, но не перестаешь удивляться тому, как модель оживает в реальности.

Метро повышает капитал

Драйвером роста привлекательности жилья в новой Москве стало транспортное строительство

О АННА СЕМЁНОВА

Когда на новых территориях открывается метро, цена недвижимости повышается почти на треть, сообщил руководитель столичного департамента развития новых территорий Владимир Жидкин. По его словам, активное развитие дорожно-транспортной, инженерной, социальной инфраструктуры в ТиНАО будет и дальше стимулировать рост динамики ввода недвижимости.

За последние восемь лет жители столицы стали в три раза чаще приобретать квартиры на территории новой Москвы. При этом за год квадратный метр жилой недвижимости в новостройках ТиНАО подорожал на 25–30%. Повышение капитализации жилой недвижимости напрямую связано с активным развитием в новой Москве транспортной инфраструктуры, сообщил руководитель столичного департамента развития новых территорий Владимир Жидкин.

Сегодня в ТиНАО проживают 400 тысяч горожан. По мнению руководителя департамента, помимо хорошей экологии и благоустройства людей привлекает европейское качество магистралей и развитая транспортная инфраструктура. В ТиНАО построили 250 км дорог, а в ближайшие три с половиной года появятся еще столько же.

При этом основным драйвером роста привлекательности жилья в новых столичных округах Владимир Жидкин считает строительство здесь линий метрополитена. «Это стратегическое решение мэра Москвы Сергея Собянина», – подчеркивает Владимир Жидкин.

До присоединения к Москве на новых территориях не было метро, теперь есть восемь станций. В 2016 году ввели в эксплуатацию «Румянцево» и «Саларьево» Сокольнической линии. В 2018-м открылись «Расказовка» и «Говорово» Калининско-Солнцевской линии. В 2019-м заработали станции «Филатов Луг», «Прокшино», «Ольховая» и «Коммунарка» красной ветки. Когда Сокольническая линия пришла в Коммунарку, красная ветка стала длиннее на 12 км. Калининско-Солнцевскую линию продлевают до аэропорта «Внуково». Строится Коммунарская линия от станции «Улица Новаторов» до «Бачуринской». До 2035 года планируется построить 72 км линий метро, 33 станции и четыре электродепо.

По словам Владимира Жидкина, активное развитие дорожно-транспортной, инженерной, социальной инфраструктуры в ТиНАО будет и дальше стимулировать здесь рост динамики ввода

Владимир Жидкин,
руководитель департамента развития новых территорий города Москвы:



ЛЮДИ ВЕРЯТ В ТО, ЧТО РУКОВОДСТВО ГОРОДА, ОПРЕДЕЛИВ ВАЖНЕЙШИЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГЕНПЛАНА РАЗВИТИЯ, ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО И НАСТОЙЧИВО РЕАЛИЗУЕТ НАМЕЧЕННОЕ. ТАК ЧТО И В СОБСТВЕННОМ СЧАСТЛИВОМ БУДУЩЕМ, СВЯЗАННОМ С ПРОЖИВАНИЕМ В НОВОЙ МОСКВЕ, У НИХ СОМНЕНИЙ НЕТ



недвижимости. «По нашим оценкам, к 2024 году новая Москва по объему ввода недвижимости преодолет планку в 30 млн кв. метров, – говорит Жидкин. – Это вполне реальная цифра, если учесть, что в Правилах землепользования и застройки ТиНАО находится свыше 50 млн кв. метров недвижимости, в том числе более 35 млн кв. метров нежилой недвижимости». Владимир Жидкин подчеркнул, что в текущем году в ТиНАО запланирован ввод более 3 млн кв. метров недви-

жимости. «Кого не раздражают столичные пробки? В новой Москве формируется такой дорожно-транспортный каркас, что его возможностей для удобного и комфортного перемещения людей хватит с большим запасом. Уже построено 250 км дорог, а в ближайшие три с половиной года хотим построить еще столько же. Это магистральные дороги. Не считая 1 тыс. км дорог, которые сегодня подведены к СНТ и сельским населенным пунктам», – отметил Владимир Жидкин на недавнем форуме «АРХ Москва-2020».

«К 2035 году инвестиции в развитие новой Москвы составят, по нашим расчетам, 7 трлн рублей», – сообщил глава ведомства.

Метро в новой Москве тоже продолжит активно развиваться. Сокольническую линию продлят еще на 2,3 км до «Новомосковской», которая расположится в районе ул. Потаповская Роща. Ее планируется построить к 2023 году. Станцией станут пользоваться жители новых кварталов Коммунарки и района Южное Бутово. А через станцию «Коммунарка» пройдет еще одна новая линия, Коммунарская, которая стартует от станции Московского центрального кольца (МЦК) Крымская и финиширует в Троицке.

Принято решение и о строительстве электродепо «Столбово». Оно предназначено для технического обслуживания и ремонта поездов Сокольнической линии метро.

Рядом с новыми станциями обустроили перехватывающие парковки на 4200 машино-мест (2 тыс. – около «Филатова Луга», 1,5 тыс. – возле

станции «Прокшино» и 700 – у «Коммунарки»). Калининско-Солнцевская линия в 2022 году дойдет до аэропорта «Внуково». Это будет единственный аэропорт в нашей стране с собственной станцией подземки. Но уникален проект не только этим: у желтой ветки может появиться свой метромост – на перегоне между станциями метро «Пыхтино» и «Внуково». Он пройдет над руслом реки Ликова.

Станцию «Пыхтино» планируется разместить с южной стороны Боровского шоссе, вблизи улицы Летчика Грицевца. А станция «Внуково» расположится вдоль территории терминала «А» одноименного аэропорта и станции аэроэкспресса. Метро полностью интегрируют в инфраструктуру «Внуково» для максимального комфорта авиапассажиров.

По прогнозам специалистов, новыми станциями в утренний час пик будут пользоваться 10–12 тысяч человек. В результате улучшится транспортное обслуживание жителей и работников новой Москвы, посетителей аэропорта «Внуково», а также горожан, которые проживают или работают в районах вдоль Боровского и Киевского шоссе. Повысится качество транспортного обслуживания аэропорта «Внуково» с учетом увеличения объема перевозок пассажиров в 1,5 раза. Авиапассажиры, а также встречающие и провожающие смогут выбрать оптимальный маршрут для поездки в аэропорт с использованием разных видов транспорта – метро, аэроэкспресс, автобус, такси, каршеринг или личный автомобиль.

За восемь лет с момента присоединения огромной территории москвичи убедились в реалистичности развития ТиНАО. «Люди верят в то, что руководство города, определив важнейшие цели и задачи Генплана развития, последовательно и настойчиво реализует намеченное. Так что и в собственном счастливом будущем, связанном с проживанием в новой Москве, у них сомнений нет. А это, думаю, высочайшая оценка труда строителей и руководителей», – подчеркнул глава департамента.

Устройство тоннелепроходческого комплекса

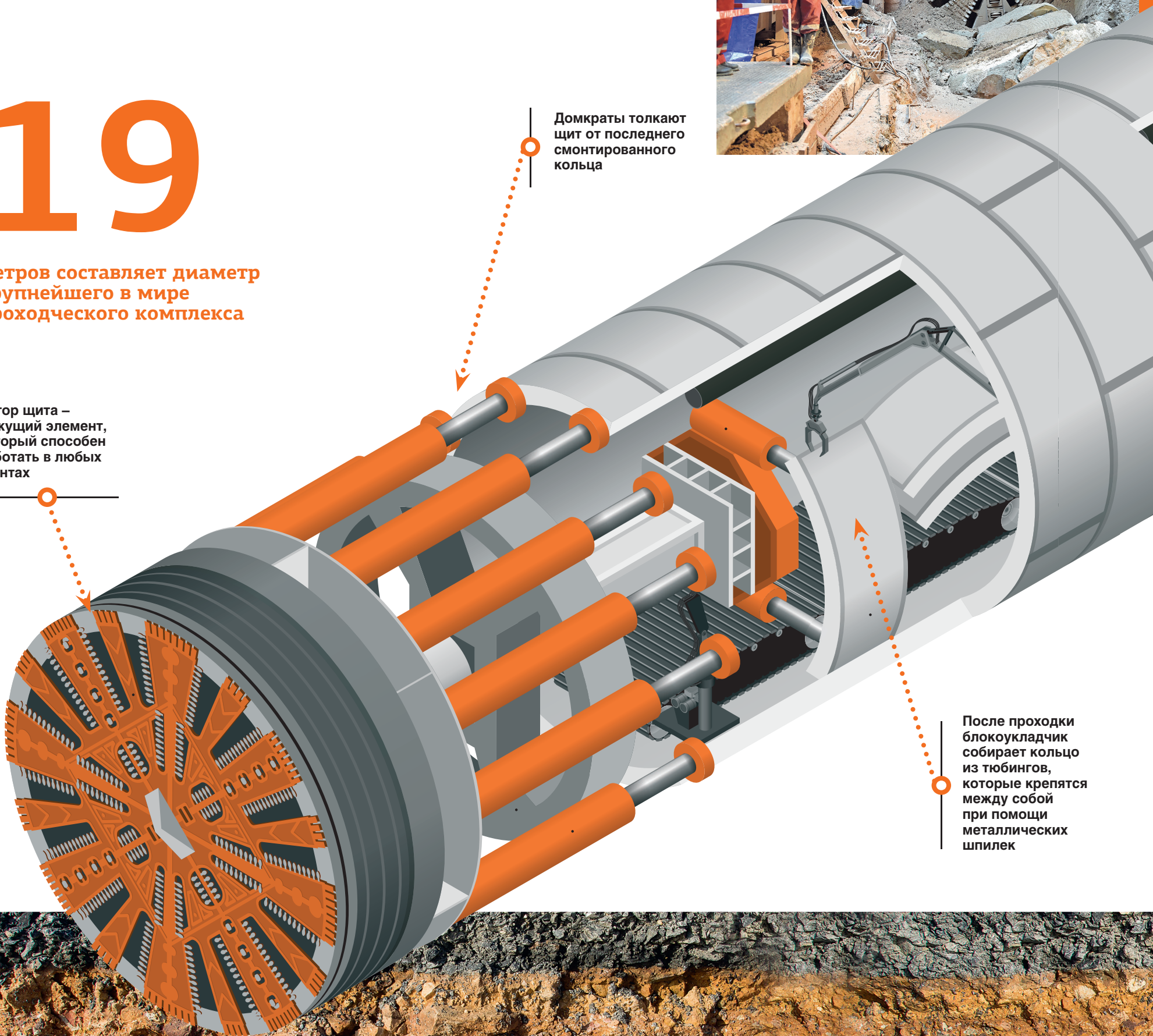
19

метров составляет диаметр крупнейшего в мире проходческого комплекса

Ротор щита – режущий элемент, который способен работать в любых грунтах

Домкраты толкают щит от последнего смонтированного кольца

После проходки блок укладчик собирает кольцо из тубингов, которые крепятся между собой при помощи металлических шпилек



1,2

км в месяц рекорд скорости проходческого комплекса

Операторы тоннелепроходческого щита управляют многотонной машиной из специальной кабины

Технологическая тележка нужна для транспортировки расходных материалов и отработанного грунта



Специальный выпуск.
ОКТЯБРЬ 2020

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
115280, город Москва,
Автозаводская улица,
дом 23, строение 120,
помещение 112/5
Телефон: 8 (499) 391-84-66
Ria_mm@mail.ru
moscowchanges.ru

Генеральный директор:
Долматович С.В.

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор:
Долматович С.В.

Компьютерная верстка:
Ладыгин А.Е.

ГАЗЕТА ЗАРЕГИСТРИРОВАНА

в Комитете РФ по печати.
Свидетельство о регистрации №
ТУ50-02824 от 5.08.2019 г.
При использовании материалов
ссылка на газету «Москва
Меняется» обязательна. Мнение
редакции и авторов не всегда
совпадают. Статьи в рубрике
«Ситуация» и под значком @
публикуются на правах рекламы.

ОТПЕЧАТАНО

в ООО «Павловский печатный дом»
143581, Московская область,
Истринский район,
сельское поселение Павло-
Слободское,
деревня Лешково, д. 242
Заказ № 0148/920
Дата выхода: 27.10.2020
Общий тираж 10 000 экз.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

Газета распространяется
бесплатно
на территории Москвы.





МОСИНЖПРОЕКТ®

**ПРОЕКТИРУЕМ БУДУЩЕЕ, СТРОИМ НАСТОЯЩЕЕ
С 1958 ГОДА!**

