



**ИНЖЕНЕРНЫЕ
СООРУЖЕНИЯ**

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
ЖУРНАЛ
АО «МОСИНЖПРОЕКТ»

2023 – №4 (55)

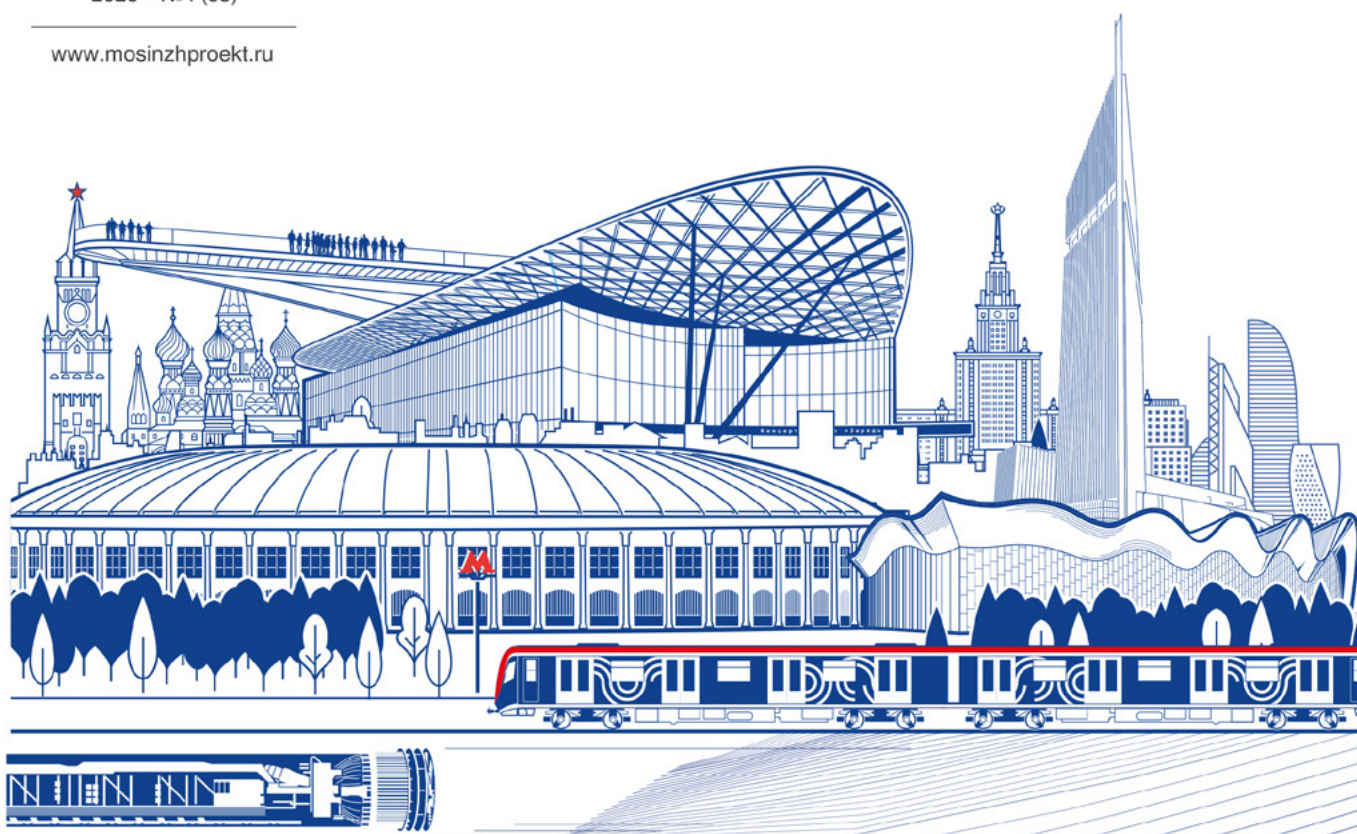
www.mosinzhprouekt.ru



МОСИНЖПРОЕКТ

ОСНОВАН В 1958 Г.

65



СТРОИМ НАСТОЯЩЕЕ, СОЗДАЕМ БУДУЩЕЕ!

ЛУЧШИЙ ГОРОД ЗЕМЛИ

Российская столица трансформировалась в мировые лидеры по качеству жизни и уровню развития инфраструктуры

МОСКВА – ТОЛЬКО ВПЕРЕД!

Мегполис не снижает набранных темпов развития

ПАРКИ-МАГНИТЫ

Чем похожи московское «Зарядье» и магнитогорское «Притяжение»?

КОМАНДА ПРОФЕССИОНАЛОВ

Генеральный директор
«Мосинжпроекта» о компетенциях
в строительстве мегапроектов

**Профессиональный журнал
АО «Мосинжпроект»**

Главный редактор:

Денис Есипов,
член Союза журналистов России

Члены редколлегии:

Павел Дудулин,
председатель редколлегии
Дмитрий Конюхов,
кандидат технических наук
Татьяна Поликанова,
кандидат политических наук

Выпускающие редакторы:

Татьяна Поликанова
Алена Терновая

Дизайн и верстка:

Роман Явно
Кирилл Родзевич

Фотографы:

Михаил Колобаев
Руслан Кривобок

Использованы фотографии
и визуальные материалы
пресс-служб Мэра г. Москвы,
Строительного комплекса г. Москвы.

Учредитель:

АО «Мосинжпроект»
Адрес учредителя и редакции:
125252, Москва,
Ходынский бульвар, д. 8
E-mail: press@mosinzhproekt.ru

Издание зарегистрировано
Федеральной службой по надзору
в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций.
Свидетельство ПИ № ФС77-65702
от 13 мая 2016 г.

Мнение авторов может не совпадать
с позицией редакции.

Отпечатано
в ООО «Печатный Дом Ильиных»
143430, Московская область,
Красногорский район, р.п. Нахабино,
ул.Советская, д.86
Заказ № 1639/923

Подписано в печать 01.08.2023 г.
Тираж: 3000 экз.
Распространяется бесплатно.



Денис Есипов,
главный редактор журнала
«Инженерные сооружения»

Уважаемые читатели!

Столица второй год подряд проводит Московский урбанистический форум в формате выставочной и просветительской программы, открытой для свободного посещения. Мероприятия проходят сразу на нескольких площадках: в «Лужниках», Гостином Дворе, «Манеже» и в 19 московских районах. А главную экспозицию «Город для каждого» с инсталляциями, посвященными 10 мегапроектам Москвы и изменениям, которые ждут столицу в ближайшие годы, развернут в парке и концертном зале «Зарядье».

Мало кто помнит, что Мосурбанфорум родился из экспертных сессий Международного конкурса на разработку концепции развития Московской агломерации, который проходил в 2012 году. В течение полугода признанные международные и российские градостроители и урбанисты предлагали свое видение развития Новой Москвы – территорий на юго-западе Подмосковья, которые тогда только планировалось присоединить. На базе самых продуктивных и передовых идей того конкурса и был впоследствии сформирован мастер-план развития новых территорий столицы.

Стало очевидно, что Москве и впредь необходимо «сверять часы» с экспертами в своем градостроительном развитии. И Мосурбанфорум стал ежегодным крупнейшим специализированным форумом для международного сообщества.

В 2023 году открытая деловая программа Мосурбанфорума и масштабный фестиваль Moscow Urban Fest «Город. Люди. Будущее» поможет вовлечь москвичей в дискуссию о направлениях современного развития столицы и вдохновить на активное формирование будущего Москвы.

Московские мегапроекты, которые реализуются в последнее десятилетие столичным Стройкомплексом, закладывают основу для устойчивого развития мегаполиса. В первую очередь речь идет о строительстве транспортных артерий города – Большой кольцевой линии метро, системы хордовых магистралей, МЦД, реконструкции дорог и транспортных развязок. Это настоящий транспортный скелет, который поддерживает жизнеспособность города и влияет на реализацию смежных градостроительных программ.

«Мосинжпроект», который отмечает в этом году свое 65-летие, неразрывно связан с историей развития Москвы. На современном этапе Группа компаний «Мосинжпроект» является инжиниринговым холдингом полного цикла и участвует в крупнейших градостроительных программах столицы. И в этом выпуске мы постарались доступно рассказать о трансформации Москвы в передовой мегаполис мира и ее важнейших изменениях, которые были реализованы при непосредственном участии столичной инжиниринговой компании «Мосинжпроект». 🏗

СОДЕРЖАНИЕ

4

КОРОТКО О ВАЖНОМ
НОВОСТИ

10

ОБЗОР
МОСКВА – ТОЛЬКО ВПЕРЕД!



Как изменился мегаполис
за последние 13 лет

18

ИНТЕРВЬЮ
КОМАНДА ПРОФЕССИОНАЛОВ



Юрий Кравцов рассказал,
как «Мосинжпроект» удастся
реализовывать мегапроекты

25

МЕТРО
ПАВИЛЬОН –
«ЛИЦО» СТАНЦИИ



Топ необычных вестибюлей
московского метро

30

ЗЕЛЕНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО
ПАРКИ-МАГНИТЫ



Что объединяет парк
«Зарядье» в Москве
и магнитогорское
«Притяжение»?

38

ТЕХНОЛОГИИ
СОЕДИНЯЯ БЕРЕГА



Новые мосты Москвы строят
как сложнейшие инженерные
сооружения

44

АРХИТЕКТУРА
НУЖНО УВИДЕТЬ



Три маршрута для однодневной
экскурсии по Москве

52

МИРОВОЙ ОПЫТ
ЛУЧШИЙ ГОРОД ЗЕМЛИ



Сравним московские построенные
объекты с зарубежными аналогами

60

БЕЗОПАСНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО
ЭФФЕКТНО И ЭФФЕКТИВНО



Как спецодежда обеспечивает
безопасность на стройплощадке

64

ПРОФЕССИОНАЛ
ОБЩЕЕ ДЕЛО



Сотрудники холдинга
ГК «Мосинжпроект»
о преемственности поколений

74

ОПЫТ
ПОБЕДА ТЕХНОЛОГИЙ



Стадион «Лужники» и Дворец
гимнастики: как строительство
меняет спорт

80

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

ЗАДАЕМ ТРЕНДЫ
Москва заняла первое место
в рейтинге качества городской
среды в России

84

ИСТОРИЯ
МОСКВА В КИНООБЪЕКТИВЕ



Вспоминаем, какой была столица
на «советском экране»

94

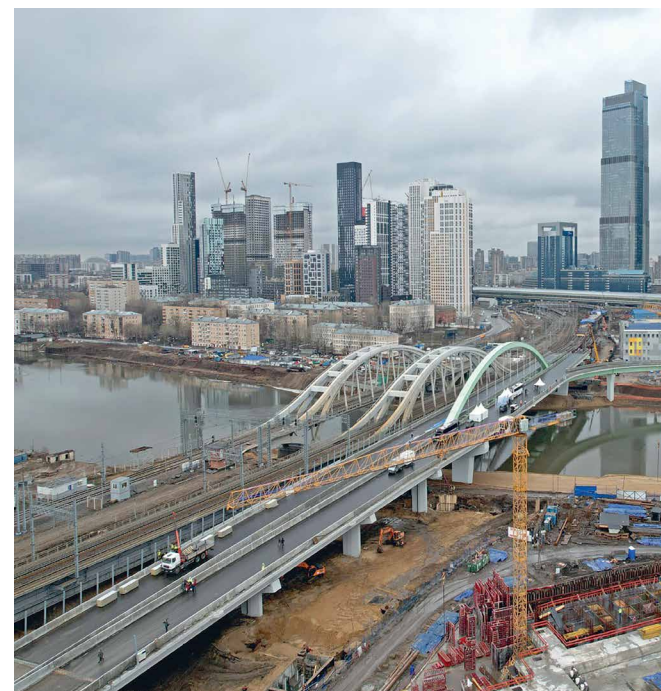
KEY TOPICS IN ENGLISH

Масштабному градостроительному проекту – программе реновации – 6 лет

«За эти годы пройден самый сложный этап реализации программы. Сформировали градостроительную документацию, выбрали территории для строительства больше 11 млн кв. метров жилья во всех округах столицы, утвердили перечень домов под расселение и ориентировочные сроки переезда жильцов», – написал Мэр Москвы Сергей Собянин в телеграм-канале.

По его словам, в эксплуатацию уже ввели 260 домов, в процессе переселения находятся 128 тысяч человек, а более 103 тысяч переехали в новые квартиры. В работе 231 новостройка, здесь получают квартиры свыше 150 тысяч москвичей.

Программа реновации была утверждена Мэром Москвы Сергеем Собяниным в августе 2017 года. В нее включено 5175 домов – это более 350 тыс. квартир, в которых проживает почти 1 млн москвичей. Первые новоселы переехали по реновации в феврале 2018 года.

**Северный дублер Кутузовского проспекта построят в 2023 году**

Основные строительные-монтажные работы на Северном дублере Кутузовского проспекта планируется завершить в этом году.

«Мы продолжаем реализацию крупнейшего дорожного проекта – Северного дублера Кутузовского проспекта. Новую шестиполосную вылетную магистраль строим от делового центра «Москва-Сити» и ТТК до транспортной развязки на пересечении МКАД с Молодоговардейской улицей. Дальше она выйдет на Северный обход города Одинцово в Московской области», – заявил Мэр Москвы Сергей Собянин.

Общая длина дороги со съездами и искусственными сооружениями составит свыше 20 км, в том числе основной ход – порядка 10 км. Помимо этого проводится модернизация улично-дорожной сети на территориях, примыкающих к дублеру.

Ежегодно в Москве строится около 100 км дорог. Протяженность магистральной улично-дорожной сети столицы увеличилась на 20% с 2011 года. Северный дублер Кутузовского проспекта улучшит транспортное обслуживание жителей районов с населением порядка 730 тыс. человек. Проезд по магистрали будет платным, взиматься средства станут безбарьерно.

Московский квантовый кластер появится в столице

Центр профильных исследований и разработок на базе инфраструктуры инновационного центра «Сколково» создадут в Москве.

«Квантовые технологии активно используются в автомобильной, фармацевтической и медицинской промышленности, авиа- и ракетостроении, микроэлектронике, сельском хозяйстве и информационных технологиях. На базе нового кластера разместятся лаборатории, научные группы Российского квантового центра, стартапы и мелкосерийные производства квантовых продуктов», – пояснил Мэр Москвы Сергей Собянин.

По его словам, все работы планируется завершить к концу 2024 года. Объем инвестиций в реализацию проекта составит порядка 6,5 млрд рублей.

За последние годы в Москве запустили ряд научно-технологических акселераторов и успешно реализовали пилотные проекты в этом направлении. В мегаполисе сосредоточены ведущие профильные научные центры и предприятия. Все это сделало столицу крупнейшим российским центром разработки и внедрения квантовых технологий.

**40 набережных благоустроили за 10 лет в Москве**

40 набережных общей протяженностью свыше 65 км привели в порядок за 10 лет в столице.

«Общая протяженность береговой линии Москвы-реки в пределах МКАД составляет порядка 170 км. Огромное богатство, которое должно служить всем жителям нашего города. Ведь хорошая набережная – это любимое место встреч и прогулок. Это зелень деревьев и неторопливый плеск речной воды. Это добрая и расслабленная атмосфера, в которую хочется окунуться после напряженной трудовой недели», – сказал Мэр Москвы Сергей Собянин.

По его словам, большинство московских набережных 10 лет назад не отвечали современным требованиям комфорта, они использовались в качестве автомобильных дорог и были практически недоступны для пешеходов. Мэр назвал возвращение набережных москвичам одной из важнейших программ благоустройства.

Реорганизация набережных Москвы-реки способствует улучшению городской экологии и облика столицы. Они становятся полноценными общественными пространствами. Здесь появляются беговые и велосипедные дорожки, причалы и мосты, пляжи, рестораны, фонтаны, спортивные зоны, детские площадки и др.

Объекты «Мосинжпроекта» с применением стекла – в числе лучших

Два объекта многофункционального общественного пространства «Притяжение» стали призерами IX Российского смотра-конкурса «Стекло в архитектуре», организованного Союзом архитекторов России.

Объект флоры и фауны «59 меридиан» получил серебряный диплом в разделе «Проекты» в номинации «Лучший объект нового строительства». Фуд-молл в составе первой очереди «Притяжения» отмечен дипломом Союза архитекторов России в разделе «Постройки».

«Холдинг реализовал множество проектов, включая новые станции метро и крупные здания и парки, которые отличает оригинальный архитектурный облик. В рамках общественного пространства «Притяжение», помимо парковой зоны и спортивного кластера, появятся различные сооружения. При их проектировании специалисты «Мосинжпроекта» применили немало интересных дизайнерских и инженерных решений, которые отметило жюри конкурса», – подчеркнул генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов.

Общественное пространство «Притяжение» создается в городе Магнитогорске Челябинской области. Ряд объектов первой очереди открылся летом 2022 года – центральная входная группа с бульваром и 23 га благоустроенной парковой территории, информационный центр, фуд-молл, детская площадка и роллер-парк. Также здесь появятся здание с океанариумом, всесезонный искусственный холм, веревочный парк, сад-лабиринт и др.

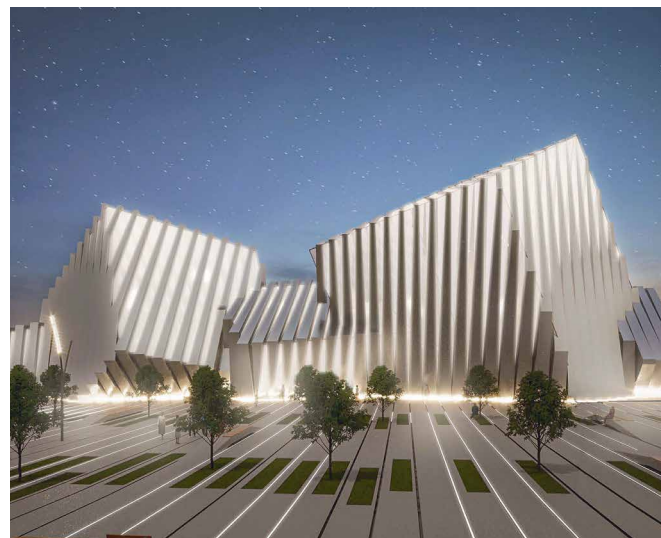
**Крупнейший в стране киномедиакластер появится в Москве**

Работы на одной из трех площадок кластера – МЕТМАШ на Рязанском проспекте – стартовали в марте.

«Реконструкцию первых 10 корпусов завершим в этом году. В них разместятся павильоны для съемок кино и рекламы, виртуального производства, Дом костюма и реквизита, киношкола. Далее здесь откроются Центр визуальных технологий, Инновационный центр разработок для киноиндустрии и 12 павильонов. Все работы планируем завершить в 2026 году», – сообщил Мэр Москвы Сергей Собянин.

Инфраструктура создается на базе советского предприятия ВНИИМЕТМАШ. Помимо этой площадки в кластер войдут КиноПарк «Москино» в Красной Пахре – пространство для натурных съемок, а также модернизированная Киностудия им. Горького для создания современного контента.

Москва – центр отечественной киноиндустрии. В столице снимается свыше 90% российских фильмов и сериалов. Участники рынка заинтересованы в появлении дополнительных площадей и антуражных локаций. Например, в прошлом году в составе концерна «Мосфильм» открылись киноконцертный комплекс и съемочный павильон № 17.





От всего сердца поздравляю московских строителей, работников промышленности строительных материалов, проектировщиков, архитекторов, коллег из регионов России, ветеранов отрасли с нашим профессиональным праздником – Днем строителя!

В Москве, как и во многих регионах Российской Федерации, идет масштабная работа по строительству комфортного жилья, полностью обеспеченного самой современной социальной, инженерной и транспортной инфраструктурой. Для всех московских строителей эта работа – дело чести.

В городе строятся миллионы квадратных метров жилья, десятки социальных объектов: поликлиники, школы, детские сады, спортивные комплексы. В столице полным ходом ведется реконструкция существующих и строительство новых транспортных артерий. Завершается создание новой дорожно-транспортной системы столицы, строятся линии и станции метро, МЦД, создаются новые вокзалы для пересадки между разными видами транспорта.

Убежден, что высокое мастерство и профессионализм московских строителей, их огромный производственный и интеллектуальный потенциал позволят с честью выполнить все задачи, которые ставят перед ними руководство страны, Мэр, Правительство города и москвичи.

От всей души желаю всем, кто связал свою профессиональную карьеру со строительством, крепкого здоровья, счастья и благополучия!

*А.Ю. Бочкарёв,
заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы
по вопросам градостроительной политики и строительства*

**С Днём
строителя!**

МОСКВА — ТОЛЬКО ВПЕРЕД!

РОССИЙСКАЯ СТОЛИЦА НЕ СНИЖАЕТ НАБРАННЫХ ТЕМПОВ РАЗВИТИЯ

Москва — лидер по развитию как инфраструктуры, так и городских сервисов. С каждым годом столица становится все более комфортной для жизни. Немалую роль в этом играет Строительный комплекс. О том, как изменился мегаполис за последние 13 лет, — в материале.

📍 Ника Булгакова

Сравнивая Москву начала 2010-х и Москву настоящую, невозможно не заметить качественные изменения главного мегаполиса страны. Столица не просто стала краше – город сделал настоящий прорыв в развитии инфраструктуры.

Москва меняется из года в год. В городе активно строится жилье, создаются рабочие места, возводятся важнейшие социальные объекты, формируется новая транспортная структура. Это развитие не смогли остановить ни пандемия коронавируса, ни санкции в отношении нашей страны.

Как отметил Мэр столицы Сергей Собянин, сейчас в Москве наблюдаются рекордные объемы строительства. Рассказываем о главных достижениях столичного Строй-комплекса за последние годы.

Развитие метро

Высокий уровень развития транспортной инфраструктуры – приоритет для столичных властей. Система метрополитена не только пополняется станциями на существующих линиях, но и прирастает новыми радиусами. Не зря российская столица считается одним из мировых лидеров по темпам расширения подземки.

С 2011 года в столице построили и открыли 78 станций метро, причем 48 из них – за последние пять лет. За это время новыми участкамиполнились старейшая ветка подземки – Сокольническая, а также Арбатско-Покровская, Люблинско-Дмитровская, Замоскворецкая и Бутовская, открылись новые линии – Некрасовская, Солнцевская. И конечно, Большая кольцевая – самый сложный мегапроект метростроения.

Большое кольцо метро построили в рекордные сроки – за 10 лет. Это 70 км, 31 станция и три электродепо. Дизайн шести станций определили в ходе международных архитектурных конкурсов.

БКЛ кардинально изменила жизнь москвичей. Благодаря новой линии разгрузились другие ветки подземки, у горожан появилось порядка 50 пересадок, а также экономия времени в пути, которая составляет до 45 минут в день. Масштабы реализованного проекта поражают. Над созданием самого длинного в мире метрокольца трудились 20 тыс. человек.

С запуском БКЛ рост подземки не остановился. Скоро три новые станции откроются на северном участке Люблинско-Дмитровской линии – «Яхромская», «Лианозово» и «Физтех».



Метро дойдет и до аэропорта. Скоро Внуково станет первой в России воздушной гаванью с собственной станцией подземки. На новом участке Солнцевской линии для пассажиров заработают станции «Пыхтино» и «Аэропорт Внуково», а соединять их будет 12-й метромост Москвы – через реку Ликову.

В 2024 году транспортная реальность у «новых» москвичей изменится с открытием конечной станции «Потапово» на Сокольнической линии. Она станет уникальным объектом – это будет первая наземная отапливаемая станция метро в городе.

В перспективе появится и совершенно новая линия подземки – Троицкая, которая протянется от станции «ЗИЛ» до Новой Москвы. Новый радиус метро будет включать 17 станций. Эта ветка станет самой протяженной, расположенной за МКАД.

Кроме того, в Московском метрополитене планируется построить еще две линии – Бирюлёвскую и Рублёво-Архангельскую.

Говоря о столичной подземке, нельзя не упомянуть Московское центральное кольцо (МЦК), которое запустили 10 сентября 2016 года. Длина кольца составляет 54 км, на нем расположена 31 станция. По сути, москвичи получили еще одну линию метро, но только наземную.

Со станций МЦК можно сделать пересадку на метро и Московские центральные диаметры (МЦД).

Не просто электрички

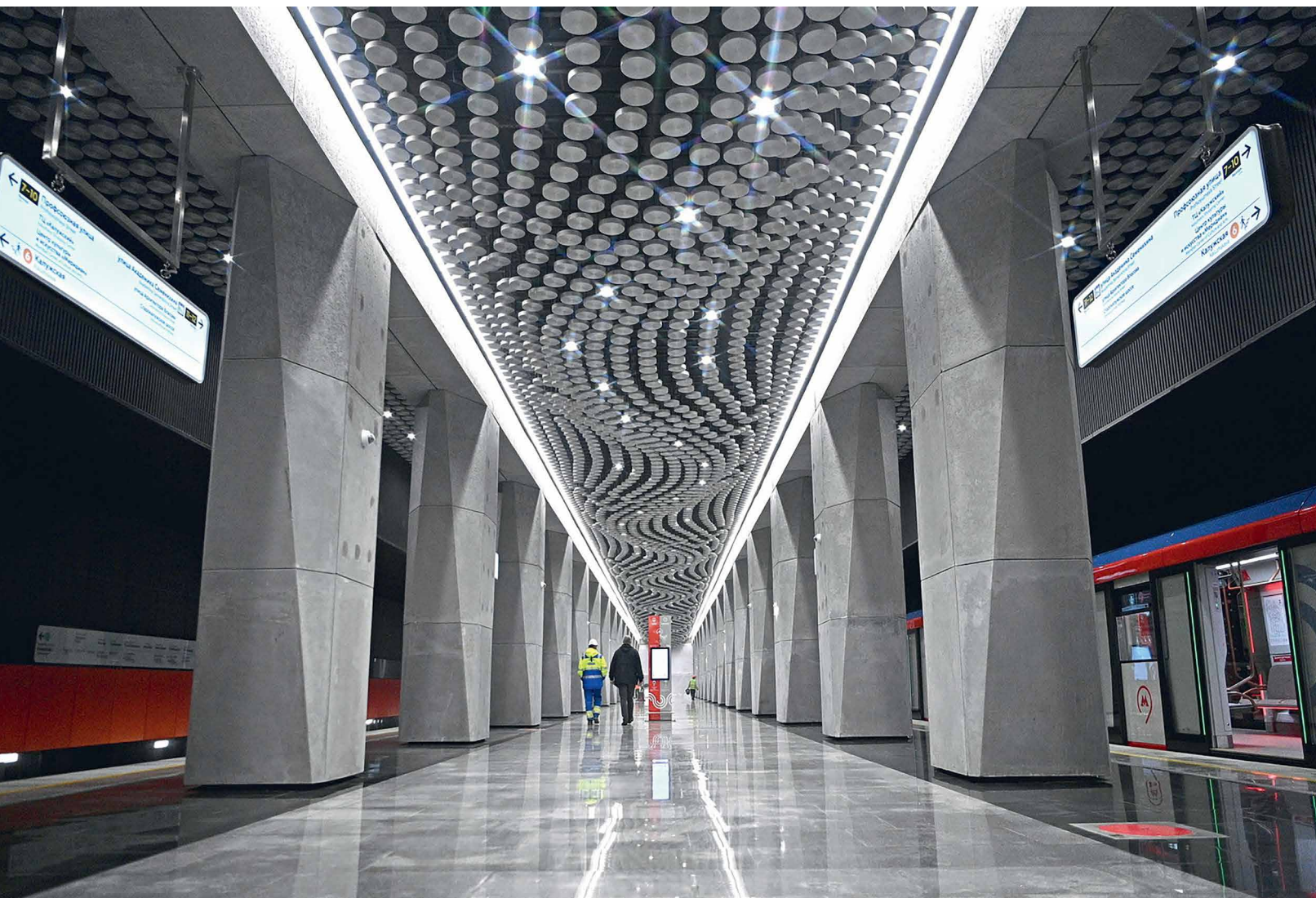
Еще один вид городского транспорта, который власти подарили жителям столицы, – Московские центральные диаметры, это целая сеть связанных железнодорожных маршрутов. Это крупнейший транспортный проект Москвы и Подмосковья. Первые два диаметра – МЦД-1 и МЦД-2 – запустили в ноябре 2019 года.

«Первый и второй диаметры с момента запуска перевезли 600 млн пассажиров. Сегодня на них ежедневно совершается до 620 тыс. поездок. D1 и D2 связали больше 40 районов столицы и несколько городов Подмосковья и стали основой транспортного каркаса Московского региона», – ранее написал Мэр столицы Сергей Собянин в телеграм-канале.

По его словам, запущенные диаметры не только улучшили связь Москвы с Московской областью, но и стали аналогом метро. За три с половиной года число поездок на МЦД внутри города выросло почти в два раза.

На очереди еще два диаметра – МЦД-3 и МЦД-4. Их планируется открыть уже в этом году. «Мы запустим D3, который соединит Зеленоград и Раменское, и D4 – он свяжет Апрелевку и Железнодорожный. Число станций МЦД вырастет более чем в два раза, а жители Московского региона станут еще мобильнее благодаря новым маршрутам», – заявил Сергей Собянин.

В результате благодаря развитию системы подземного и наземного метро более 90% москвичей будут проживать в районах, обслуживаемых метрополитеном.





щик напрямую привлекал деньги дольщиков, к проектному финансированию с использованием счетов эскроу.

Такое нововведение призвано обеспечить безопасность и надежность средств, которые граждане вложили в строительство. По новой схеме их деньги поступают в банк на эскроу-счета, где они хранятся до ввода объекта или иных обстоятельств, к примеру, расторжения договора и пр. Сейчас в Москве остается 50 проектов общей площадью 2,7 млн кв. метров, которые реализуются по «старой» схеме финансирования.

Самый масштабный градостроительный проект Москвы в сфере жилищного строительства – программа реновации жилья, утвержденная Мэром Сергеем Собяниным в августе 2017 года. В нее включено 5175 ветхих домов, в которых проживает около 1 млн человек. Для них в городе возводятся современные новостройки.

«Программа реновации идет полным ходом во всех округах столицы. Новоселами уже стали или находятся в процессе оформления документов 127,5 тыс. горожан. Частично или полностью сейчас расселено 795 домов старого жилищного фонда», – пояснил Мэр Москвы Сергей Собянин.

С начала программы в столице подобрано 587 стартовых площадок, построено около 260 домов, возводится еще более 210 новостроек, проектируется порядка 200 зданий.

По условиям программы москвичам предлагают квартиры с улучшенной отделкой. Они оснаще-

ны сантехникой, светильниками и кухонной плитой. Первые этажи домов нежилые и предназначены для размещения магазинов, аптек и предприятий сферы обслуживания.

Реновация – это не только переселение из старых домов в новые, но и повышение качества жизни в целом. В кварталах по этой программе появляются места для занятий спортом, прогулочные маршруты, детские площадки и благоустроенные скверы, строятся поликлиники, школы, спортивные и культурные объекты.

Социальное развитие

Москва придерживается принципа последовательного создания качественной городской среды в районах независимо от их удаленности от центра. Особое внимание, конечно, уделяется строительству объектов социальной инфраструктуры и обеспечению горожан местами в них.

За последние 12 лет в городе появилось свыше 900 новых объектов: больничных корпусов и поликлиник, детских садов и школ, объектов культуры и спорта.

Помимо строительства новых медицинских учреждений в столице обновляется уже имеющийся фонд объектов здравоохранения. Так, в этом году планируется завершить программу обновления амбулаторного фонда Москвы – отремонтировать свыше 200 поликлиник.

Строительство дорог

Развитие транспортной инфраструктуры включает не только метростроение, но и дорожное строительство. В 2011–2023 годах в Москве построили свыше 1200 км дорог, а протяженность магистральной улично-дорожной сети увеличилась на 20%.

По сути, в российской столице сформировался новый транспортный каркас, благодаря которому улучшилась ситуация на дорогах.

Сейчас мегапроектом в области дорожного строительства является создание Московского скоростного диаметра (МСД). Это новая бессветофорная городская трасса длиной 68 км, которая соединит крупнейшие вылетные магистрали столицы.

На севере продолжением МСД станет федеральная трасса М11 Москва – Санкт-Петербург, на востоке – строящаяся магистраль М12 Москва – Казань, на юге – главная дорога Новой Москвы Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе. Основной участок диаметра ввели в сентябре 2022 года. Строительство южного направления продолжается.

Наиболее значимые объекты, помимо МСД, – участки Южной рокады, транспортные развязки на пересечении МКАД с улицей Верхние Поля и Алтуфьевским шоссе, автодорога Варшавское шоссе – деревня Андреевское – деревня Яковлево, Дмитровский путепровод и др.

Недвижимость

Как известно, Москва строится с учетом комплексности и сбалансированности. Наряду с жильем возводятся объекты инфраструктуры.

С 2011 года в столице сдали свыше 120 млн кв. метров недвижимости. Годовой план ввода на этот год выполнен более чем на две четверти.

«Вопреки прогнозам и опасениям, международные санкции не оказали существенного влияния на строительную отрасль. Уже к июлю мы выполнили план ввода недвижимости этого года более чем на 76%», – сказал заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Строительству жилья в столице уделяется огромное внимание – об этом говорят ежегодные объемы его ввода. Например, с 2011 года в Москве сдали более 50 млн кв. метров жилой недвижимости.

В 2022 году на территории города ввели 6,8 млн кв. метров жилья. Показатели 2021 года и вовсе превзошли все ожидания: тогда построили 7,4 млн «квадратов» жилой недвижимости, что стало рекордом за всю историю города, включая период массового жилищного строительства 1960-х годов.

С 2019 года жилищное строительство претерпело существенные изменения: российские девелоперы перешли от долевого строительства по старой схеме, когда застрой-



Бывшие промзоны

С 2011 года в границах промышленных и коммунальных зон города ввели более 1,1 тыс. объектов различной недвижимости общей площадью свыше 38,3 млн кв. метров, в том числе более 16 млн «квадратов» жилья.

«Промзоны являются площадками активного роста и развития, здесь реализуются сотни градостроительных проектов, которые позволяют вовлекать в полноценную городскую жизнь заброшенные и пустующие территории. Территории бывших заводов и фабрик и в перспективе будут привлекательны для реализации разных проектов, в первую очередь за счет своего расположения и общей площади. Частный бизнес и девелоперы охотно инвестируют в создание новых районов на их месте», — пояснил заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочарёв.

В столице действует программа комплексного развития территорий (КРТ). Она позволяет преобразовать неиспользуемые и фактически заброшенные городские территории. В ходе ее реализации создаются многофункциональные кварталы, где проектируются комфортное жилье, дороги и необходимая инфраструктура.

Сейчас в Москве инвесторы реализуют 16 проектов КРТ, по которым возведут почти 3,3 млн кв. метров жилья, а также около 2,6 млн «квадратов» производственных и общественно-деловых объектов — школ, детских садов,

спорткомплексов, медицинских, деловых и торговых центров, технопарков и др. Это позволит создать в столице почти 58 тыс. рабочих мест.

Всего на разных стадиях реализации в городе находятся 188 проектов КРТ общей площадью порядка 2450 га.

Рабочие места

В последние годы в Москве набирает масштаб программа стимулирования создания мест приложения труда, призванная решить проблему маятниковой миграции (когда люди утром едут на работу в центр города и вечером возвращаются домой) и позволить большему количеству москвичей найти работу рядом с домом.

За последние 10 лет за пределами Третьего транспортного кольца возвели 36 млн кв. метров коммерческой недвижимости — технопарков, офисов, торговых и соцобъектов, в которых появились тысячи рабочих мест.

«В ближайшее десятилетие вместе с бизнесом мы планируем создать сотни тысяч рабочих мест за пределами центра. И одним из важных инструментов решения этой задачи стала специальная программа стимулирования создания мест приложения труда», — заявил Мэр Москвы Сергей Собянин.

По программе инвесторы получают дополнительные стимулы, если строят коммерческие объекты не в центре Москвы: их освобождают от платы за изменение вида разрешенного использования земли, на которой они возводят



жилые дома, если одновременно создаются коммерческие, промышленные и социальные объекты, гостиницы и логистические центры.

С 2020 года подписано 43 соглашения с инвесторами, по которым они возведут 91 объект и создадут около 68 тыс. рабочих мест. Частные инвестиции в реализацию проектов составят 182,6 млрд рублей.

«Большая часть рабочих мест — 44,2 тыс. — будет создана в офисах, бизнес-центрах, объектах торговли и общепита. Свыше 18 тыс. мест приложения труда появится на современных производствах и в логистических комплексах. Новые социальные, научные и спортивные объекты — это еще почти 5 тыс. рабочих мест», — пояснил Сергей Собянин.

Новая Москва — главный мегапроект

Москву уже невозможно представить без присоединенных территорий. Знаковое событие произошло 1 июля 2012 года — в составе столицы появились Троицкий и Новомосковский административные округа. Ранее эти земли находились в составе Московской области.

Новая Москва развивается опережающими темпами. Основной акцент сделан на полицентричности, создании альтернативных центров приложения труда, отдыха и проживания людей.

Здесь возводится не только жилье, но и социальные объекты, а также создаются рабочие места, улучшается транс-

портная инфраструктура, модернизируются общественные пространства.

С момента вхождения в состав Москвы в ТиНАО пришло метро — открыты восемь станций, построено свыше 360 км дорог, около 24 млн кв. метров жилья, 126 объектов образования, 18 учреждений здравоохранения, обустроено 32 парка/сквера.

За 11 лет в Новой Москве утроилось количество рабочих мест: это новые производства, логистика, финансовый сектор и ИТ, социальная сфера, малый и средний бизнес, строительство. Уже 65% жителей ТиНАО имеют работу рядом с домом.

Троицкий и Новомосковский — самые молодые округа в столице по составу населения. Сюда переезжает молодежь: средний возраст покупателя жилья не превышает 35 лет.

Власти столицы делают все, чтобы город менялся к лучшему и становился все комфортнее для своих жителей, об этом свидетельствуют многочисленные программы развития и по-настоящему амбициозные проекты, реализуемые в городе.

Результаты этого развития говорят сами за себя: Москва занимает первое место в стране по показателю «Индекс качества городской среды» Минстроя. А в прошлом году российская столица заняла также первое место в категории «Уровень развития инфраструктуры» в рейтинге мировых городов ООН-Хабитат. 🌐

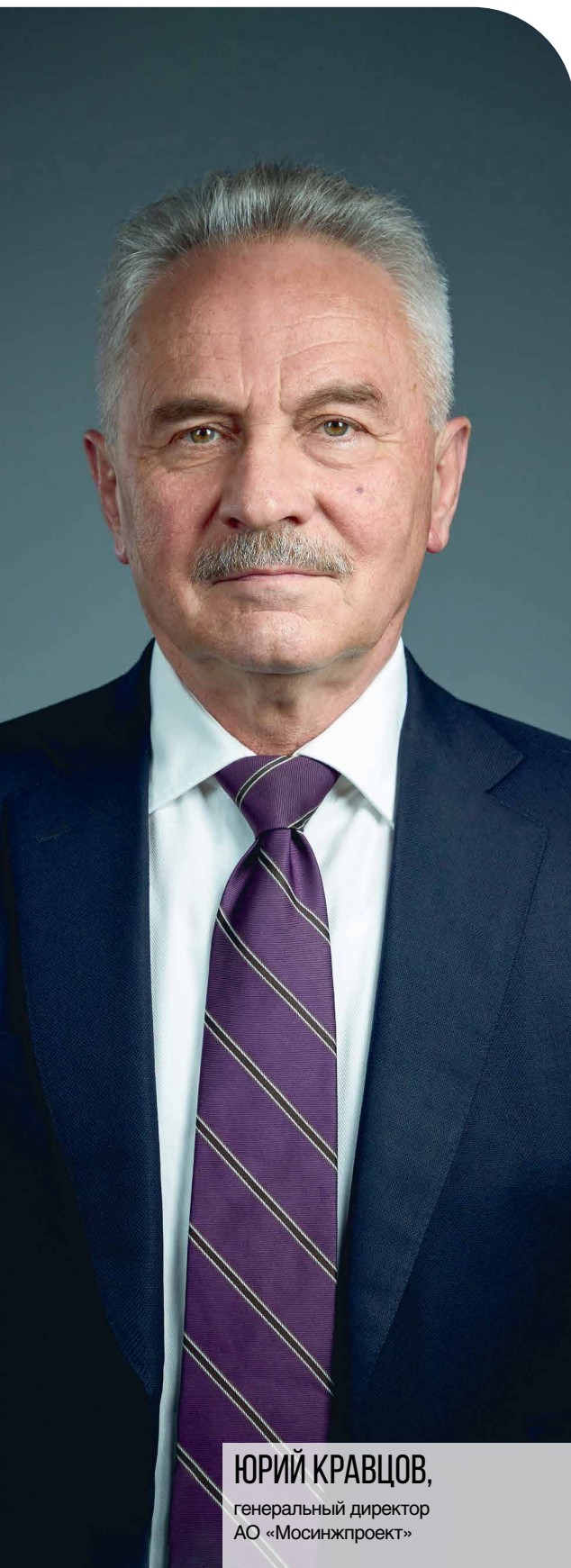


«МОСИНЖПРОЕКТ»: КОМАНДА ПРОФЕССИОНАЛОВ

ГЕНДИРЕКТОР «МОСИНЖПРОЕКТА»
О КОМПЕТЕНЦИЯХ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ
МЕГАПРОЕКТОВ СТОЛИЦЫ

Все 65 лет история столичной инжиниринговой компании «Мосинжпроект» неразрывно связана с градостроительным развитием Москвы. Именно при участии специалистов холдинга произошли важнейшие изменения в развитии инженерной и транспортной инфраструктуры города. А современный «Мосинжпроект» стал флагманом строительной отрасли Москвы, который реализует знаковые гражданские объекты, а также мегапроекты по строительству метро и дорожно-транспортной инфраструктуры. Планами на будущее и результатами, которыми гордится компания, поделился в интервью генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов.

Алёна Терновая



ЮРИЙ КРАВЦОВ,
генеральный директор
АО «Мосинжпроект»

– Юрий Николаевич, какие изменения претерпел «Мосинжпроект» за свою историю? И как можно охарактеризовать деятельность компании в настоящее время?

– «Мосинжпроект» создавался в конце 1950-х, в период, когда стартовала массовая застройка новых территорий. Москве нужна была организация, которая занялась бы комплексным проектированием инженерных сооружений и сетей подземных коммуникаций.

Не будет преувеличением сказать, что современная Москва стоит на коммуникациях, спроектированных когда-то специалистами холдинга. При участии «Мосинжпроекта» проведена массовая газификация столицы, запроектированы тысячи километров теплотрасс, канализации. Среди важнейших проектов – система освещения МКАД и комплексная схема электроснабжения центра столицы.

Еще одним ключевым направлением работы с самого начала деятельности «Мосинжпроекта» стало проектирование дорожных объектов. За годы работы специалисты компании приняли участие в создании свыше 6000 км автодорог в Москве, более 100 мостов и эстакад, 300 подземных и надземных пешеходных переходов.

Например, в 1984 году в рамках строительства масштабного дорожного проекта тех лет – Третьего транспортного кольца специалистами «Мосинжпроекта» была создана уникальная Русаковская эстакада – спроектирован участок пролета длиной 62,5 метра без промежуточных опор. До сих пор это сооружение не имеет аналогов в Европе.

На современном этапе «Мосинжпроект», пройдя путь от проектного института, стал одним из крупнейших российских инженеринговых холдингов полного цикла, реализующих комплексные проекты под ключ – от создания концепции до ввода в эксплуатацию.

Группа компаний на современном этапе участвует в крупнейших градостроительных программах столицы – формировании нового транспортного каркаса Москвы, развитии территорий крупных градостроительных проектов города. Компания осуществляет также проектирование и строительство знаковых гражданских объектов и общественных пространств.

Но, конечно, ключевые компетенции «Мосинжпроекта» сформированы благодаря участию в Программе развития московского метро. С участием холдинга за 12 лет введено свыше 152 км линий и 70 новых станций метрополитена, построено и реконструировано 11 электродепо.

– Безусловно, историческое событие для Москвы состоялось 1 марта 2023 года, когда замкнулась Большая кольцевая линия метро. Как вы оцениваете работу холдинга над этим флагманским проектом?

– Реализация Большой кольцевой линии, как и другие проекты по созданию и развитию транспортного каркаса Москвы, это в первую очередь заслуга руководства города. Мэр Москвы инициировал масштабные преобразования транспортной системы столицы, в которых развитие метрополитена заняло особое



место. Всего за 10 лет подземка выросла на 30%. Смелый и амбициозный проект БКЛ, зеленый свет которому дал лично Сергей Семенович Собянин, стал венцом современного этапа отечественного метростроения. Большая кольцевая линия – самое длинное в мире 70-километровое метрокольцо, созданное в условиях плотной застройки густонаселенного мегаполиса. К строительству БКЛ были привлечены огромные трудовые ресурсы – число одновременно работающих специалистов в пиковые периоды достигало 11,5 тысячи человек. Руководитель Строймкомплекса Москвы Андрей Юрьевич Бочкарев непосредственно координировал реализацию проекта на всех его этапах, лично контролировал ход строительства, обеспечивая оперативное принятие необходимых управленческих решений на самом высоком уровне.

Использование инновационных решений при организации рабочих процессов позволило реализовать столь сложный проект в рекордно короткие сроки – всего за 10 лет. Например, «Мосинжпроект» внедрил систему планирования и мониторинга численности персонала на объектах строительства. Это помогло проанализировать открытые фронты работ и доступность рабочих на стройплощадках, гибко распределяя ресурсы между объектами.

Перед запуском строительства мы проанализировали все возможные сценарии и лучшие мировые практики. Например, оценили перспективы внедрения различных ме-

тодов для оптимизации глубоких проходок и для ускорения щитовой проходки, активно внедряли цифровое моделирование. Все это потребовало серьезной адаптации и доработки в московских условиях. Например, гидрогеологии (нестабильные обводненные грунты), эксплуатационных особенностей, нормативного регулирования («Мосинжпроект» участвует в формировании российской законодательной базы по метростроению и ТИМ). Тем не менее нашим специалистам удалось выработать оптимальные технологические решения, которые позволили обеспечить масштабное строительство в сжатые сроки.

– Все ли удалось выполнить в плановые сроки? Какие работы еще предстоят?

– БКЛ сегодня – это 31 станция, 20 пересадок на действующие линии метро и три на перспективные, а также на станции Московского центрального кольца и платформы Московского центрального диаметра. В связи с особенностями взаимной интеграции с действующей инфраструктурой метрополитена, в том числе со станциями – объектами культурного наследия Москвы, работа на ряде объектов продолжается.

Так, на станции «Электрозаводская» ведется строительство подземной пересадки на Арбатско-Покровскую ветку. Проходка перехода уже закончена, она осуществлялась с помощью средств малой механизации без использования



тоннелепроходческих комплексов. Это обусловлено близостью двух действующих станций метро и инфраструктуры железной дороги – необходимо было обеспечить их бесперебойную работу.

На базе станции БКЛ «Нагатинский Затон» продолжается формирование пересадочного узла и общественного пространства. Первым этапом его создания стал ввод в эксплуатацию станции метро и благоустройство 1,9 гектара прилегающей к ней территории.

В рамках второго этапа началась реконструкция улично-дорожной сети общей длиной 730 метров. На очереди – сооружение отстойно-разворотной площадки для электробусов со зданием конечной станции. В проект также входит благоустройство парковой территории и набережной Нагатинского затона.

– Какими техническими решениями, реализованными в рамках БКЛ, вы гордитесь?

– Среди ключевых могу выделить переход к станциям преимущественно мелкого заложения, что позволило интенсифицировать проходку тоннелей с помощью тоннелепроходческих механизированных комплексов (ТПМК), а также унификацию конструктивных элементов станционных комплексов метро для их повторного применения.

Всего при строительстве БКЛ было применено 33 ТПМК – из них 29 диаметром шесть метров и четыре

щита диаметром 10 метров, которые предназначены для строительства двухпутных тоннелей. Использование щитов-гигантов позволяет отказаться от возведения дополнительных притоннельных сооружений. Это особенно важно в случаях, когда трассы тоннелей проходят, например, под крупными водоемами. Именно десятиметровые ТПМК построили протяженные участки тоннелей БКЛ под Нагатинским затоном и Москвой-рекой длиной 550 и 500 метров.

Во время строительства БКЛ специалистами Группы компаний «Мосинжпроект» был специально организован центр управления проходкой, куда в режиме реального времени поступала вся информация о ходе строительства тоннелей. Это позволяло оперативно реагировать на любые отклонения и корректировать действия экипажей тоннелепроходческих комплексов. Технология по итогам апробации признана успешной и применяется при строительстве других линий метро в Москве.

Также при возведении тоннелей БКЛ была внедрена система научного сопровождения подземного строительства. наших строителей консультировали специалисты Тоннельной ассоциации России (ТАР) – общественной организации, объединяющей самых авторитетных специалистов в области подземного строительства в нашей стране и входящей в структуру Международной тоннельной ассоциации. В 2022 году «Мосинжпроект» с проектом

БКЛ стал победителем конкурсов Тоннельной ассоциации за лучшее применение передовых технологий при строительстве тоннелей и подземных сооружений и за разработку математического моделирования тоннелепроходки и расчет параметра, влияющего на оседание земной поверхности.

В ходе работы над БКЛ специалисты холдинга «Мосинжпроект» разработали систему интерактивного управления технологическими параметрами производства горнопроходческих работ. На стадии проектно-изыскательских работ проводилась оценка рисков строительства применительно к конкретной территории, подбирались оптимальные для этого участка города технологии подземного строительства, машины и механизмы, оказывающие минимальное воздействие на окружающую среду и городскую застройку, разрабатывались регламенты работы проходческих щитов.

И, конечно, использование 3D-моделей и элементов ТИМ оптимизировало многие процессы работы над БКЛ. Впервые элементы технологий информационного моделирования были применены для увязки инженерных систем на строительстве станций «Терехово», «Кунцевская» и «Давыдково». Это позволило минимизировать коллизии, возникающие в ходе строительства.

Трехмерное моделирование также использовали на станциях «Кленовый бульвар», «Нагатинский Затон», «Печатники» и «Текстильщики» и трех притоннельных сооружениях восточного участка.

– Каковы планы по строительству метро в Москве на 2023 год и ближайшие годы?

– В ближайших планах – завершение строительства нескольких участков радиальных линий метро. Это продление Люблинско-Дмитровской линии до поселка Северный со станциями «Яхромская», «Лянозово» и «Физтех».

Также в высокой степени готовности находится Солнцевская линия с новыми станциями «Пыхтино», «Аэропорт Внуково» и метромостом. С запуском этого участка впервые в России аэропорт будет иметь свою станцию метро.

На завершающей стадии находятся и два электродепо для обслуживания поездов метро – «Южное» и «Аминьевское».

Продолжается строительство Троицкой линии. В зоне ответственности «Мосинжпроекта» сегодня – строительство девяти станций: «ЗИЛ», «Крымская», «Академическая», «Вавиловская», «Новаторская», «Университет Дружбы Народов», «Генерала Тюленева», «Тютчевская» и «Корниловская». На многих станциях новой ветки уже ведутся архитектурная отделка и монтаж инженерных систем. И холдинг продолжает работу над созданием новых веток метро – Рублёво-Архангельской и Бирюлёвской.

В ближайшей перспективе также собираемся начать строительство станции метро «Южный порт» на перегоне

«Кожуховская» – «Печатники» Люблинско-Дмитровской линии метро. Станция станет центром притяжения огромной территории «Южный порт», которую реорганизуют. Планируется, что этот новый район столицы будет больше по объему застройки, чем «Москва-Сити».

Это будет подземная станция, возведение которой на действующей ветке метро выполняют без остановки движения поездов в определенные технологические окна. «Южный порт» расположится под Южнопортовой улицей, станция будет иметь выходы на обе стороны дороги, и в том числе непосредственно к причалу.

– Какие дорожно-транспортные проекты планируете сдать в эксплуатацию в этом году?

– «Мосинжпроект» выступает генеральным подрядчиком и генеральным проектировщиком нескольких участков Московского скоростного диаметра – одного из главных проектов дорожного строительства в столице. В этом году мы должны выполнить основные работы по организации сквозного проезда по Юго-Восточной и Северо-Восточной хордам, которые формируют МСД.

В этом году мы завершили реконструкцию Ступинского проезда и открыли ряд участков южного направления МСД. Два участка – от улицы Шоссейной до улицы Полбина и от улицы Полбина до Курьяновского бульвара. Строительство было завершено на шесть месяцев раньше срока по контракту. Общая длина шестиполосной трассы составляет порядка 6,5 километра.

В начале августа состоялось открытие еще двух участков МСД – от улицы Маршала Шестопалова до Павелецкого направления Московской железной дороги и от железной дороги до пересечения с МКАД. Два новых отрезка Московского скоростного диаметра соединены путепроводом тоннельного типа длиной 46 метров. Сооружение объединяет семь полос движения – три в направлении центра города и четыре – в сторону области. При строительстве тоннеля был сформирован защитный экран из металлических труб, который в процессе выемки грунта принял на себя нагрузку от железнодорожного полотна. Использование такой технологии позволило обеспечить непрерывность движения поездов при строительстве несущих конструкций путепровода.

На других отрезках МСД, которые в основном состоят из эстакад, путепроводов и тоннелей, строительство находится на финальном этапе. Например, на крайнем участке МСД – от МКАД до автомобильной дороги Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе – ведется строительство четырех эстакад, двух тоннелей и моста через реку Битцу.

Работы ведутся под контролем Департамента строительства города Москвы и лично его руководителя Рафика Равиловича Загруднинова, который неоднократно отмечал высокое значение новой магистрали для транспортного каркаса столицы.



Также «Мосинжпроект» создает три участка Южной рокады – новой магистрали столицы, которая пройдет от развязки Рублёвского шоссе с МКАД до улицы Верхние Поля в Капотне. Общая длина дороги – 40 км.

Коме того, холдинг создает улично-дорожную сеть на ЗИЛе, в Новой Москве и на территориях ряда крупных градостроительных проектов.

– Холдинг реализует уникальные концепции развития каждой территории, над которой работает. Расскажите, как развиваются территории в Мнёвниках и АДЦ «Коммунарка»?

– На территории административно-делового центра (АДЦ) «Коммунарка» в конце прошлого года завершили первый этап создания улично-дорожной сети. Были открыты три путепровода длиной 1,7 км, которые связывают АДЦ с Калужским шоссе. А также одновременно ввели в эксплуатацию 10 км внутриквартальной дорожной сети и участок магистральной дороги (1,66 км) с мостом через реку Сосенку.

В рамках развития территории Мнёвниковской поймы, где «Мосинжпроект» выступает оператором развития крупного градостроительного проекта и координирует взаимодействие всех участников, ведется строительство автомобильного моста в сторону улицы Мясищева. Выполняется проектирование второго моста, которой

свяжет пойму с Новозаводской улицей. Также специалисты Института «Мосинжпроект» в этом году приступили к созданию проектной документации по велосипедному мосту через Москву-реку, который свяжет пойму с Филёвским парком.

Недавно прошел государственную экспертизу подготовленный специалистами Института проект надземного пешеходного перехода через улицу Нижние Мнёвники, который свяжет территорию около станции Большой кольцевой линии метро «Мнёвники» с набережной Москвы-реки.

Все искусственные сооружения будут взаимно интегрированы с улично-дорожной сетью на территории Мнёвниковской поймы общей протяженностью 11,9 км.

Территория Мнёвниковской поймы занимает площадь в 352 га. Проект планировки предусматривает создание жилой и деловой застройки, объектов социальной инфраструктуры и парковых зон за счет как городского бюджета, так и частных инвесторов. В результате развития территории этого крупного столичного градостроительного проекта здесь появится порядка 30 тыс. рабочих мест. Развитая улично-дорожная сеть повысит инвестиционную привлекательность развивающихся территорий.

Хочу отметить ключевую роль в реализации крупных градпроектов наших коллег из Стройкомплекса Москвы – Департамента строительства, Департамента строительной политики, Москомэкспертизы, Москомархитектуры,

Департамента развития новых территорий, Москомстройинвеста и Мосгосстройнадзора. Претворение в жизнь масштабных инициатив возможно только общими усилиями, благодаря тесному сотрудничеству между инжиниринговым холдингом и Правительством Москвы.

– В рамках открытия второй очереди городского курорта «Притяжение» его площадь увеличилась на 100 га. Южноуральцы уверены, что их парк по красоте и функционалу обошел даже московское «Зарядье». При этом оба проекта были реализованы «Мосинжпроектом». Почему компании, специализирующейся на создании масштабных транспортных объектов, интересно участвовать в создании общественных пространств?

– Обустройство парковых зон и жилой среды человека – это одно из самых увлекательных и сложных направлений, поскольку многофункциональные общественные пространства меняют облик городов, улучшают экологию и становятся центрами социальной активности горожан. У «Мосинжпроекта» есть необходимые компетенции, и мы готовы предлагать наши знания заказчикам, в том числе региональным.

Создание «Зарядья» – первого более чем за 70 лет нового парка в центре Москвы – стало одним из самых знаковых проектов холдинга. При проектировании и строительстве этого общественного пространства специалисты «Мосинжпроекта» наработали большой опыт в части создания уникального благоустройства.

Проект «Зарядья» послужил драйвером развития современных общественных пространств, причем не только в столице. Нашим успешным опытом заинтересовались на Урале: так, в Магнитогорске мы поэтапно реализуем проект всесезонного многофункционального общественного пространства «Притяжение» с парковой зоной, спортивным, образовательным и выставочными кластерами. В 2022 году объекты первой очереди «Притяжения» были удостоены двух наград международной архитектурно-дизайнерской премии «Золотой Трезини» Premio del Pubblico.

Важно, что «Мосинжпроект» создает общественные пространства на принципе многофункциональности, чтобы удовлетворить интересы и потребности разных категорий посетителей. Например, опыт «Зарядья» оказался очень востребован при благоустройстве городских территорий, в том числе и прилегающих к транспортным объектам, таким как станции метро. Так, территория возле станции БКЛ метро «Кунцевская», стала пространством для отдыха с рельефом, частично скрывающим технические сооружения метрополитена. Здесь обустроен амфитеатр, установлены поворотные парковые кресла и качели. А внешний вид территории перекликается с интерьером станции «Кунцевская» за счет дизайнерских решений и материалов.

В 2022 году при участии «Мосинжпроекта» открыт ландшафтный парк у станции метро «Некрасовка». На площади 4,5 га было высажено более 500 деревьев и 20 тысяч кустарников, проведена масштабная работа по созданию рельефа территории. Установлен фонтан, вокруг которого разместились детские и спортивные площадки, амфитеатр, беседки, павильоны и установлены малые архитектурные формы.

– Юрий Николаевич, три года назад вы возглавили холдинг и поставили перед собой амбициозную задачу реорганизовать систему управления в компании. Как оцениваете результат?

– Главным достижением является то, что сегодня Группа компаний «Мосинжпроект» – сплоченная команда профессионалов, способных выполнить любую задачу. Мы научились работать с чувством локтя. в Группе компаний работают более 14 тысяч строителей, проектировщиков, управленцев и сотрудников офиса. С их участием реализованы масштабные градостроительные инициативы Мэра Москвы, продолжают осуществляться сложнейшие проекты.

Компания аккумулировала компетенции корпоративного управления по существующему федеральному законодательству и в то же время глубоко погрузилась в управление процессом проектирования. Ведь проектирование – это не просто буквальное следование каким-то бумажкам, это процесс инжиниринга, который начинается от идеи и заканчивается регламентом дальнейшей эксплуатации объекта.

Думаю, еще год – и «Мосинжпроект» будет работать в режиме автокатализа, когда решаемая задача генерирует внутренний анализ. Чтобы следующую аналогичную задачу решать несколько по-другому: упростить, устранить коллизии, предложить принципиально новое решение.

И наиболее сложный вопрос, который всем нам предстоит поднять на новый уровень, – это вопросы промбезопасности, охраны труда и качества строительства. Есть два аспекта в строительстве, которые с точки зрения рисков никогда не могут быть сведены к нулю. Оба эти аспекта находятся в вопросах техники безопасности и качества строительства. И в истоках этих двух рисков всегда будет стоять человеческий фактор.

Что бы ни говорили, но внешняя среда всегда определяет поведение. И я вижу, как за три года мы усилили подход к безопасности на стройке. Потому что не решая вопрос с безопасностью, не решить вопрос с качеством строительства, управления, качеством всех процессов в компании. В современном мире в крупных строительных корпорациях нет разделения на вопросы техники безопасности и качества строительства. Они сведены в единый блок и в иерархии имеют одного руководителя. Ведь стройка в основном в головах. Строить на самом деле просто: главное – понять. ☺

ЭПОХА 1960-х

Разработаны проекты модернизации и нового строительства объектов улиц Горького, Новослободской, Садового кольца, гранитные набережные и мосты на Москве-реке, Водоотводном канале и реке Яузе. Проведена массовая газификация города.

Разработаны проекты московских микрорайонов: Чертаново, Ясенево, Тёплый Стан, Тропарёво, Строгино, Хорошёво-Мнёвники, Дегунино, Медведково, Измайлово, Вешняки, Орехово-Борисово и др.

Разработаны проекты крупнейших транспортных тоннелей Москвы – Таганского и Добрынинского.



1958 год

В столице началась массовая застройка территорий. Образован Институт по изысканиям и проектированию инженерных сооружений «Мосинжпроект». Можно смело говорить о том, что современная Москва стоит на коммуникациях, спроектированных когда-то специалистами компании.



ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ГРУППЫ

ОДИН ИЗ КРУПНЕЙШИХ
ИНЖИНИРИНГОВЫХ ХОЛДИНГОВ
РОССИИ

ХОЛДИНГ РЕАЛИЗУЕТ ПОЛНЫЙ ЦИКЛ РАБОТ —
ОТ ИДЕИ ДО ВВОДА ОБЪЕКТА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

ЭПОХА 1970-х

Спроектированы и построены инженерные коммуникации, коллекторы и теплотрассы для жилых районов Москвы: Тушино, Кожухово, Дегунино, Бескудниковский, Кунцево, Гольяново, Северный, Левобережный, Марьино, Алтуфьевский, Внуково, Щербинка. Участие в разработке проектов реконструкции Курского и Павелецкого вокзалов.



Разработана «Генеральная схема канализации Москвы до 2010 года» и заложены основные канализационные системы города – Южная, Западная, Северная, Черкизовская. Их создание исключило слив нечистот в открытые водоемы. Разработана система освещения МКАД и комплексная схема электроснабжения ЦАО.

ЭПОХА 1980-х

Участие в создании объектов для Олимпиады-80: Гребного канала и велотрека в Крылатском, жилого комплекса «Олимпийская деревня» и Олимпийского проспекта.

Разработана комплексная схема электроснабжения центра Москвы. В рамках создания Третьего транспортного кольца по проекту «Мосинжпроекта» была построена Рукавская эстакада. Специалисты запроектировали участок пролета длиной 62,5 м без единой опоры, расстояние от земли составило всего 1,73 м. Это сооружение не имеет аналогов в Европе. Эстакада проходит над 11 путями ж/д без промежуточных опор.



КОМПАНИЙ «МОСИНЖПРОЕКТ»

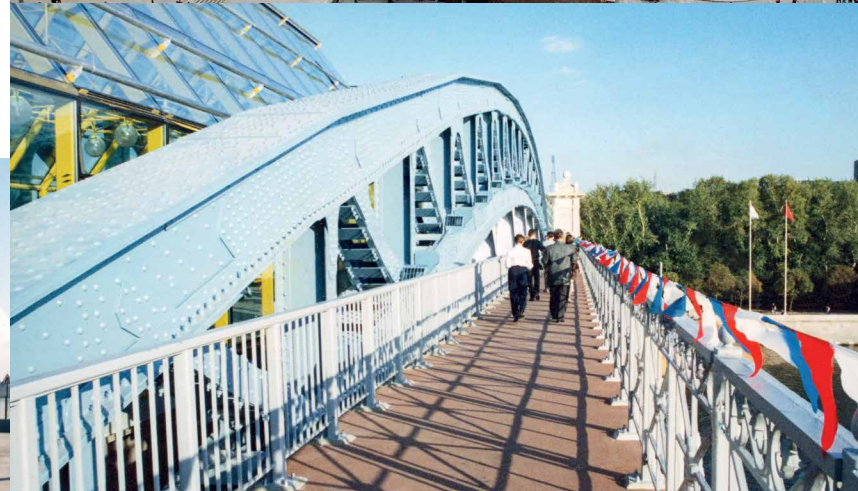
ПРОФЕССИОНАЛИЗМ И ОПЫТ СПЕЦИАЛИСТОВ
«МОСИНЖПРОЕКТА» ПОЗВОЛЯЮТ УСПЕШНО
РЕАЛИЗОВЫВАТЬ ПРОЕКТЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ

ЭПОХА 1990-х

Продолжено проектирование объектов мегапроекта Москвы – Третьего транспортного кольца: созданы уникальные проекты Гагаринского тоннеля, перемещения по реке двух московских железнодорожных мостов – Андреевского и Краснотульского. Разработаны проекты: пешеходный мост через Москву-реку в районе ЦПКиО им. Горького, Ленинградский проспект, ТЦ «Охотный ряд» на Манежной площади. Запроектированы тысячи километров теплотрасс, в том числе для Центрального выставочного зала «Манеж», площади Европы, водного стадиона «Динамо».

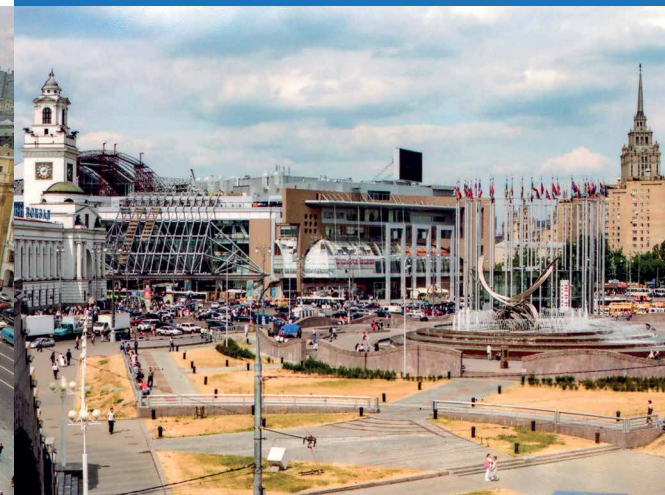


БОЛЕЕ 14 000
СОТРУДНИКОВ



ЭПОХА 2000-х

Разработка проектных решений с инженерными коммуникациями для площади Европы, развязки на ТТК. Проектирование Лефортовского тоннеля, тоннеля на Суцёвском Валу, комплекса тоннелей на площади Гагарина. Реконструкция Преображенской площади и площади Рижского вокзала. Проектирование участков хордовых магистралей.



ЭПОХА 2010–2020 гг.

Компания выступает оператором программы развития Московского метрополитена, управляющей компанией по строительству гражданских объектов, участвует в реализации ключевых дорожных проектов столицы.

ЛИДЕР НА СТРОИТЕЛЬНОМ
РЫНКЕ МОСКВЫ

ПАРК «ЗАРЯДЬЕ»



65
МОСИНЖПРОЕКТ
ОСНОВАН В 1959 Г.

Москва, 2017 г.

КАРАМЫШЕВСКИЙ МОСТ



65
МОСИНЖПРОЕКТ
ОСНОВАН В 1959 Г.

Москва, 2019 г.

ДВОРЕЦ ГИМНАСТИКИ ИРИНЫ ВИНЕР-УСМАНОВОЙ



65
МОСИНЖПРОЕКТ
ОСНОВАН В 1959 Г.

Москва, 2019 г.

БОЛЬШАЯ КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ МЕТРО



65
МОСИНЖПРОЕКТ
ОСНОВАН В 1959 Г.

Москва, 2023 г.

ПАВИЛЬОН — ЛИЦО СТАНЦИИ

ТОП НЕОБЫЧНЫХ ВЕСТИБЮЛЕЙ МЕТРО МОСКВЫ

Театр начинается с вешалки, а станция московского метро — с наземного вестибюля. Чаще всего входные павильоны новых станций метрополитена представляют собой уже привычные и узнаваемые прямоугольные коробки, но есть исключения, когда павильон становится настоящим произведением искусства.

📍 Ольга Завершнева

Вестибюли становятся своего рода лицом станции, поэтому архитекторы прикладывают немало усилий, чтобы создать уникальный и запоминающийся образ. При этом не стоит забывать, что вестибюль метро, как и сама станция, – это сложное технологическое сооружение.

«В первую очередь он должен соответствовать требованиям метрополитена в отношении пропускной способности, безопасности и так далее. Эстетические свойства в данном случае отходят на второй план. Но благодаря изобретательности архитекторов и дизайнеров получается сделать даже из таких технологических объектов очень интересные сооружения. Некоторые из них выглядят как арт-объекты», – рассказывает заместитель начальника управления архитектурного совета Москомархитектуры Сергей Глубокин.

По его словам, также в Москве стала распространенной конкурсная практика в сфере строительства метро, а там, где проводился открытый архитектурный конкурс, встречаются наиболее интересные наземные павильоны метро.

«Остальные станции тоже проектируются индивидуально, но это другой подход, в основном он выражается не в форме, а в дизайне и оформлении облицовочных панелей, поэтому они более простой формы», – отметил он.

«Солнцево»: сыр или солнечные зайчики

Дизайн станции «Солнцево» Солнцевской линии метро был выбран по итогам международного конкурса. Он отсылает к историческому прошлому района, напоминая о бревенчатых домиках деревни Суково, существовавшей здесь с XVII века.

В XXI веке форму деревенских домиков удалось повторить с помощью выполненных на заказ бетонных панелей. Особенность домиков – в прорезанных отверстиях, которые пропускают лучи солнца.

«Это непростое технологическое и красивое инженерное решение и при этом очень необычное с точки зрения архитектуры», – отметил Сергей Глубокин.

Главная сложность заключалась в том, чтобы сделать в бетонных панелях круглые отверстия, через которые падает свет. Внутри панелей проходит железная арматура, а отверстия для света в каждом блоке подгоняли вручную. Поверхность панелей защищена от попадания осадков специальным раствором, а отверстия закрыты акриловым стеклом.

«Мы решили, что если станция называется «Солнцево», то там должны быть солнечные зайчики. И эта задумка удалась», – пояснил директор архитектурного бюро-разработчика Дмитрий Овчаров.

При проектировании платформы идею солнечных зайчиков тоже сохранили. Панели из бетона заменили более легкими – алюминиевыми. Солнечные лучи на станции имитируют круглые отверстия на потолке, в которых накапливается и отражается свет.

«Марьина Роща»: гигантские шары в огромном вестибюле

Мало кто знает, но самый большой входной наземный вестибюль в московском метро находится на станции «Марьина Роща» Большой кольцевой линии. В четырехэтажном блоке расположены три четверти технических помещений станции.



«Помимо пассажирской зоны в наземном вестибюле разместились 198 из 267 технических помещений станции, в том числе зона тягово-понижительной подстанции, которая обычно находится на уровне платформенного участка», – сообщил заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

По его словам, такое инженерное решение продиктовано большой глубиной заложения станции – свыше 70 метров, а также непосредственной близостью к действующей станции «Марьина Роща» Люблинско-Дмитровской линии метро.

«За счет размещения основной части технических помещений на поверхности удалось уменьшить площадь подземного уровня станции и избежать выполнения дополнительного объема сложных работ на большой глубине в стесненных условиях, в частности, проходки горным способом», – добавил Андрей Бочкарёв.

Генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов отметил, что благодаря внешнему размещению подстанции удалось подать постоянное напряжение и приступить к пусконаладке инженерного оборудования еще до завершения архитектурно-отделочных работ во всем станционном комплексе.

Вестибюль «Марьиной Рощи» представляет собой сооружение с двумя наземными и двумя подземными уровнями в форме параллелограмма с опорами в виде гигантских металлических шаров диаметром два с половиной метра. В пространстве между шарами в пассажирском помещении кассового зала установлен светопрозрачный витраж.

Глава инжинирингового холдинга напомнил, что архитектурный облик станции «Марьина Роща» БКЛ был выбран в ходе открытого Международного архитектурного конкурса, организатором которого выступила Группа компаний «Мосинжпроект».

«ЦСКА»: эскалаторы «елочкой» и экокрыша

Станцию «ЦСКА» открыли в составе первого участка Большой кольцевой линии метро. Она названа в честь спортивных объектов ЦСКА, расположенных поблизости. Внутренние пространства станции украшены динамичными изображениями и скульптурами спортсменов, а снаружи главной ее изюминкой является пологая крыша входного павильона. Ее удачно вписали в ландшафт. Таким образом, она превратилась в мини-парк, который стал местом отдыха для горожан, в том числе для сотрудников «Мосинжпроекта», чей офис находится около станции метро.

«Станция «ЦСКА» имеет сложный наземный павильон. У него совершенно другая структура эскалаторов: вместо наклонной использовалась вертикальная шахта, где эскалаторы расположены «елочкой» с пересадочными площадками. Сам выход из станции вписан в ландшафт парка», – рассказывает Сергей Глубокин.

У обеих вестибюлей станции, приподнятых над землей, пологая кровля, на которой высадили траву и поставили скамейки. Подняться к мини-парку можно по удобным ступенькам, а прогуляться вокруг – по специально организованным пешеходным дорожкам. Павильоны входа и выхода со станции имеют неправильную овальную форму, их остеклили, сделав прозрачными.

У каждого вестибюля «ЦСКА» предусмотрены пять подземных этажей, два из них технические, а самый нижний этаж – платформа, над которой расположено еще два подземных этажа.

«Землянка» на станции «Тропарёво»

Многие, кто видел вестибюль станции «Тропарёво» Сокольнической линии метро, сравнивают его с землянкой. И это неспроста. По словам архитектора станции, он вдохновился историей местности. В 1941 году через Тропарёво проходила последняя линия обороны Москвы. Здесь формировалась 5-я дивизия народного ополчения, которая дошла до Берлина и принимала участие в штурме Рейхстага.

Кроме того, станция расположена рядом с парком «Тропарёво», в результате возникла идея сделать станцию продолжением парка. Поэтому здесь и появились словно вырастающие из земли входы, похожие на пни.

Была цель отчасти защитить лесопарковые насаждения. По проекту предполагали всю ту конструкцию, которая в итоге стала «глухой», бетонной, сделать стеклянной. Но первоначальную идею не реализовали.

Чешуя на «Нагатинском Затоне»

Дизайн станции «Нагатинский Затон» посвящен обитателям рек Московского региона. Уже при входе в наземный павильон пассажиры могут насладиться оригинальной эстетикой станции.

«Потолок наземного вестибюля выполнен в виде гигантской чешуи. Сложная волнистая поверхность создана за счет использования стальных пластин золотистого оттенка. В общей сложности смонтировали более 26 200 декоративных элементов», – сообщил Андрей Бочкарёв.

Как отметил генеральный директор «МИПСТРОЙ 1» (входит в Группу компаний «Мосинжпроект») Константин Маслаков, чтобы воплотить архитектурную концепцию потолочной зоны, разработали специальную технологию.

«Технология оформления уникальна. Инженерами создана 3D-модель поверхности потолка. На основе этой модели разрабатывали архитектурную конструкцию, состоящую из отдельных элементов: на 220 изогнутых металлических ламелях одна за одной монтируются более мелкие «чешуйки» размером 8 на 14 сантиметров. Все элементы увязывали между собой и закрепляли на специально разработанную подсистему – так была сформирована объемная конструкция в форме рыбьей чешуи», – пояснил Константин Маслаков.

Он добавил, что площадь всей декоративной конструкции составила 115 кв. метров.

Царский дворец на станции «Кленовый бульвар»

Еще одна станция, дизайн которой выбрали на архитектурном конкурсе, это «Кленовый бульвар» на Большой кольцевой линии.

«Особое значение имело местонахождение станции «Кленовый бульвар», которая расположилась рядом с пар-



ком «Коломенское». Здесь присутствуют такие значимые объекты, как дворец царя Алексея Михайловича с куполами и сводами, село Дьяково Городище с развитой сетчатой керамикой. История и культурное своеобразие района нашли отражение в нашей концепции. Место для нас имеет особое значение, невозможно проектировать без контекста, ведь на новый объект всегда влияет его окружение, и наоборот», – рассказала сооснователь архбюро ARCHSLON Татьяна Осецкая.

Архитекторам было важно первое впечатление пассажира, поэтому для оформления наземного павильона применили аллегорию купола.

Освещение вестибюля напоминает элементы, характерные для культуры сетчатой керамики, которая была распространена на этой территории еще до нашей эры.

«Мы попытались понять станцию не просто как одну из бусинок в ожерелье Большой кольцевой линии, а как интересный объект сам по себе», – уточнила Татьяна Осецкая.

Колонны-обманки на станции «Физтех»

Станцию «Физтех» на новом участке Люблинско-Дмитровской линии метро вместе с «Яхромской» и «Лианозово» планируется открыть уже в этом году. Она не является конкурсной, однако имеет необычный вестибюль, который тоже дает отсылку к дизайну платформы.

Станция мелко заложения строится к северу от пересечения Дмитровского шоссе с бульваром Академика

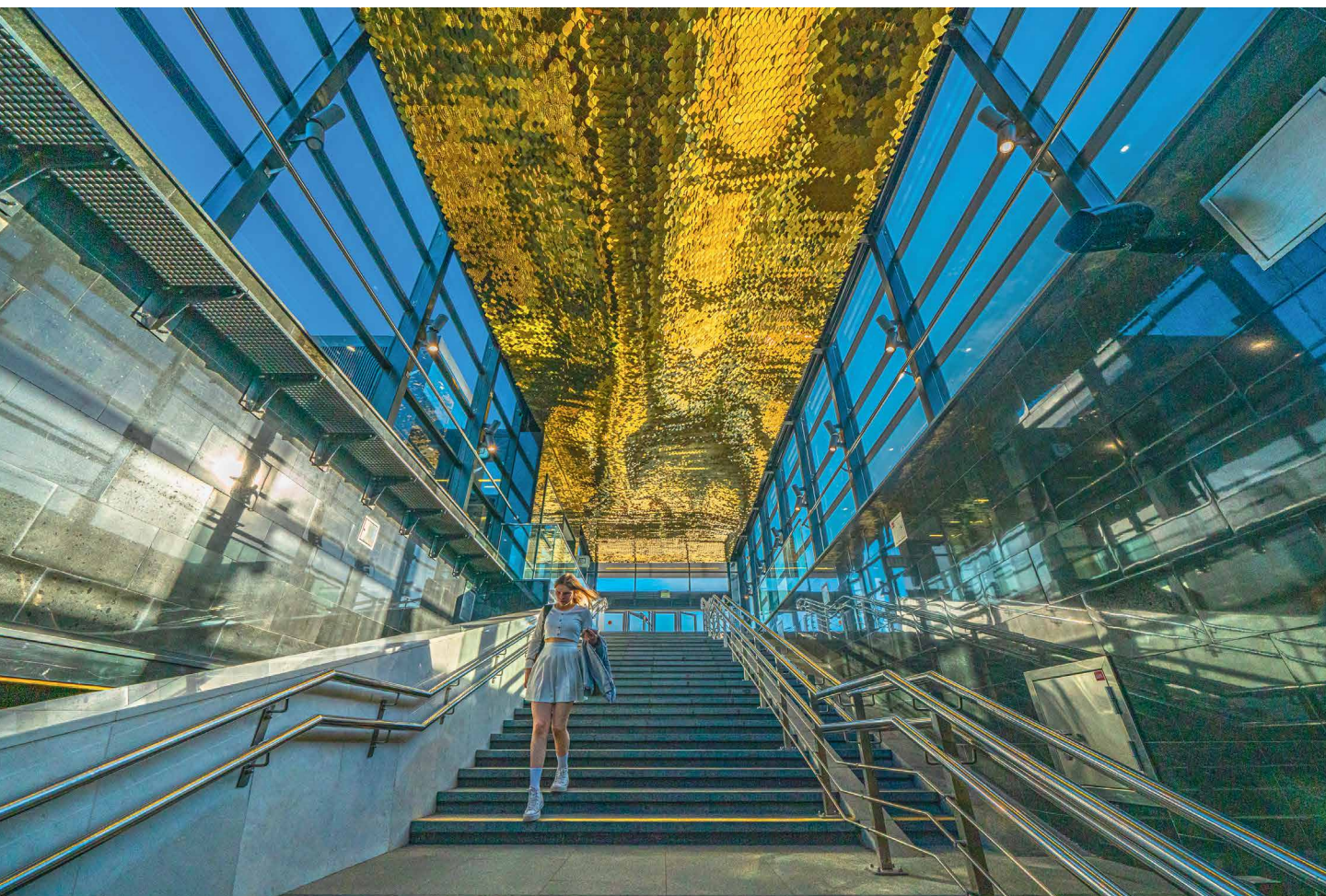
Ландау. Рядом с объектом находится Московский физико-технический институт. По замыслу авторов проекта, станционный комплекс тоже будет выглядеть как храм науки. Платформу украсят колонны в виде конусов, расширяющихся вверх.

«Авторы проекта взяли за основу научную тематику. В физике часто используется такое понятие, как конус, поэтому здесь решили применить колонны такой же формы. За счет освещения пространство станции становится динамичным, живым. Свет от колонн отражается от свода и наполняет все пространство станции», – рассказывает о новой станции метро главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов.

Конусообразные колонны украсят и наземный вестибюль станции, в котором расположатся кассовый зал и эскалаторный спуск. Между ними установят витражи с алюминиевым профилем черного цвета. Отделку выполняют белыми алюминиевыми панелями.

«При сооружении колонн на платформе и в вестибюлях никаких сложностей не будет. На прямые бетонные колонны будет навешиваться металлический фасад, который придаст им форму конусов», – прокомментировал Сергей Глубокин.

Внутри стены павильона облицуют алюминиевыми панелями белого цвета, пол – натуральным гранитом светлого оттенка. Потолок выполняют из белых реек с накладными светильниками в форме усеченных конусов. ☺





ПАРКИ-МАГНИТЫ

ЧТО ОБЪЕДИНЯЕТ ПАРК «ЗАРЯДЬЕ» В МОСКВЕ И ОБЩЕСТВЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО «ПРИТЯЖЕНИЕ» В МАГНИТОГОРСКЕ

«Зарядье» и «Притяжение» — два уникальных общественных пространства в России. Здесь представлены самые современные тенденции в области архитектуры и ландшафтного дизайна. Кроме того, оба пространства пользуются популярностью у местных жителей и туристов, а также получили признание международного архитектурного сообщества.

Ольга Завершнева

Парк с видом на Кремль

Уже сложно представить экскурсионную программу по Москве без посещения парка «Зарядье». При этом появился он относительно недавно – шесть лет назад. Новый парк стал подарком москвичам к 870-летию столицы.

«Расположившийся у стен Кремля, на месте снесенной гостиницы «Россия», «Зарядье» стал первым за 200 лет новым парком в пределах Бульварного кольца», – рассказывает генеральный директор проектного Института «Мосинжпроект» Рустам Черкесов. Управляющей компанией по реализации проекта стала Группа компаний «Мосинжпроект».

Создателям «Зарядья» удалось объединить, казалось бы, несовместимое: старину и современность, природное разнообразие и новейшие технологии.

Оказавшись здесь, человек попадает в уголок живой природы в центре столицы. В «Зарядье» можно увидеть все разнообразие растительного мира России: леса, степи, северных ландшафтов.

«Уникальность «Зарядья» состоит в том, что в каждой тематической зоне искусственно поддерживаются специальный температурный режим, определенный уровень освещения. «Зарядье» следует концепции art and science и является не просто парком, а центром изучения приро-

ды России и распространения знаний о ней», – поясняет Рустам Черкесов.

Это не парк в чистом виде. Помимо живописного ландшафта здесь создали надземные и подземные здания и сооружения: концертный зал, Ледяную пещеру, «Стеклянную кору», «Парящий мост» и другие объекты. Все они уникальны с инженерной точки зрения.

Например, смотровая площадка «Парящий мост», конструкции которого выполнены в виде буквы V с большим вылетом консоли над водой, без опор и поддерживающих конструкций, не имеет аналогов в России и в мире. «Мост» возвышается над набережной и как будто парит над Москвой-рекой. Общая протяженность сооружения – 244,4 метра, высота конструкции над гладью воды – 15 метров.

С «Парящего моста» открывается живописный вид на Кремль, храм Христа Спасителя и парк «Зарядье».

Московский концертный зал «Зарядье» – современный multifunctional концертный комплекс. По своим техническим и акустическим параметрам он не имеет аналогов среди других концертных залов России.

Уникальной архитектурной особенностью здания является крыша – по сути, это полностью эксплуатируемая кровля с зелеными насаждениями и теплолюбивыми рас-



тениями, на которой могут гулять посетители парка. Сверху она защищена дополнительным огромным уникальным навесом – «Стеклянной корой». Она не имеет стен и несет в себе две функции: создает микроклимат с единой температурной зоной над Большим амфитеатром и покрывает здание зала.

Также отличительная черта МКЗ «Зарядье» – трансформирующие механизмы, позволяющие преобразовать пространство зала под проведение разных по формату мероприятий – от одноуровневого пространства до поступенчатого решения амфитеатра. Это позволяет проводить не только классические симфонические концерты, но и абсолютно любые мероприятия разного функционала: джазовые, оперные, эстрадные, показы, форумы, международные конференции, фестивали, конкурсы и даже балы.

Нижняя механизация сцены Большого зала оснащена 31 подъемно-опускной площадкой, оркестровой ямой, увеличенной авансценой и дополнительными пятью рядами партера, образующимися за счет перекрытия оркестровой ямы.

При участии одних из лучших в мире специалистов по созданию акустики концертных залов отделка сцены и внутреннего пространства помещений Большого и Малого залов МКЗ «Зарядье» была выполнена специально изготовленными акустическими панелями с содержанием

дерева махагони – лучшим материалом для реверберации и отражения звука.

Это не просто деревянные панели, они имеют специальную форму, создавая микрорельеф для отражения звуков, а также особую толщину местами до 30 см, создаваемую за счет большого количества слоев древесины, для достижения необходимой плотности в 120 кг на один метр. Напольное покрытие залов выполнено из аляскинского кедра, впервые использованного в столице.

Парк «Зарядье» создавали архитекторы со всего мира. Концепцию парка выбрали по результатам открытого международного конкурса, победителем которого стал интернациональный консорциум – команда Diller Scofidio + Renfro.

Отсюда функциональная, стилистическая и технологическая универсальность проекта, модная архитектура и акцент на удобство. Никаких заборов и оград, скамейки для отдыха, возможность ходить, бегать и лежать на газонах, бесплатный Wi-Fi и зарядные устройства.

«Это, пожалуй, первый и пока единственный у нас масштабный международный проект, объединивший лучших международных и российских урбанистов, градостроителей, архитекторов и консультантов», – отмечает урбанист, партнер бюро Citymakers и разработчик концепции парка «Зарядье» Петр Кудрявцев.

Парк «Зарядье» был удостоен архитектурного «Оскара» MIPIM Awards.

«Притяжение» Урала

«Притяжение» – один из наиболее масштабных градостроительных проектов современной России, общая площадь территории составляет 220 гектаров.

«Множество локаций и огромное количество функций делает его уникальным не только для Магнитогорска и Урала, но и для всей страны», – рассказывает Рустам Черкесов.

В 2022 году открылись объекты первой очереди «Притяжения» – центральная входная группа с бульваром, информационный центр, фудмолл, детская площадка и роллер-парк. Проект получил сразу две награды Международной архитектурно-дизайнерской премии «Золотой Трезини» Premio del Pubblico.

В рамках открытия второй очереди летом 2023 года территория парка увеличилась более чем на 100 гектаров, насыщенными тематическими локациями и площадками.

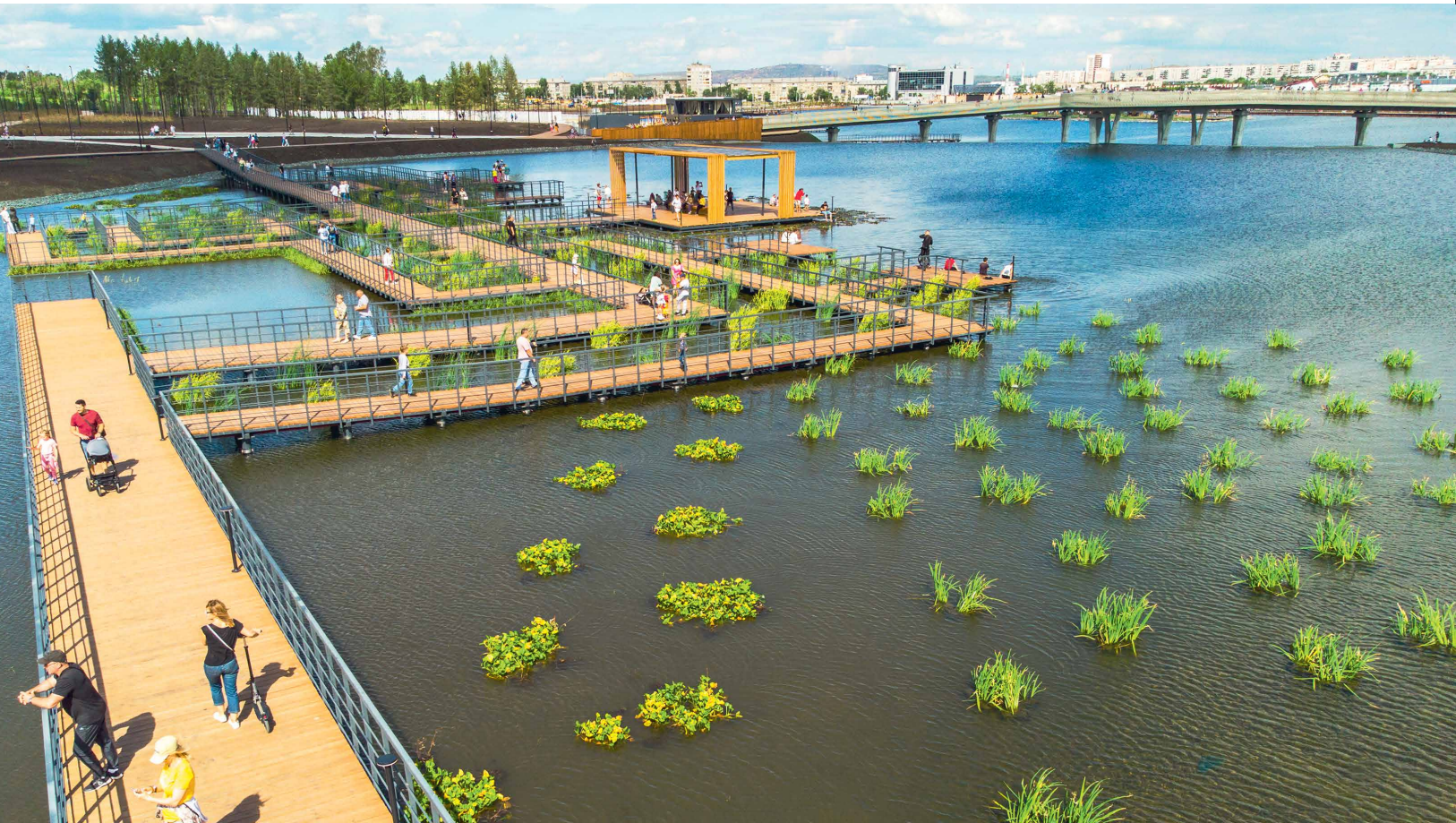
Здесь появился искусственный видовой холм высотой 36 метров, на вершине которого оборудована смотровая площадка. На холме размещены различные объекты и тематические зоны для активного отдыха: две трассы со всесезонным покрытием для сноубордистов и горнолыжников, включая учебную трассу для начинающих, трассы для катания на тюбингах и занятий маунтинбайком.

Главные объекты событийного и композиционного центра парка «Притяжение» сосредоточены вокруг большого искусственного озера. Оно состоит из двух водоемов – верхнего и нижнего, а между ними сформирован многоуровневый каскад. Общая площадь озера – 15 гектаров, с прилегающими набережными, максимальная глубина – около 6 метров.

Одной из точек притяжения на водоеме – большой видовой мост длиной 400 метров. В темное время суток подсветка и конструкция моста создаёт эффект ленты, парящей над водной гладью, а днём служит обзорной площадкой с которой локации территории видны, как «на ладони». К услугам гостей городского курорта – лодочная станция и пляж, остров для пикников, экологическая тропа, а также парящая над водной гладью сцена с амфитеатром под открытым небом.

Еще один элемент второй очереди «Притяжения» – спортивный комплекс, в составе которого будут поля для мини-футбола, волейбольные и баскетбольные площадки, теннисные корты, поле для минигольфа и специальная спортивно-дрессировочная площадка для собак.

Сеть велосипедных и пешеходных дорожек в парке увеличилась на 40 километров. К уже имеющимся детским площадкам добавились, уникальные для Магнитогорска, водная детская площадка, которая оснащена оборудованием с подачей воды, и большая детская площадка «Парк приключений».



Планируется открыть и зиплайн (или троллей) – металлический трос длиной 440 метров, по которому можно будет совершить скоростной спуск.

Среди объектов, которые скоро появятся в «Притяжении», – детский развлекательный центр, обещающий стать излюбленным местом для всех мальчишек и девчонок.

«Это проект мирового уровня, который, я уверен, станет излюбленным местом отдыха всех жителей города и туристов! Я бы хотел отметить этот проект, который реализован под руководством председателя совета директоров и председателя комитета по стратегическому планированию Магнитогорского металлургического комбината Виктора Рашникова. Это беспрецедентный в стране случай вложения частного капитала в благоустройство», – подчеркнул заместитель председателя Правительства России Марат Хуснуллин.

Секрет успеха в парках такого масштаба и статуса очень важны здания-магниты, здания-доминанты. В парке «Зарядье» такими магнитами служат смотровая площадка «Парящий мост» и концертный зал.

В «Притяжении» доминантой станет здание океанариума – в нем будет размещен самый большой в мире цельностеклянный аквариум площадью остекления 300 кв. метров и объемом воды 1,2 млн литров. Акриловое стекло такой величины позволит создать эффект присутствия в морских глубинах и наблюдать за подводными организмами с разных ракурсов.

Уникальное построение экспозиции – круговое путешествие через всю планету вдоль 59-го меридиана, начиная от реки Урал, через Южный полюс, далее через экваториальную зону, через Северный полюс и обратно к Уральским горам. Во время этого путешествия посетители ознакомятся с экосистемами, характерными для данных регионов.

В разработке проектной документации широко использовались инновационные технологии информационного моделирования (ТИМ), что существенно ускорило процесс проектирования. Кроме того, ТИМ-технологии позволили на самых ранних этапах выявить и предотвратить коллизии инженерных систем и конструкций и детально проработать интерьерные решения.

- Общая площадь парка «Зарядье»: 10,2 га
- Общая площадь объектов парка: 83,8 тыс. кв. метров
- Статус проекта: открыт в 2017 году
- ГК «Мосинжпроект» – управляющая компания по реализации проекта



- Общая площадь городского курорта «Притяжение»: 400 га
- Общая площадь объектов парка: около 100 тыс. кв. метров
- Статус проекта: ведется поэтапная реализация
- Институт «Мосинжпроект» (головная проектная организация Группы компаний) – генеральный проектировщик



СОЕДИНЯЯ БЕРЕГА

МОСКОВСКИЕ МОСТЫ —
ЭТО СЛОЖНЕЙШИЕ ИНЖЕНЕРНЫЕ
СООРУЖЕНИЯ С ВЫСОКОЙ ПРОПУСКНОЙ
СПОСОБНОСТЬЮ

Автомобильные, пешеходные и велопешеходные — мосты связывают территории и делают жизнь горожан удобнее. Рассказываем, как сооружаются эти объекты транспортной инфраструктуры.

📍 Ника Булгакова



ОБЪЕКТ: КАРАМЫШЕВСКИЙ МОСТ
ДЛИНА: СВЫШЕ 600 МЕТРОВ
СТАТУС: ОТКРЫТ В 2019 ГОДУ

Карамышевский мост построен в составе Северо-Западной хорды, входит в состав участка от проспекта Маршала Жукова до Рублёвского шоссе. Здесь организовано по три полосы движения в каждую сторону.

Сооружение разместилось над шлюзом канала им. Москвы, который был построен в 1937 году. В 200-метрах от него расположен старый Карамышевский мост.

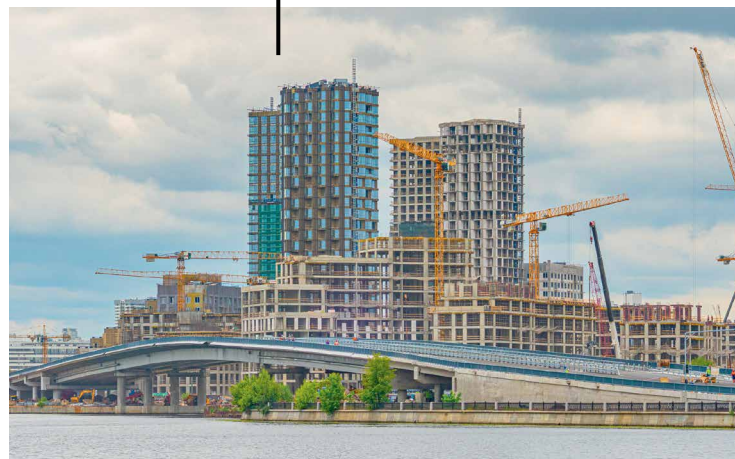
Новое сооружение по-настоящему уникально. Изначально рассматривали два варианта строительства моста: металлического балочного с переменной высотой и вантового с пилоном высотой 137 метров. Предпочтение отдали последнему.

Осложнял условия строительства действующий шлюз. Чтобы не останавливать судоходство, был составлен график работ совместно с федеральным государственным бюджетным учреждением «Канал имени Москвы». Кроме того, затрудняли работу сложные инженерно-геологические условия и наличие оползневого склона.

С открытием моста было устранено последнее «бутылочное горлышко» на Северо-Западной хорде и обеспечено комфортное бессветофорное движение транспорта.

Уникальность сооружения подтверждает и полученное признание – мост стал победителем конкурса «Лучший реализованный проект» в номинации «Лучший реализованный проект строительства объектов улично-дорожной сети».

ОБЪЕКТ: МОСТ
ЧЕРЕЗ ЗАТОН НОВИНКИ
ДЛИНА: 615 МЕТРОВ
СТАТУС: ПЛАНИРУЕТСЯ
К ВВОДУ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ



Автомобильный мост разместился на территории одной из крупнейших площадок комплексного развития Москвы – в бывшей промзоне «ЗИЛ». Сооружение свяжет набережную Марка Шагала с районом Южнопортовый и позволит сформировать маршрут, альтернативный участку Третьего транспортного кольца. На нем будет по две полосы движения в каждую сторону.

Сооружение имеет сложную геометрию из-за особенностей рельефа местности: затон под углом примыкает к основному руслу Москвы-реки. Такая специфика нивелирована за счет установки косых опор моста (под углом 75 градусов), что позволило сохранить свободное пространство для навигации.

«Одной из уникальных компетенций специалистов «Мосинжпроект» является применение технологий, которые позволяют сооружать инфраструктурные объекты без остановки навигации в затоне Новинки», – уточнил генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов.

При строительстве моста использовали метод надвижки. Он напоминает конструктор: на берегу затона монтируется стапель – подобие лесов, а сверху накаточные блоки, так называемые салазки.

По таким салазкам свободно перемещается металлическое пролетное строение. На них по очереди собирали металлические блоки и специальными домкратами передвигали на другую сторону реки. Как только первая очередь была надвинута, к ней прикрепляли вторую, затем третью, и так до тех пор, пока не сложили весь мост.

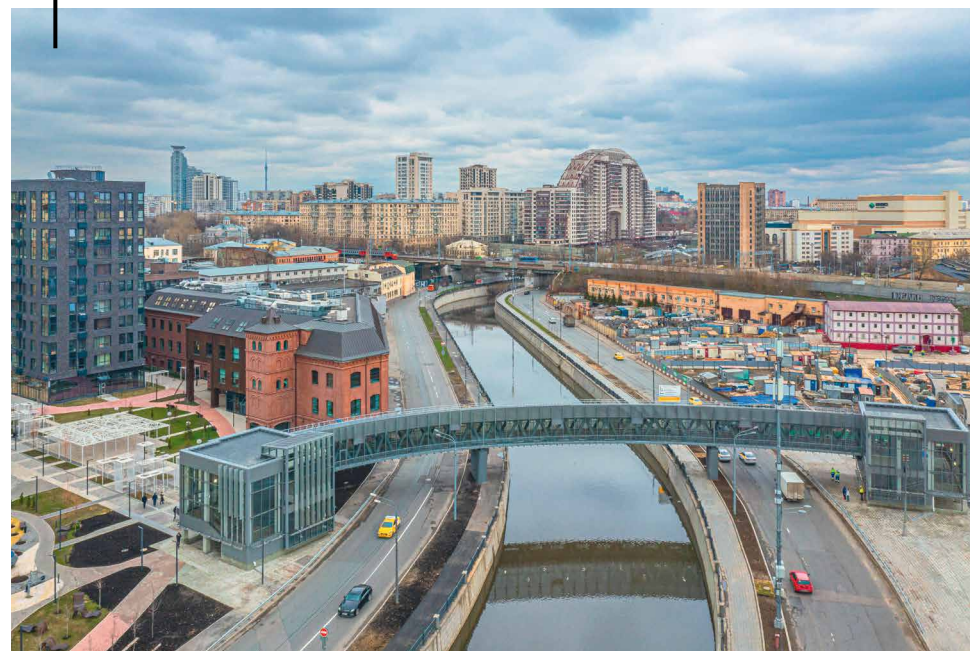
Новый пешеходный мост связал Рубцовскую и Семёновскую набережные на реке Яузе, а также станции Арбатско-Покровской, Большой кольцевой линий метро и платформу Электрозаводская Московской железной дороги с противоположным берегом реки.

У сооружения современный дизайн, благодаря которому оно гармонично вписывается в окружающую застройку. Выбранные архитектурные решения и материалы придают мосту визуальную легкость, а дугообразная форма обеспечивает жителей комфортным переходом прилегающего квартала к важному городскому вокзалу.

«Фишка» моста – его остекление, выполненное из травмобезопасного стекла для защиты от дождя и ветра. Более того, здесь установили вертикальные стеклянные ламели для затенения от солнца и для контроля дневного освещения, в ночное время горожан сопровождают светодиодное освещение пешеходной зоны и архитектурная подсветка фасада.

«Среди остальных мостов через Яузу новое сооружение претендует на звание самого комфортного для пешеходов. По обе стороны установили лифты, внутри мост полностью защищен от осадков и ветра», – заявил заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

ОБЪЕКТ: МОСТ В СОСТАВЕ ГОРОДСКОГО
ВОКЗАЛА «ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ»
ДЛИНА: 111 МЕТРОВ
СТАТУС: ОТКРЫТ В 2022 ГОДУ



Велопешеходный мост свяжет Госпитальную и Рубцовскую набережные, а также районы Басманный и Лефортово. Благодаря строительству сооружения расстояние между объектами образовательного кластера сократится в три раза.

«На сегодняшний день расстояние между пешеходными мостами через Яузу на территории формируемого кластера МГТУ им. Баумана составляет около 650 метров. Это очень неудобно, людям приходится делать крюк по пути к ближайшей переправе. Поэтому было принято решение о строительстве дополнительного велопешеходного моста», – сказал заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

У моста будет плавная форма, что позволит без труда подниматься на него велосипедистам, людям с ограниченными возможностями здоровья или родителям с колясками.

Сооружение выполнят в виде открытых кессонированных стальных конструкций с подсветкой с нижней стороны. Это создаст ощущение текучести и легкости.

Акцентными точками моста станут лестнично-лифтовые узлы в форме кристаллов для гармоничного соединения архитектуры моста с архитектурой новых зданий кампуса.

Особенностью сооружения будет общественное пространство с велодорожками и амфитеатром, которое разместится прямо над водой.

Скамейки в амфитеатре выполнят из лиственницы со специальным покрытием, коробка под клумбы – из металла с напылением под бронзу.

Лестницы и пешеходные дорожки покроют гранитной плиткой, велодорожки оформят асфальтом с цветным пигментом.



ОБЪЕКТ: МОСТ В СОСТАВЕ
УЧЕБНОГО КЛАСТЕРА
МГТУ ИМ. БАУМАНА
ДЛИНА: СВЫШЕ 320 МЕТРОВ
СТАТУС: СТРОИТСЯ



ОБЪЕКТ: МЕТРОМОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛИКОВУ,
ТРИ МЕТРОМОСТА МЕЖДУ БКЛ МЕТРО
И ЭЛЕКТРОДЕПО «АМИНЬЕВСКОЕ»
СТАТУС: ПЛАНИРУЕТСЯ К ВВОДУ ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Метромост через реку Ликову возводят в составе нового участка Солнцевской линии метро вместе со станциями «Пыхтино» и «Аэропорт Внуково».

Сооружение длиной 460 метров станет двенадцатым метромостом в Московском метро. Его особенность в том, что он проходит над рекой Ликовой и переходит в наземный участок линии. Метромост состоит из 23 опор, при их изготовлении использовано 600 тонн арматуры и залито 2720 кубометров бетона. Он облицован ламелями, то есть жалюзийными экранами, которые защищают сооружение от атмосферных воздействий, а также выполняют декоративную функцию.

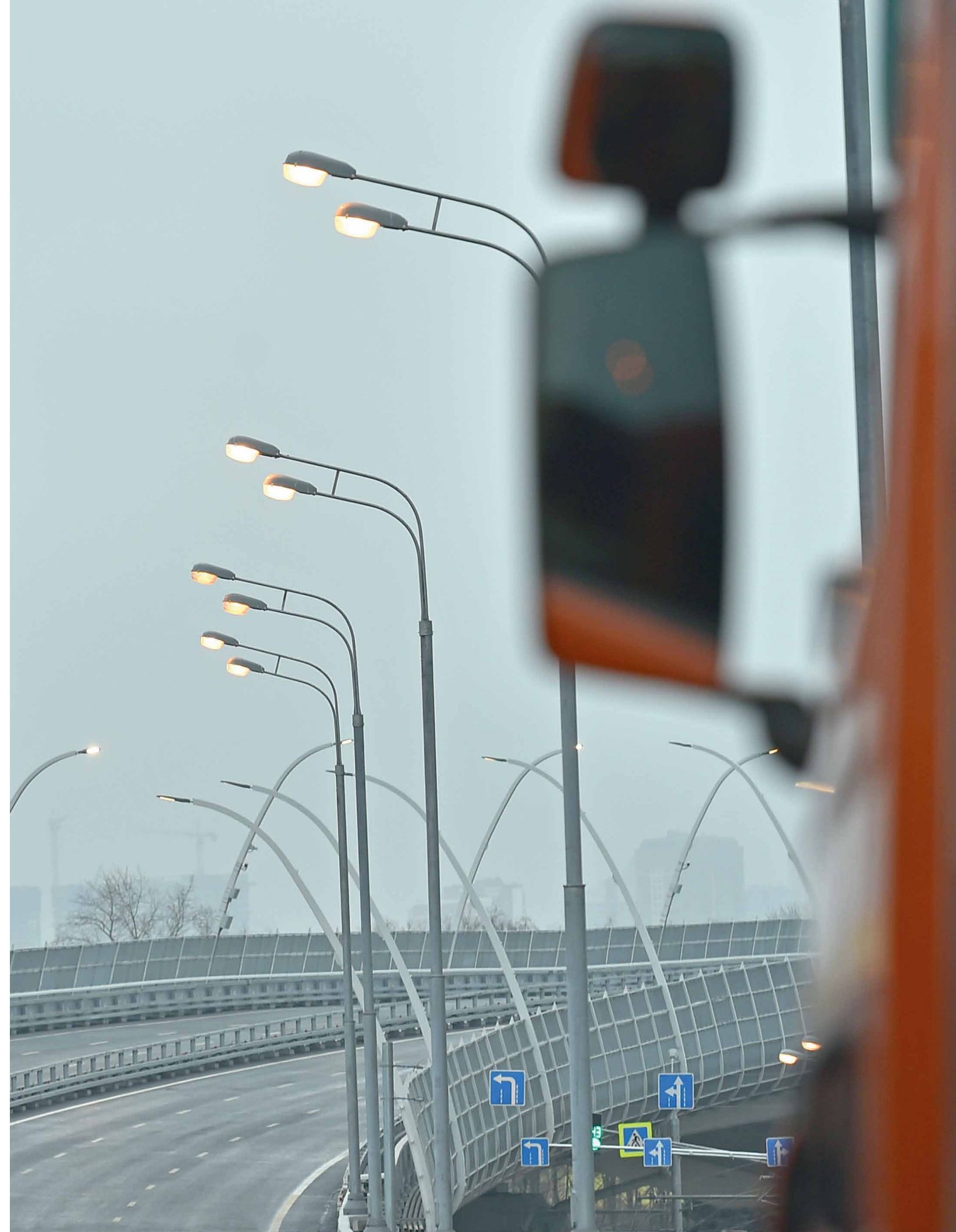
Еще три метромоста соединили Большую кольцевую линию метро и строящееся электродепо «Аминьевское».

Однопутный мост длиной 475 метров разместился на соединительной ветке от станции метро «Аминьевская». Он проходит над рекой Навершкой и пересекает улицы Верейскую и Генерала Дорохова.

Два других моста протяженностью 370 и 380 метров расположены параллельно друг другу на соединительной ветке между станцией «Давыдково» БКЛ и электродепо. Искусственные сооружения проходят над рекой Сетунь и Верейской улицей.

Метромосты представляют собой П-образные галереи из металлических конструкций, установленные на железобетонные пролетные строения. Сверху они облицованы металлической кровлей, а по бокам – декоративными ламелями.

«Мосты уже стали частью городской среды. Вдоль них смонтирована архитектурная подсветка, создающая эффект светящейся линии и освещающая искусственные сооружения в темное время суток», – уточнил генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов. 📸



НУЖНО УВИДЕТЬ

ТРИ НЕСТАНДАРТНЫХ ЭКСКУРСИОННЫХ МАРШРУТА ПО СТОЛИЦЕ

Прогулка по Москве – это не только посещение Красной площади и основных исторических достопримечательностей. Ежегодно в российской столице возводятся десятки объектов, которые получают признание в мировой архитектуре. Предлагаем отправиться в путешествие по трем нестандартным экскурсионным маршрутам и увидеть такие сооружения своими глазами.

👤 Ника Булгакова

из Домодедово

1

Аэропорт – станция МЦК «Верхние Котлы» – станция «ЗИЛ»

ЗИЛ – активно развивающаяся территория бывшей промзоны. Сейчас на территории знаменитого завода возводится жилье, например, ЖК с золотой аркой или «Дом с голубями», развивается улично-дорожная сеть, строятся объекты инфраструктуры. Здесь можно прогуляться по части благоустроенной набережной Марка Шагала длиной 890 метров и посмотреть на новый мост через затон Новинки.

2

Станция МЦК «ЗИЛ» – станция «Технопарк» Замоскворецкой линии

В Нагатинской пойме разместился крупнейший развлекательный кластер страны – парк «Остров мечты». Здесь можно посетить девять тематических зон с 38 аттракционами, многофункциональный концертный зал и даже пляжный комплекс с пятью открытыми подогреваемыми бассейнами. Развлечения на любой вкус обеспечены!

3

Станция МЦК «Автозаводская» – станция МЦК «Нижегородская»

Здесь разместился один из крупнейших городских вокзалов Москвы, где можно полюбоваться концептуальным арт-объектом – «Московские кольца». Сфера диаметром 3,7 метра в виде сети веток и станций метро – в пределах Кольцевой линии, а ленты вокруг нее символизируют МЦК и БКЛ.

4

Станция «Нижегородская» БКЛ – станция «Электrozаводская» БКЛ

Станция метро «Электrozаводская» БКЛ метро стала настоящим новогодним подарком для москвичей, ведь она открылась 31 декабря 2020 года. Но чем она так привлекательна? Особенность станции – панно «Битва героев», которое разместилось на путевой стене, напротив пешеходной галереи, откуда через круглые ниши открываются виды на отдельные сюжеты. Длина декоративной композиции – 163 метра, высота – семь метров. Рассмотреть панно полностью можно только пройдя по платформе.

5

Станция «Электrozаводская» синей ветки – станция «Курская» синей ветки – Artplay

Artplay – первый креативный кластер столицы. Пространство, где соединяются искусство, мода и архитектура. Здесь можно прогуляться по разным шоурумам, заглянуть на выставку, посетить культурно-выставочные мероприятия и просто вплать творческую энергию. Это настоящая точка притяжения Басманного района.

6

Станция «Курская» синей ветки – станция «Площадь Революции» синей ветки – парк «Зарядье»

В 2017 году у стен Кремля открылся уникальный ландшафтный парк «Зарядье». Крупнейшая парковая зона площадью 10,2 га с инновационной «начинкой» стала центром притяжения для жителей и гостей столицы. Главной особенностью парка стало то, что все его объекты «спрятаны» под ландшафтом. С «Парящего моста» над Москвой-рекой можно полюбоваться живописным видом на Кремль и высотку на Котельнической набережной.

7

Парк «Зарядье» – Манежная площадь – ТЦ «Охотный ряд»

Ни одно путешествие в Москву не обходится без прогулки по Красной площади. Посмотрев на величественные строения Кремля, можно отправиться на Манежную площадь – здесь, в самом сердце старого города, разместился подземный торговый центр «Охотный ряд», в создании которого принимал участие инжиниринговый холдинг «Мосинжпроект». Здание находится между тоннелями метро, поэтому имеет многоугольную вытянутую форму. В 1997 году в рамках реконструкции Манежной площади по проекту Института «Мосинжпроект» создана имитация реки Неглинной в железобетонном русле с каскадами и фонтаном в Александровском саду.

из Внуково

1

Аэропорт – станция «Аминьевская» БКЛ – станция «Мичуринский проспект» БКЛ

Станция «Мичуринский проспект» открылась 7 декабря 2021 года вместе с еще девятью станциями главного проекта московского метро-строения – Большой кольцевой линии. Отличительной особенностью станции стали китайские мотивы. Основной архитектурный элемент объекта – потолочные конструкции из чередования двух видов панелей.

2

Станция «Мичуринский проспект» БКЛ – станция «Проспект Вернадского» красной линии

Со станции «Проспект Вернадского» в стиле хай-тек необходимо перейти на одноименную станцию Сокольнической линии метро – первой в столичной подземке.

3

Станция «Проспект Вернадского» – «Воробьёвы горы» Сокольнической линии

На Воробьёвых горах сосредоточилась спортивная жизнь российской столицы. Здесь разместилась одна из самых больших спортивных площадок страны во главе со стадионом «Лужники», открытым после реконструкции в 2017 году перед чемпионатом мира по футболу-2018. Неподалеку от большой спортивной арены расположился Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой – шестиэтажное здание узнаваемо благодаря своей необычной крыше, ее конструкция выполнена в форме развешиваемой гимнастической ленты.

4

Станция «Воробьёвы горы» – станция «Охотный Ряд» Сокольнической линии

Прямо с Воробьёвых гор отправляйтесь на одну из самых больших площадей в центре Москвы – Манежную. Ансамбль Манежной площади дополняют фонтаны, построенные в 1996 году в честь 850-летия Москвы. Внутри «Гейзера» – центрального фонтана композиции – скульптурная группа «Времена года», представленная в виде четырех коней. С 1996 года на площади у Воскресенских ворот расположен знак «Нулевой километр автодорог России», от которого ведется отсчет километража российских дорог.

5

Метро «Охотный Ряд» – парк «Зарядье»

Парк «Зарядье» – новый символ России. Здесь можно побывать на уникальной смотровой площадке Москвы «Парящий мост», которая открывает новые виды на Кремль, в концертном зале под «стеклянной корой», посетить Ледяную пещеру, флорариум, подземный музей и Старый английский двор. Перекусить можно в гастрономическом центре «Зарядье» – современный фуд-корт, объединяющий восемь гастрономических зон России. Отведать кулинарные изыски любимых и знакомых блюд народов бывших союзных республик можно в ресторане «Восход».

6

Парк «Зарядье» – высотка на Котельнической набережной

Жилой дом на Котельнической набережной – один из семи реализованных проектов сталинских высоток в Москве. Он строился по концепции «город в городе». Центральный высотный корпус насчитывает 32 этажа, его высота вместе со шпилем составляет 176 метров. Здесь находится настоящий портал в прошлое, ведь когда-то в этом доме жили известные деятели искусств – Фаина Раневская, Константин Паустовский, Людмила Зыкина, Андрей Вознесенский и др.

7

Высотка на Котельнической набережной – Третьяковская галерея

Архитектурную составляющую Москвы продолжает Третьяковская галерея. История этого важного объекта столицы началась в 1856 году. Экспозиция включает предметы живописи, скульптуры, изделия из драгоценных металлов, созданные с XI по XX век. Кстати, у галереи несколько филиалов, в том числе строящийся – на Кадашёвской набережной. Особенностью здания являются картины прямо на фасадах.



из Шереметьево

1

Аэропорт – Савёловский вокзал – станция «Дмитровская» серой ветки – Хлебозавод

Рядом со станцией метро «Дмитровская» разместилось общественное городское пространство Хлебозавод № 9. На территории памятника эпохи архитектурного конструктивизма, построенного в 1934 году, есть самые разнообразные объекты: от офисов до магазинов. Именно здесь можно почувствовать себя частью креативного сообщества Москвы.

2

Хлебозавод – станция «Савёловская» БКЛ

Без экскурсии по мегапроекту столичного (и мирового) метростроения – никуда! Знакомство с самыми глубокими станциями Большого кольца начнется с «Савёловской», расположенной на глубине более 65 метров. На платформе можно увидеть «скелет» станции – тубинги.

3

Экскурсия по трем самым глубоким станциям БКЛ – «Савёловской», «Марьиной Роще», «Рижской»

Самой глубокой станцией на БКЛ является «Марьиная Роща», ее построили на отметке 70 метров под землей. На самой станции преобладает эстетика фарфора. Советуем подняться и полюбоваться объектом снаружи, ведь вестибюль станции размещен буквально на гигантских металлических шарах. Основной архитектурный элемент станции «Рижская» – арки, соединяющие центральную и боковые платформы. Также здесь можно полюбоваться необычным экраном – арт-объектом «Ковер-самолет», который быстро стал популярен у пассажиров (селфи на его фоне доказывают это).

4

Станция «Сокольники» БКЛ – станция «Чистые пруды» красной линии – Чистопрудный бульвар

На подходе еще одна достопримечательность Москвы – Чистые пруды, одно из любимейших мест москвичей для неспешных прогулок. Отсюда пешком можно добраться практически до всех основных достопримечательностей Москвы.

5

Станция «Чистые пруды» – станция «Охотный Ряд» Сокольнической линии

Манежка, Охотка, Зарядье... Все эти объекты объединяет одно – над ними трудился инженеринговый холдинг «Мосинжпроект», которому в этом году исполняется 65 лет.



ЛУЧШИЙ ГОРОД ЗЕМЛИ

ЕСТЬ ЛИ В ДРУГИХ МЕГАПОЛИСАХ МИРА
ОБЪЕКТЫ, ПОДОБНЫЕ МОСКОВСКИМ
«ЛУЖНИКАМ», «ЗАРЯДЬЮ»
ИЛИ «ОСТРОВУ МЕЧТЫ»?

По уровню развития городской инфраструктуры российская столица обогнала ведущие европейские города – Лондон и Париж, а по инвестиционной привлекательности в четыре раза опережает ближайших конкурентов.

Ежегодный прирост в экономике нашего города составляет 20,3%, тогда как у ближайшего конкурента – Парижа – лишь 5,5%. Более того, ООН назвала Москву лучшим мегаполисом по показателям «качество жизни» и «уровень развития инфраструктуры».

В последние годы в Москве появилось множество знаковых объектов. Сравним их с подобными объектами в других мегаполисах мира.

● Виктор Стёпин

«ЛУЖНИКИ» — МИРОВАЯ СТОЛИЦА СПОРТА

Центром спортивной жизни столицы традиционно был стадион «Лужники». В историческом виде это была открытая арена. Специально к Олимпиаде-80 чашу реконструировали, расширив дорожки для бега. Именно с Большой спортивной арены взлетал знаменитый олимпийский мишка.

Следующая реконструкция началась в середине 1990-х. Тогда над трибунами появился навес, а скамейки для зрителей заменили пластиковыми креслами.

Последняя реконструкция прошла в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу 2018. На поле постелили натуральный газон. Для комфорта игроков под ним устроен полутораметровый «пирог»: системы дренажа, обогрева, полива, аэрации — 35 км труб. Поливают траву с помощью 35 оросителей, а в техническом помещении стоят шесть емкостей с водой по 8 тысяч литров каждая.

Бонусом к натуральному газону внедрили систему «гол-контроль». За мячом следят несколько камер, судья получает информацию с них на электронный браслет и точно определяет, пересек ли мяч линию ворот.

На рубеже веков арена приняла финал кубка УЕФА по футболу. Спустя 10 лет на стадионе сыграли финал другого престижного турнира — Лиги чемпионов. В 2014 году началась масштабная реконструкция стадиона: арене предстояло стать исключительно футбольной. В ходе модернизации увеличили вместимость до 81 тысячи зрителей, а угол наклона трибун был изменен таким образом, чтобы

максимально приблизить их к игровому полю. Беговые дорожки полностью демонтировали.

На Южной и Северной трибунах установили два медиаблока. Благодаря новейшей аудиосистеме услышать четкий звук можно даже с самых дальних кресел.

Для ускорения прохода внутрь арены увеличили ширину выходов с трибун, а по периметру арены сделали 44 каскадные лестницы. Больше стало и входов — теперь их 16 вместо 13.

Площадь подтрибунных помещений увеличилась. Там разместились два разминочных зала, раздевалки, зал для пресс-конференций, зона экспресс-интервью, телестудии, офисы, рестораны, зона гостевого обслуживания и санузлы.

На верхнем уровне стадиона сделали смотровую площадку длиной 1100 метров. Она работает даже в те дни, когда нет матчей. Отсюда открывается вид на центр города, Новодевичий монастырь, небоскребы ММДЦ «Москва-Сити», МГУ имени М.В. Ломоносова.

Крыша Большой спортивной арены превратилась в медиаэкран со множеством светодиодов. Увидеть трансляции на нем можно с Воробьевых гор, Третьего транспортного кольца и Комсомольского проспекта.

В 2018 году стадион принимал игры мирового футбольного первенства, которое официально было объявлено лучшим в истории. Сейчас «Лужники» являются домашней ареной для сборной России по футболу и ФК «Торпедо» (Москва).



«ПАРК ДЕ ПРЕНС»: ЗДЕСЬ РОДИЛАСЬ СЛАВА СОВЕТСКОГО ФУТБОЛА

Парижский стадион «Парк де Пренс», который расположен вблизи от знаменитых кортов «Ролан Гаррос», имеет четвертую категорию соответствия от УЕФА. Здесь своих соперников принимает футбольный клуб «Пари Сен-Жермен» (ПСЖ). До 1998 года стадион был домашней ареной для сборной Франции. Тогда же провели его последнюю реконструкцию. С тех пор вместимость арены застыла на показателе 47 929.

Так как раньше здесь был велотрек, трибуны находятся на некотором удалении от поля. Эффект старых «Лужников» здесь пока убирать не собираются. Специалисты сходятся во мнении, что обзор тут все равно отличный. Хотя стадион давно нуждается в модернизации, болельщики его очень любят.

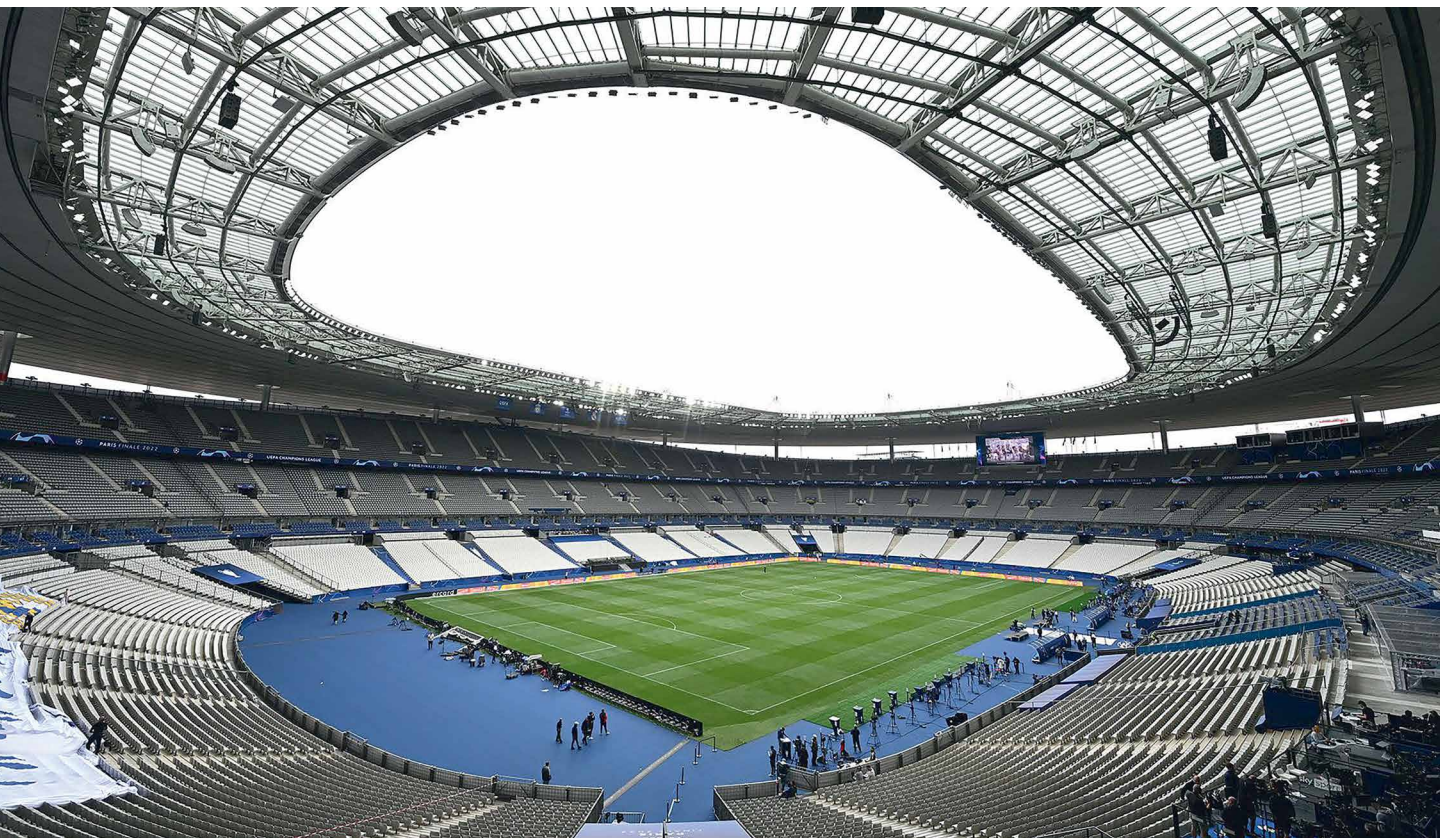
Самые популярные жалобы на сайте команды ПСЖ сводятся к тому, что Западная и Восточная трибуны не укрыты козырьком от непогоды, но и этот факт не пугает фанатов. Здесь есть семь выходов на Восточной трибуне, два на Северной, четыре на Западной, три на Южной,

для хозяев обустроен отдельный вход под литерой V. Сюда проходят гостевые фанаты. Для людей с ограниченными физическими возможностями есть пандусы и специально отведенные места.

Для нашего спорта это место особенное. 10 июля 1960 года на стадионе «Парк де Пренс» состоялся финал первого чемпионата Европы по футболу, в котором сошлись сборные СССР и Югославии. В полуфинале наши футболисты легко разгромили команду Чехословакии со счетом 3:0, а вот югославам пришлось с трудом добывать путевку в финал. Они дважды проигрывали по ходу матча с разницей в два мяча хозяевам финальной части турнира — французам, но все-таки одержали сверхволевую победу со счетом 5:4.

Сборная СССР стала тогда первым в истории чемпионом Европы по футболу. В принципе, эта победа не стала сенсацией для футбольной общественности, ведь советские футболисты являлись действующими олимпийскими чемпионами. И все же эту победу невозможно не оценить.





СТАДИОН «СТАД ДЕ ФРАНС»: ЕЩЕ ОДНА ВЕРСИЯ «ЛУЖНИКОВ»

После того как Франция выиграла тендер на проведение чемпионата мира 1998 года, было принято решение построить новый стадион в Париже. Первоначально он проектировался на юге города, однако поступало множество жалоб на отдаленность этого места от центра, тогда проект стадиона перенесли в северную часть Парижа – Сен-Дени.

Стоит отметить, что первым национальным стадионом Франции был «Коломб», на котором проходили матчи чемпионата мира 1938 года. Позже главной ареной Франции стал «Парк де Пренс», но и после реконструкции 1975 года он не подходил для мундиаля. Во-первых, располагался в жилом районе на юго-западе Парижа, во-вторых, вместимость 50 тысяч зрителей была недостаточной для проведения финала. Требования ФИФА уже тогда были жесткими.

Название «Стад де Франс» для нового стадиона предложил Мишель Platini, который в то время занимал пост сопредседателя оргкомитета чемпионата мира ФИФА 1998 года. Стадион назвали по аналогии с соседним швейцарским «Стад де Суисс» (Stade de Suisse). Стадионом владеет и управляет Консорциум Стад де Франс (Consortium Stade de France), обладающий

всеми правами на зарегистрированную торговую марку «Стад де Франс».

Однако не обошлось без проблем. Стадион открывался в январе 1998 года товарищеским матчем сборных Франции и Испании. До последней минуты не было ясно, состоится ли игра. Строители сэкономили на подогреве поля – оно было промерзшим. Отсутствие подогрева неприемлемо для современного стадиона, поэтому в срочном порядке этот недостаток был исправлен.

Арена справилась со своей задачей на чемпионате мира. На нем прошли игра открытия Бразилия – Шотландия и еще восемь матчей турнира. На этом же стадионе сборная Франции впервые стала чемпионом мира, обыграв бразильцев со счетом 3:0.

На стадионе «Стад де Франс» состоялся один из самых памятных матчей в истории нашего футбола: сборная России обыграла французов – будущих чемпионов Европы. В день 200-летнего юбилея Александра Пушкина наша команда обыграла звездную команду со счетом 3:2. Это был красивый всплеск эмоций, но все мы помним, что произошло в «Лужниках». Хотя наша команда и не попала тогда на чемпионат Европы, в Париже этот матч до сих пор вспоминают как пощечину.

«ЗАРЯДЬЕ»: СИМФОНΙΑ КЛАССИКИ В СОВРЕМЕННОМ ПАРКЕ

В 2006 году у стен Кремля снесли знаменитую гостиницу «Россия». В ней размещался концертный зал, который был главной площадкой столицы. Отечественные и мировые звезды эстрады стремились выступать именно на сцене ГЦКЗ, но с годами зал устарел.

Только спустя 11 лет на этом месте появился уникальный ландшафтный парк «Зарядье» с многофункциональной музыкальной площадкой мирового уровня.

В здании расположены большой зал на 1572 места с уникальным органом и студией звукозаписи, а также малый зал на 400 мест с зоной отдыха с открытой террасой.

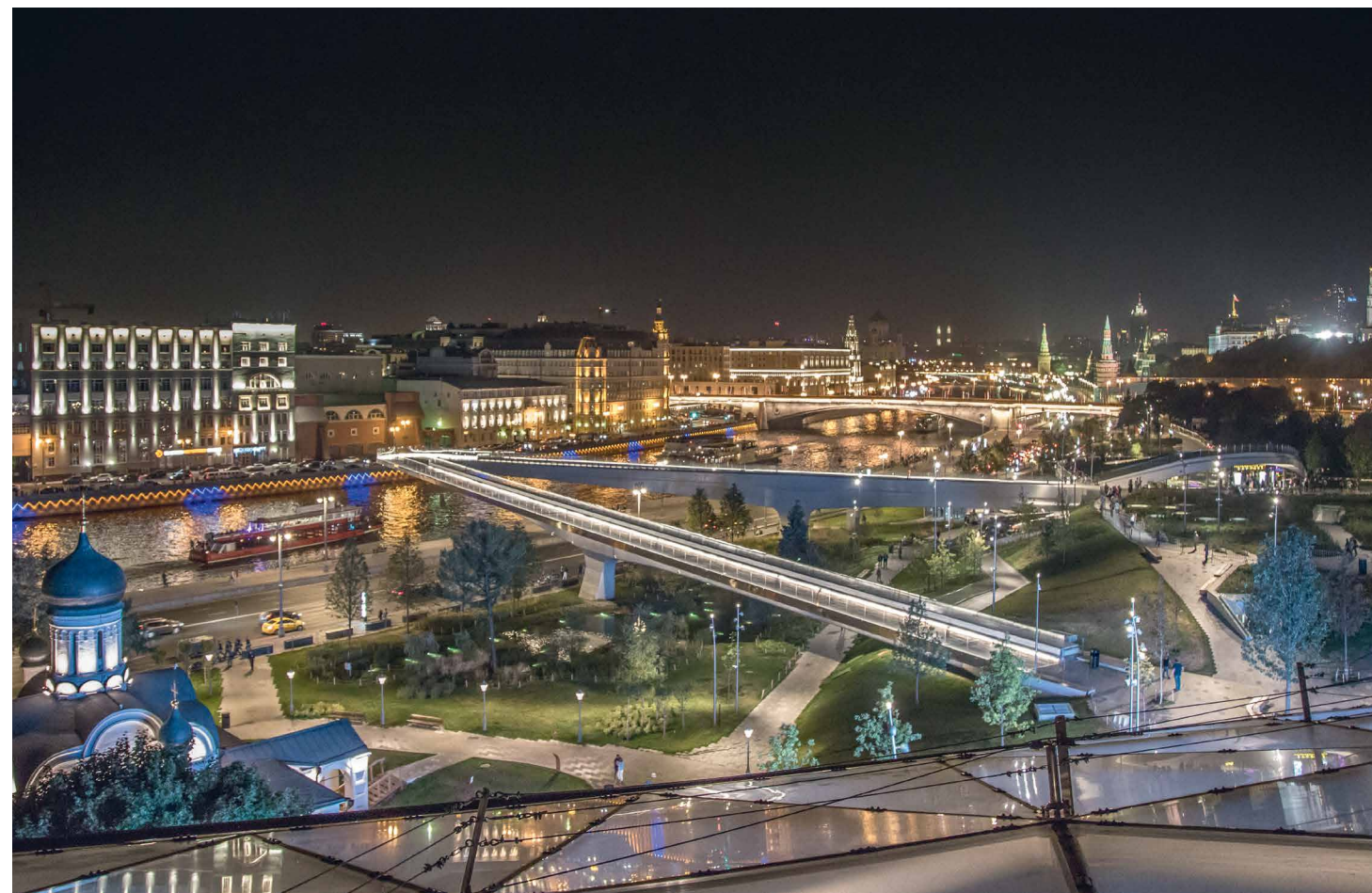
Большой зал высотой 20 метров – совершенный акустический инструмент: современные инженерные решения и технологии, интегрированные в здание, позволяют его резидентам воплощать амбициозные музыкальные концепции. Механизация зала предполагает трансформацию партера, оркестровой ямы и сцены для различных нужд. Так, за 40 минут партер и места за сценой можно пре-

вратить в единое плоское пространство для проведения мероприятий различного формата.

Духовой орган собран вручную по старинным технологиям и спроектирован индивидуально под Большой концертный зал «Зарядье». Французские мастера создали один из самых больших органов в Европе: 85 регистров, 2,3–5,8 метров высота фасадных труб.

Малый зал предназначен как для репетиций Большого симфонического оркестра, так и для проведения небольших постановок.

В мире есть только один зал, который может хоть как-то сравниться с «Зарядьем» – это королевский Альберт-Холл в Лондоне. Предельная вместимость здесь 9 тыс. зрителей, но фактически – только 5,5 тыс. После капитального ремонта здесь установили самую большую акустическую систему для концертных залов, которая дает эффект полного погружения. Среди известных исполнителей на этой сцене выступали The Beatles, Elton John и российская певица Валерия.





зал перешел под юрисдикцию другой компании и сменил название: если раньше он гордо назывался Kodak Theatre, то в настоящее время мировой лидер в производстве кино- и фотопленки ушел в прошлое. Теперь здесь правит бал корпорация, которая производит самое современное звуковое оборудование.

В остальное время в зале проходят концерты эстрадных исполнителей, шоу и церемонии вручения разных наград. Иногда помещения театра арендуют для проведения частных мероприятий, в том числе свадеб.

Площадка рассчитана на 3400 мест. Зал способен трансформироваться под любые мероприятия, но принять знаменитый цирк du Soleil оказался не в состоянии, в отличие от столичного Дворца съездов.

В 2016 году в театре «Долби» свою программу представил Филипп Киркоров. После 10-летнего перерыва икона русской поп-музыки произвел настоящий фурор. Это шоу официально занесено в книгу лучших концертных программ в истории американского шоу-бизнеса.

Аналог «Острова мечты» можно отыскать и в Париже. Это развлекательный комплекс Disneyland. Здесь, конечно, и масштаб больше, и герои ярче, и аттракционы экстремальнее, чем в российской столице, но все же рекорды посещаемости остаются за московским парком.

Открытие парижского Диснейленда состоялось 12 апреля 1992 года. На территории комплекса их два: Disneyland

Park (с 1992 года) и Walt Disney Studios Park (с 2002 года). Кроме того, здесь есть увеселительный парк Disney Village, поле для гольфа Golf Disneyland, а также отели, деловые и жилые кварталы.

Развлекательный, торговый и обеденный комплексы, основанные в центре Диснейленда, спроектировал крупнейший архитектор современности Фрэнк Гери. Он известен своим нестандартным подходом к проектированию.

При прогнозируемой ежедневной посещаемости в 55 тысяч человек компания Euro Disney планировала обслуживать примерно 14 тысяч человек в час в Euro Disneyland park. Для достижения этой цели там построили 29 ресторанов, еще 11 обустроили в отелях Euro Disney resort hotels и пять – в Festival Disney. Для удовлетворения ожидаемого предпочтения европейцев питаться на открытом воздухе в хорошую погоду было оборудовано 2300 мест во внутреннем дворе (30% парковых мест). В итоге мировой лидер развлечений с трудом смог избежать финансового краха, ведь посещаемость Диснейленда с самого начала была гораздо ниже, чем планировалось, а пандемия вообще чуть было не поставила жирный крест на всемирно известном проекте.

Тем интересней, что именно парк «Остров мечты» стал самым посещаемым не только в столице, но и по меркам Восточной Европы и СНГ. 📍

РУССКИЙ ДИСНЕЙЛЕНД И НОВЫЙ КОНЦЕРТНЫЙ ЗАЛ СТОЛИЦЫ

Московский парк развлечений «Остров мечты» стал самым крупным в мире. Он находится в Нагатинской пойме на юге столицы. Парк представляет собой единое здание, внутри которого в западной части расположены торговые галереи, а в восточной – комплекс аттракционов.

На прилегающей территории разбит ландшафтный парк площадью 44 га и благоустроена набережная. У входа в парк расположена открытая уличная парковка на 4 тысячи машин.

Городской променад «Острова мечты» представляет собой крытый торговый центр, объединяющий четыре тематические галереи: улицы Лондона, Барселоны, Рима и Беверли-Хиллз, а также три крытых атриума.

Центральный атриум – это тематическая площадь «Москва», накрытая крупнейшим в Европе стеклянным куполом площадью 8 тысяч кв. метров и 25 метров в высоту. Общая площадь остекления кровли составила 28 тысяч кв. метров. Здесь открыли ультрасовременный концертный зал на 4200 мест. По своей конфигурации он напоминает известный КЗ «Крокус Сити Холл».

Новое многофункциональное пространство стало центром культурной и развлекательной жизни столицы, а также точкой притяжения для ценителей музыкальных, театральных, выставочных и конгрессных мероприятий.

Высокотехнологичная площадка «Москва» с четырьмя типами конфигурации в зависимости от формата мероприятия может менять вместимость в соответствии с запросами. В концертном зале можно убрать первые 16 рядов для создания большого зала с танцевальным партером на 4,2 тысячи мест, а также организовать уютное пространство на 2,5 тысячи гостей.

Строительство площадки концертного зала «Москва» проходило в непростой период, но он стал одним из главных открытий 2022 года, дополнив яркой палитрой развлекательную карту парка «Остров мечты» и открыв новое измерение культурных мероприятий.

В мире не так много аналогов подобных площадок. Одна из них – театр «Долби» в Лос-Анджелесе. В этом зале проходит церемония вручения наград американской киноакадемии «Оскар». После банкротства корпорации «Кодак»





ЭФФЕКТНО И ЭФФЕКТИВНО

КАК СПЕЦОДЕЖДА ОБЕСПЕЧИВАЕТ БЕЗОПАСНОСТЬ НА СТРОЙПЛОЩАДКЕ

Знаменитое фото нью-йоркских строителей, обедающих на балках небоскреба в начале XX века, послужило бы сегодня доказательством для увольнения начальника стройки за несоблюдение правил по охране труда при строительстве. Строитель – одна из опасных профессий, сопряженных часто с риском для здоровья. И безопасность строителя начинается с защитной экипировки. Как менялся образ строителя и отношение к его безопасности сквозь эпохи?

🕒 Камран Рустамзаде



**Строители первых линий
московского метро – 1933 год**



**Строители жилых домов на улице
Калинина, г. Москва, 1960-е годы**



**Строители Байкало-Амурской
магистральной – 1975 год**



Защитная каска

Выдерживает удар бойка весом 5 кг с высоты 1 метр, защищая голову сотрудника от падения предметов. Сохраняет свои свойства при температуре от -50 до +50 градусов



Открытые защитные очки

Защищают глаза от ярких солнечных лучей и ударов мелких строительных предметов. Сохраняют свою прочность при температурах от -5 до +55 градусов



Сигнальный костюм

Защищает от производственного загрязнения и выполняет сигнальную функцию. Свойства костюма позволяют его носить при разных погодных условиях, как экстремально холодных, так и жарких. Костюм дополнительно оснащен светоотражающими приборами, капюшоном и комбезом

Новая универсальная форма сотрудников Группы компаний «Мосинжпроект» соответствует всем стандартам охраны труда, и позволяет комфортно и качественно выполнять работы в любую погоду.





ОБЩЕЕ ДЕЛО

65 ЛЕТ РАБОТЫ ГК «МОСИНЖПРОЕКТ» СКВОЗЬ ПРИЗМУ ИСТОРИЙ ДИНАСТИЙ СОТРУДНИКОВ КОМПАНИИ

Работа в строительной отрасли является одной из самых престижных и сложных. Нередко трудовая деятельность в строительных компаниях становится делом семейным, а навыки передаются из поколения в поколение. Мы поговорили с представителями целых династий сотрудников холдинга «Мосинжпроект» об их работе в компании и специфике профессии.

🗣 Камран Рустамзаде



РОМАН БЕЗОБРАЗОВ,
руководитель
строительства дивизиона
дорожного строительства
АО «Мосинжпроект»

Роман Безобразов в ГК «Мосинжпроект» трудится с 2012 года. За это время ему удалось стать свидетелем и участником множества интересных проектов. Сейчас Роман Витальевич работает на одном из южных участков строительства МСД.

– Роман Витальевич, какой проект вы сейчас реализуете?

– В настоящий момент я работаю руководителем строительства по реализации южного участка МСД, который проходит от Павелецкого направления Московской железной дороги до МКАД.

НУЖНО УЧИТЫВАТЬ ВСЕ ТОНКОСТИ

– Возникали ли трудности в ходе строительства?

– Скорее, не трудности, а необходимость учитывать все технические тонкости и привязку к существующей инфраструктуре при строительстве искусственных сооружений и дорог.

Например, монтаж металлического пролетного строения эстакады над путями МЦД-2 проводился поэтапно, в так называемые ночные окна (в ограниченное время, несколько часов, с отключением контактной сети и остановкой движения железнодорожных составов на перегоне). Для этого поминутно расписывался порядок действий и операций, чтобы исключить ситуации, которые могут привести к срыву графика движения поездов.

– Что самое сложное в дорожном строительстве?

– Дорожно-мостовое строительство – это, как правило, линейные объекты. А в условиях городской среды строительство осложняется тем, что необходимо выполнить большой объем подготовительных работ – по освобождению территории, выносу из зоны строительства и переустройству многочисленных инженерных коммуникаций.

ВСЕ НАЧАЛОСЬ С ЧЕРЧЕНИЯ

– Расскажите о самых интересных проектах, над которыми вам приходилось работать.

– В начале трудовой карьеры при реконструкции моста через реку Волхов запомнился демонтаж главного пролета длиной 130 метров и весом более 800 тонн с помощью песочниц, которые были высотой 22 метра и диаметром 1,2 метра, с опусканием его в низкий уровень для последующей резки на элементы на безопасном расстоянии от подвижного состава и контактной сети. Этот метод нельзя назвать уникальным.



Скорее, он «дедовский» – мы изучали его в университете, но я думал, что он уже не применяется.

Первым моим объектом в «Мосинжпроекте» был «Реконструкция Щёлковского шоссе от МКАД до Садового кольца». В рамках объекта строилась шестиполосная эстакада по основному ходу Щёлковского шоссе на пересечении с улицами Уральской и 9-й Парковой. Пролётное строение длиной 547 метров из преднапряжённого железобетона объемом более 11 тыс. куб. метров сооружалось методом цикличной продольной надвигки без остановки движения транспорта, секции пролетного строения длиной 40 метров предварительно бетонировались на стапеле, затем готовые участки пролёта надвигались на опоры.

– Как вы пришли в профессию? Почему выбрали именно строительство?

– Когда я учился в старших классах школы, отец научил меня черчению, мне оно понравилось. К тому же отец всегда все строил своими руками, а я ему помогал. Думаю, именно это и умение чертить предопределило вы-

бор технической специальности. После окончания школы я решил, что пойду учиться на строителя по направлению «Промышленное и гражданское строительство». Однако при поступлении в вуз проходной балл там был немного выше, чем на факультете «Мосты и транспортные тоннели». Я выбрал его и ни разу не пожалел, что стал мостовиком. В 2021 году с отличием окончил Петербургский государственный университет путей сообщения. Работать по специальности стал сразу и свою трудовую деятельность начал в ФСК «Мостоотряд-47».

В «Мосинжпроект» пришел работать в службу технического заказчика в 2012 году.

– Какой совет вы дали бы молодым коллегам?

– Любить свою профессию, тогда будет желание тянуться к новым знаниям, совершенствовать свой опыт. Не игнорировать опыт и знания старших коллег, в том числе при принятии решений, учиться расставлять приоритеты, уметь работать в команде и всегда ориентироваться на результат. 📌



ЕВГЕНИЯ ФОМИЧЕВА,
руководитель отдела получения
разрешений на строительство
АО «Мосинжпроект»

Евгения Фомичева пришла в «Мосинжпроект» еще в 1991 году по совету мамы, которая работала в компании уже много лет. Сейчас Евгения Анатольевна руководит отделом получения разрешения на строительство.

– Евгения Анатольевна, как началась ваша карьера в ГК «Мосинжпроект»?

– В «Мосинжпроект» я пришла в 1991 году. В тот год я не прошла конкурс в МГУ, и мама предложила мне пойти работать в «Мосинжпроект». Свой трудовой путь я начала с должности секретаря, проработав на ней первые полтора года.

Но мне всегда хотелось стать настоящим специалистом именно строительной отрасли. И мой выбор пал на горный университет, где я получила специальность «горный инженер-строитель». На пятом курсе перевелась на вечернюю форму обучения, чтобы одновременно получать практические навыки. Оканчивала университет и писала диплом, работая в Мастерской № 2, которая занималась проектированием водопроводных и газовых сетей.

«РАБОТА И ДОМ – ОДНО ЦЕЛОЕ ДЛЯ НАШЕЙ СЕМЬИ»

Семья Евгении Фомичевой – это пример династии, которая из поколения в поколение выбирает строительство. Мама Евгении Анатольевны – Наталья Владимировна Кондратьева – ветеран строительной отрасли. В «Мосинжпроекте» работают также муж и дочь Евгении Анатольевны.

– Над какими проектами работает ваш супруг?

– Олег тоже в свое время получил специальность горного инженера. В компании он уже 25 лет. Сейчас работает в команде управления проектов по строительству Троицкой линии метро. Также занимался реализацией проектов Солнцевской линии, станции «Деловой центр», «Парк Победы» и другими важными объектами строительства метрополитена.

– Как вы думаете, почему дочь Лилия тоже решила связать свою жизнь с «Мосинжпроектом»? Был ли у нее другой выбор?

– Лилия учится в Российском университете транспорта и в этом году она будет писать диплом. В университете, где она учится, много говорят об объектах «Мосинжпроекта», приводят их в пример, поэтому она решила пойти работать



именно в нашу компанию. И думаю, дочь приняла правильное решение. В компании ее деятельность связана с оформлением разрешительной документации в производственном департаменте.

– Удастся ли разделять семейную жизнь и работу?

– Работа и дом – это единое целое для нашей семьи. Мы каждый день видим станции метро, дороги, коммуникации, благоустройство – объекты, которые построены, в том числе, и с нашим участием. Поэтому для меня разделение невозможно.

ОТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ К СТРОИТЕЛЬСТВУ

За более чем 25-летний стаж Евгении Фомичевой удалось попробовать себя в разных должностях. Сначала она занималась проектированием объектов, а с 2011 года – строительством

– Хотелось ли вам когда-нибудь поменять сферу деятельности?

– Я меняла работу, но не организацию. В 2011 после акционирования началось превращение «Мосинжпроекта»

в строительного гиганта. В 1-й мастерской Института я занималась функциями технического заказчика по проектированию объектов, когда директор по строительству Константин Матвеев стал подбирать команду с профильным образованием. Поскольку у меня был диплом горного инженера-строителя, мне предложили присоединиться к его команде по метростроению. Так у меня получилось сменить направление деятельности внутри компании с проектирования на строительство.

– В строительстве какого объекта хотели бы принять участие?

– Я участвую во всех проектах «Мосинжпроекта», поскольку оформляю разрешение на строительство. Ни один значимый объект не прошел мимо меня – я принимала участие в строительстве всех станций метро, всех дорожных объектов, реконструкции стадиона «Лужники», благоустройстве территорий.

В будущем хотела бы поучаствовать в реализации проекта ветки метрополитена, которая соединит Калининскую и Солнцевскую линии и пройдет через центр Москвы.

ПРОСТО БЫТЬ САМИМ СОБОЙ

Евгения Анатольевна каждый год берет на практику студентов, многие из которых потом остаются работать в компании. При этом она не терпит безответственного отношения к своим обязанностям.

– Каким характером нужно обладать, чтобы работать на вашей должности?

– Наверное, дело не в характере. Нужно просто любить людей и коллектив, уважать их профессиональные качества. Если найти общий язык с каждым сотрудником, то можно горы свернуть. Я не терплю безответственного отношения к работе. Поэтому мне сложно общаться с людьми, которые говорят, что они пришли в «Мосинжпроект» для галочки в резюме, чтобы потом уйти куда-то. Хорошо, что таких людей в компании немного и они не задерживаются.

– Как вы передаете накопленный опыт молодым специалистам?

– Каждый год я беру студентов на практику, ежедневно объясняя все профессиональные тонкости работы над разными проектами. Радует, что многие из них остаются в компании и мои советы помогают им в дальнейшей жизни. 📸



ДИНАСТИЯ НАДЕЖДЫ ЗАЙНУЛЛИНОЙ

ИНСТИТУТ «МОСИНЖПРОЕКТ»

Надежда Абдулхаковна Зайнуллина всю жизнь проработала в Институте «Мосинжпроект», как и многие ее близкие родственники. Общий стаж семьи составляет 168 лет, так что ее по праву считают одной из старейших трудовых династий холдинга.

— Как началась ваша карьера в «Мосинжпроекте»?

— Я пришла в компанию после школы, в октябре 1966 года. Сначала меня взяли лаборантом, а через три месяца — техником. Работала в отделе геодезии в группе подготовки материала для проектирования. Мы подбирали материалы в соответствии с эскизами, которые выдавали проектные мастерские. Потом их согласовывали, получали новые материалы. Эти обязанности я выполняла до окончания университета.

За время своей деятельности выросла до должности ведущего инженера. До 1990 года занималась проектированием объектов. Потом в Шестой мастерской был создан так называемый мозговой центр, который занимался проектированием дорог. Мы собирали материал, составляли эскиз, прорисовывали трассу и давали на согласование коллегам. Если они утверждали, то мы начинали проектировать объект.

— Какие объекты были самыми сложными?

— Они все трудоемкие. Вы знаете, иногда даже маленький объект бывает сложнее, чем большой. У меня были такие крупные объекты, как Третье транспортное кольцо, проспект академика Сахарова, Юбилейный проспект в Химках. Это были первые проекты, над которыми я работала по окончании университета. Еще у меня была Комсомольская площадь. За 56 лет работы много чего произошло, всего и не вспомнишь.

— Кто из ваших родственников работал в холдинге?

— Здесь работали три моих сына и невестка. Сейчас трудятся другая невестка, брат и внучка. Наш общий стаж — 168 лет. Я очень люблю свой Институт. Здесь своя, особенная атмосфера. Мне всегда нравилась моя работа, поэтому я всегда говорила детям: учитесь, чтобы прийти ко мне работать. Сейчас мой внук окончил 11-й класс. Я ему тоже советую поступать учиться на строителя, но он больше склоняется к информатике.

НАДЕЖДА ЗАЙНУЛЛИНА,
ведущий инженер по проектированию,
Мастерская № 6,
ООО «Институт «Мосинжпроект»



ОТ ЧЕРТЕЖЕЙ ДО ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

По рекомендации Надежды Абдулхаковны в компании начал работать и ее брат Юрий Хайруллин. Его трудовой стаж — 44 года. В 1972 году он был чертежником, потом — техником в отделе строительных конструкций, техником, инженером, старшим инженером, ведущим инженером.

Юрий Хайруллин занимался строительством объектов Олимпиады-80, реконструкцией Большого театра. Сейчас работает в Управлении тоннелей и мостов. В его функции входит надзор проектов подземных пешеходных переходов, дорожных знаков.

Вот уже три года работает в компании техником в отделе кабельных сетей внучка основательницы династии — Анна. Она стала представителем уже третьего поколения семьи в компании. В компанию пришли и две ее невестки — Маргарита и Надежда.

Надежда — главный специалист отдела по проектированию пожарной безопасности, трудовой стаж в компании — 10 лет. Профессию она выбрала, прислушавшись к мнению основательницы династии. Сейчас она инженер по пожарной безопасности.

Маргарита была главным специалистом отдела исходно-разрешительной документации, стаж в институте — тоже 10 лет. Она с гордостью отзывается о проектах, к которым была причастна.

«Я занималась проектированием дорожной сети. Второе довольно большое направление — это отдел подземных сооружений. Здесь мы согласовывали объекты уже на последней стадии, после экспертизы, для того чтобы заказчик мог получить разрешение на ввод в эксплуатацию. И наш отдел из четырех человек проверял документацию, сверял с заявкой чертеж по всем коммуникациям. Мы загружали документацию через портал mos.ru, и дальше ведется работа по отслеживанию итогового результата — получения положительного либо отрицательного заключения. Без этих заключений объект нельзя будет ввести в эксплуатацию, даже если он будет построен», — рассказала Маргарита.

«ИНСТИТУТ — НАША ЖИЗНЬ»

Надежда Абдулхаковна признается, что всегда оставалась верна родному Институту, даже когда были порывы уйти из-за проблем со здоровьем.

— Что для вас институт «Мосинжпроект»?

— Я его очень люблю и любила! Это ВСЁ. Здесь наша жизнь, и друзья, и дети, и работа, всё вместе.

— Что бы вы пожелали холдингу в юбилейный год?

— Мне бы хотелось, чтобы наш Институт не потерял свое лицо и вместе с холдингом оставался лидером в своей отрасли. 📸

ПОБЕДА ТЕХНОЛОГИЙ

СТАДИОН «ЛУЖНИКИ» И ДВОРЕЦ
ГИМНАСТИКИ ИРИНЫ ВИНЕР-УСМАНОВОЙ —
ПРИМЕРЫ ТОГО, КАК НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
МЕНЯЮТ СПОРТ

Олимпийский комплекс «Лужники» можно назвать Меккой отечественного спорта. Объекты комплекса, реконструированные и построенные ГК «Мосинжпроект», уже несколько лет успешно работают и принимают соревнования не только российского, но и мирового уровня.

📍 Камран Рустамзаде



ОТ ОЛИМПИАДЫ ДО ЧМ ПО ФУТБОЛУ: КАКИМ СТАЛ СТАДИОН «ЛУЖНИКИ»

Стадион «Лужники» по праву считается главной ареной страны, где проходили крупнейшие мировые спортивные события. Здесь разворачивались футбольные баталии, устанавливались мировые рекорды в легкой атлетике. Отсюда улетал в свой сказочный лес олимпийский мишка в 1980 году.

Открытый в 1956 году, стадион «Лужники» за свою более чем 65-летнюю историю пережил несколько реконструкций и обновлений, чтобы принимать турниры мирового уровня. При этом неизменными оставались исторический фасад здания и девиз «Мы открыты для всех и всегда». Олимпийский комплекс «Лужники» со множеством спортивных объектов — это территория, где ежедневно занимаются спортом десятки тысяч москвичей.

СНОСИТЬ НЕЛЬЗЯ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ

В 2010 году Россия получила право проведения чемпионата мира по футболу. К главному событию четырехлетия необходимо было реконструировать и построить в стране 11 стадионов. Изначально было ясно, что центральной ареной турнира станет стадион «Лужники», который должен был принять матч открытия, игры плей-офф и финал турнира.

Однако стадион не соответствовал строгим требованиям Международной федерации футбола (FIFA) по безопасности, вместимости и уровню покрытия. Встал вопрос о подготовке арены к столь масштабному событию. Наиболее выгодным и быстрым способом стал бы демонтаж

стадиона и строительство на его месте современной арены по всем мировым стандартам. Однако было решено сохранить исторический облик «Лужников», обновив при этом «начинку» стадиона. Строителям фактически предстояло в существующем периметре стен возвести здание в два раза больше по площади.

«В ходе работ инженеры применили целый комплекс технологических решений. Например, чтобы сохранить аутентичный фасад и вписать в существующую геометрию стадиона абсолютно новое наполнение, был смонтирован специальный металлический каркас. Гигантская металлоконструкция объемом более 71 000 куб. метров и весом свыше 1100 тонн взяла на себя основную нагрузку, ведь кроме всего фасадная стена держит на себе массивную крышу, и позволила проводить все необходимые работы внутри чаши стадиона — демонтировать существующий конструктив и возводить новый. Таким образом, был построен совершенно новый стадион внутри исторического контура», — рассказал генеральный директор «МИПСТРОЙ 1» (ведущее строительное подразделение ГК «Мосинжпроект» — генеральный проектировщик и генподрядчик по реконструкции объекта) Константин Маслаков.

В результате «Лужники» из многофункционального комплекса превратились в современную футбольную арену. После модернизации общая площадь арены увеличилась на 80 тыс. кв. метров и достигла 221 тыс. кв. метров. В соответствии с требованиями FIFA количество мест на стадионе было увеличено до 81 тыс. Также в «Лужниках» появились новые входы и выходы — их стало 16, а искусственный газон футбольного поля заменили натуральным.

ЭКСКЛЮЗИВНО ПОД РОССИЙСКИЙ КЛИМАТ

Важнейшей задачей модернизации «Лужников» стала замена искусственного газона натуральным. Это было одним из главных требований FIFA для всех арен чемпионата мира и требовало немалых усилий со стороны специалистов. Ранее натуральный газон здесь стелили только в 2008 году для проведения финального матча Лиги чемпионов УЕФА. Это не требовало ухода за покрытием в течение долгого срока и больших усилий со стороны работников стадиона.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

Искусственный газон, по мнению спортивных экспертов, давал дополнительное преимущество российским командам в матчах с соперниками из Европы. В одном из интервью экс-президент РФС Виталий Мутко рассказывал, что предлагал в 2007 году главному тренеру сборной России Гусу Хиддинку заменить газон натуральным на время проведения решающего матча со сборной Англии при отборе на чемпионат Европы. Однако тогдашний тренер сборной России настоял на том, чтобы покрытие не трогали, поскольку родоначальники футбола не смогут сыграть на таком поле в полную силу. В итоге сборная России победила в том матче со счетом 2:1.

Но уже в 2018 году участники мундиаля бегали по настоящей траве «Лужников». Покрытие на 30% состоит из мятлика и на 70% — из райграса. Такой состав подходит

исключительно под переменчивый российский климат. При этом подобные поля устойчивы к вытаптыванию, хорошо переносят нагрузки и быстрее восстанавливаются после игр.

В целом газон «Лужников» напоминает своего рода пирог, который состоит из систем дренажа, обогрева, полива, а также насыщения воздухом или подпочвенной аэрации и мониторинга состояния травяного покрытия.

Нововведением для стадиона стала система насыщения воздухом. Специальные системы трубопроводов регулируют влажность и температуру корневого слоя. Это помогает также предотвратить появление луж на поле и доставлять к корням дополнительный теплый воздух, что делает газон лучше.

Для того чтобы газон сохранял свои свойства в течение всего года, в «Лужниках» работает специальная установка — искусственное солнце. Это конструкция на колесах со множеством световых ламп, которые освещают растения и позволяют газону зеленеть в любое время года.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

Для поддержания рабочего состояния газон «Лужников» оборудован 35 автоматическими оросителями для полива. Кроме того, здесь проложили 35 км труб для жизнеобеспечения и 10 установок для доосвещения газона при недостатке солнечного света.

После каждого матча восстановление покрытия происходит вручную. Это занимает у специалистов стадиона целый день. Удаление неровностей и кочек на поле защищает спортсменов от серьезных травм.

Не менее серьезным стрессом для газона становится проведение концертов и шоу. Перед такими мероприятиями все поле застилается защитным покрытием. Сначала накрывается зона сцены, а затем партерная часть для зрителей.

После крупных концертов трава срезается специальной машиной, потом добавляется новый песок и происходит засеивание. Новый газон готов к эксплуатации через два месяца.

СТО ПРОЦЕНТОВ ОБЗОРА, БЫСТРЫЙ ВХОД И ВЫХОД

Главным принципом при модернизации стадиона был комфорт зрителей. Вместимость «Лужников» была увеличена с 78 тыс. до 81 тыс. человек. При этом работы были проведены таким образом, чтобы каждому зрителю был обеспечен 100-процентный обзор с трибун. Выходов из стадиона теперь 16 вместо 13. Это позволило в 10 раз ускорить время покидания стадиона: теперь это можно сделать всего за семь минут. Также в 14 раз увеличили козырек арены — теперь он защищает от осадков все зрительские места.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

На территории «Лужников» установили 1402 единицы системы безопасности: металлодетекторы, интроскопы, сканеры днища автомобилей, локализаторы взрыва и т.д.

Для пешеходов работают семь КПП, которые могут пропускать 62,5 тыс. человек в час. Также на территории «Лужников» установлено 3,3 тыс. камер, тысяча из них расположены внутри самой арены. Все это делает «Лужники» одним из самых безопасных спортивных объектов в мире.

САМАЯ БОЛЬШАЯ ИНТЕРАКТИВНАЯ КРОВЛЯ И НОВЫЕ ЗОНЫ РАЗВЛЕЧЕНИЯ

Реконструкция сделала «Лужники» более удобным и функциональным объектом.

Одной из «фишек» обновленного стадиона стала интерактивная кровля площадью 30 тыс. кв. метров – самая большая в России.

Кровельные панели подняли для плавной стыковки с покрытием козырька стадиона. На фриз «Лужников» установили панели из золотистого перфорированного металла с изображениями спортсменов. Рисунки складываются из отверстий разного диаметра, что позволило создать иллюзию градации полутонов. Этот дизайн разработали в студии Артемия Лебедева.

При этом была обеспечена хорошая вентиляция стадиона, а кровля соответствовала всем нормам пожарной безопасности.

Смотровая площадка на кровле стадиона длиной 1000 метров является самой большой в Европе панорамной видовой зоной.

Для любителей экстремального отдыха создан аттракцион зиплайн. Все это сделало арену более привлекательной как для местных жителей, так и для туристов.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

Ежедневно на территории комплекса спортом занимаются от 5 тыс. до 10 тыс. человек. Здесь есть 80 спортивных сооружений и объектов, где каждый житель может подобрать для себя занятия по душе.

ДВОРЕЦ ГИМНАСТИКИ С КРЫШЕЙ В ВИДЕ ЛЕНТЫ

Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой является крупнейшим в мире центром подготовки чемпионов в этом олимпийском виде спорта. Под одной крышей созданы все условия для тренировок и соревнований, проведения длительных сборов и международных турниров.

Дворец открылся в июне 2019 года и сразу стал визитной карточкой всего олимпийского комплекса, в первую очередь благодаря внедренным здесь архитектурным решениям.

Здание построено по индивидуальному проекту с применением BIM-технологий. Главная особенность дворца – крыша, выполненная в виде развевающейся гимнастической ленты. Для ее создания использовали специальное алюминиевое фальцевое покрытие.

Другая особенность здания – фасад, для отделки которого применили витражное остекление высотой 25–26 метров. Цвет стекла разных оттенков, в определенных зонах оно затемняется.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

На кровле установлены система снегозадержания, конструкции обслуживания и система обогрева водосборных воронок. Все элементы кровли прошли испытания в аэродинамической трубе, в которой воссоздавались климатические условия, характерные для столичного региона. Применены инженерные решения, необходимые для долговечной эксплуатации кровли с сохранением ее архитектурного облика.

Золотого оттенка на крыше удалось добиться благодаря технологии анодированной покраски, а весь этап монтажа кровли занял год.

С ПОПРАВКОЙ НА ВЕТЕР

Центром всего здания является главная арена вместимостью почти 4 тыс. человек.

По краям арены установлено два медиаэкрана. В зале

смонтировано современное спортивное освещение – оно не ослепляет спортсменов и при этом гарантирует качество картинки при видеосъемке. Кроме того, потолок украшают 900 декоративных светильников. Они создают эффект звездного неба.

«Важным моментом при проектировании инженерных разделов была вентиляция главной арены ввиду строгого ограничения подвижности воздуха в центральной части ковра, чтобы гимнастические ленточки не колыхались во время выполнения упражнений. Для создания правильного микроклимата использовалась система математического моделирования CFD. Это современный инструмент проверки проектных инженерных решений на соответствие функциональной задаче. При большой зрительской аудитории и активном использовании электроприборов образуются теплые конвективные потоки, зоны с повышенной температурой воздуха и содержанием CO₂», – пояснил руководитель отдела вентиляции и кондиционирования воздуха компании-подрядчика «Метрополис» Сергей Брюзгин.

Он отметил, что по результатам анализа CFD-моделирования в главном зале был увеличен воздухообмен на 50%, перераспределены приточные и вытяжные устройства и установлены разные температуры приточного воздуха в различных зонах – их можно регулировать независимо друг от друга. Это минимизировало тепловое давление в центральной части арены, что позволило значительно снизить подвижность воздуха, а также обеспечить комфортную температуру в помещении и поддерживать удовлетворительную концентрацию кислорода в воздухе.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

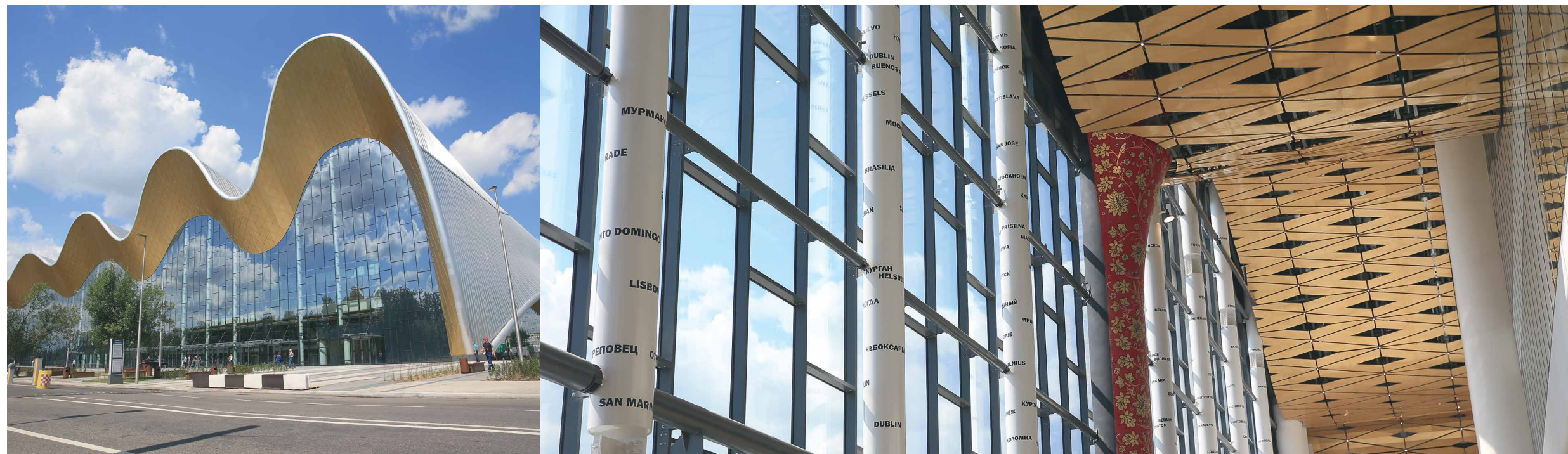
Также были предусмотрены технические помещения вдоль основного гимнастического зала. Высота технического этажа – до 9 метров. Специалисты впервые использовали каркасные центральные кондиционеры и вентиляционные установки высотой 6 метров. Это решение позволило разместить всё требуемое для эксплуатации объекта оборудование.

КАЖДОМУ НАЙДЕТСЯ МЕСТО

Во дворце расположены тренировочные и хореографические залы, мультимедиа-музей, помещения для медицинского восстановления, пресс-центр, ложи для особо важных гостей и гостиница для спортсменов, рассчитанная на 113 человек. Каждый этаж выполнен в определенной цветовой гамме.

Арена, размеры которой можно сравнить с пятью баскетбольными полями, способна не только принимать спортивные турниры, но и проводить концерты и другие культурно-массовые мероприятия.

Установленные раздвижные телескопические трибуны экономят пространство и позволяют максимально быстро переформатировать площадку под разные события. Также на время концертов здесь можно установить сборно-разборную сцену, а вместимость зала составит 3,6 тыс. человек. 📍



ЗАДАЕМ ТРЕНДЫ

**МОСКВА ЗАНЯЛА ПЕРВОЕ МЕСТО
В РЕЙТИНГЕ КАЧЕСТВА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ
В РОССИИ, ПОЛУЧИВ 292 БАЛЛА СРЕДИ
ГОРОДОВ-МИЛЛИОННИКОВ**

Лидерство Москвы во внутреннем рейтинге неудивительно. Даже эксперты ООН около года назад признали столицу России лучшим городом мира по уровню развития городской инфраструктуры и качеству жизни согласно индексу городского процветания. Таких результатов удалось добиться Правительству Москвы под руководством Мэра Москвы Сергея Собянина.

📍 Виктор Стёпин

Транспорт

Все хорошо помнят Москву начала 2000-х с серо-голубыми советскими троллейбусами, обклеенными пестрой рекламой, и маршрутками, где пассажирам, набившимся в салон в час пик, в жуткой толчее приходилось передавать деньги водителю.

Прошли годы, и все изменилось. Развитие метрополитена и создание городской железной дороги стали символом новой эпохи в московской истории. Запуск Московского центрального кольца в столице, открытие сети железнодорожного сообщения между городом и пригородом – Московские центральные диаметры – превратило столицу России практически в город будущего. Мода на такую инфраструктуру пришла к нам из континентальной Европы. Специалисты уверены, что Москва смогла идеально вписаться в этот общемировой тренд. То, к чему стремятся ведущие европейские города, в полной мере удалось реализовать именно властям российской столицы.

Глобальные реформы коснулись развития улично-дорожной сети. Каждый год строятся дороги, общая протяженность которых равна почти половине МКАД. Объем дорожного строительства уступает разве что Китаю, но незначительно. Кроме того, возрождается трамвайная сеть, появляются новые маршруты.

Общественный транспорт и его парк масштабно обновили. Изменилась концепция движения наземного городского транспорта, внедрена новая система автобусных маршрутов, которую успешно адаптировали для нужд пассажиров. На автобусах сети «Магистраль» можно добраться в центр города по прямым маршрутам из удаленных районов столицы быстро, удобно и экономно.

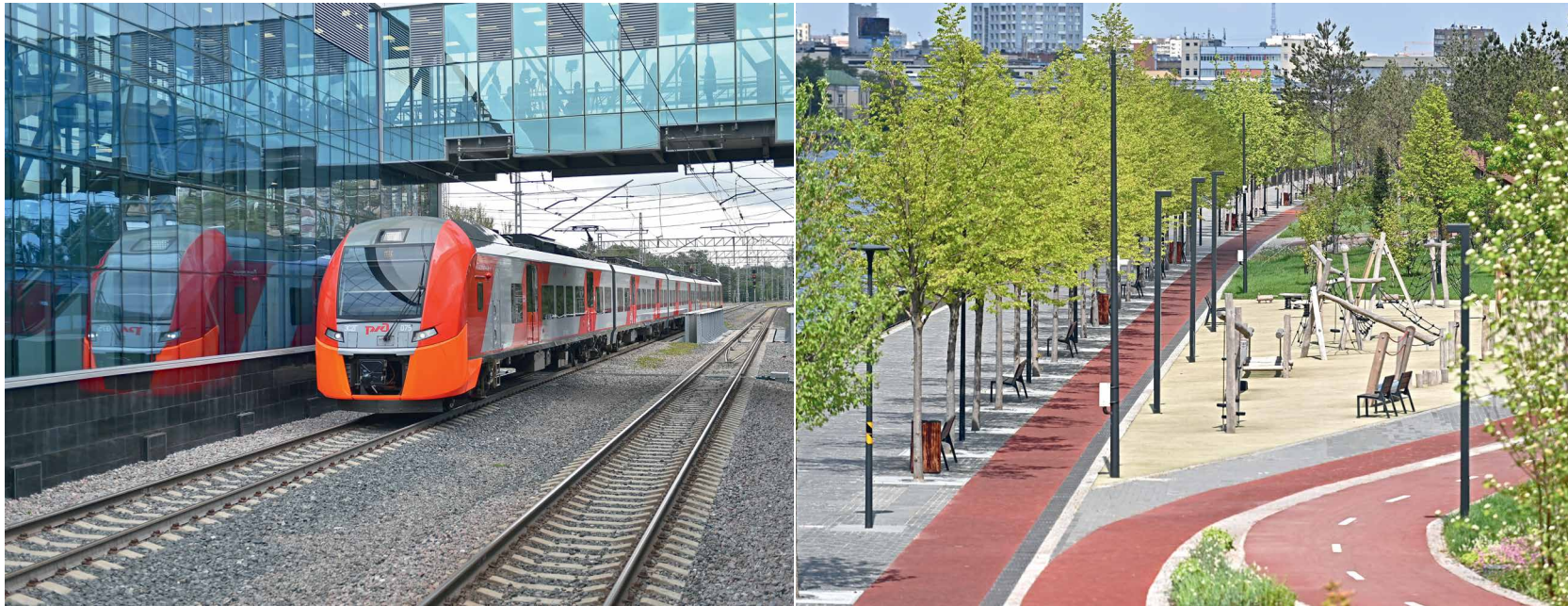
В Европе бесплатная парковка исчезла еще в середине XX века. В Москве она долгое время сохранялась в виде хаотичного скопления машин на тротуарах. В 2012 году в городе ввели платную парковку, зона действия которой в последующие годы постоянно расширялась. Сейчас она действует на территории внутри МКАД и частично за его пределами.

Стоимость парковки во всем мире определяется простым соотношением спроса и предложения. Как и везде в мире, в российской столице стоимость парковки складывается с учетом следующего фактора: если не хватает парковочных мест, то стоянка недостаточно дорогая.

Такси, велосипеды, самокаты: цифровая упаковка московского транспорта

Москва перевела машины с шашечками на цифровые рельсы почти одновременно со всем миром. Тот факт, что машину можно вызвать с помощью приложения на телефоне в любое время дня и ночи, делает заказ такси прозрачным. В столице эта система работает весьма эффективно, как и каршеринг, когда автомобиль можно взять напрокат.

В последние годы в Москве появилось много горожан на велосипедах. Этот транспорт во всем мире ценится



за его экологичность. Появились пункты городского общественного проката велосипедов и электросамокатов типа системы «Велобайк», которыми можно воспользоваться, зарегистрировавшись в сети через мобильный телефон.

«За счет разнообразия услуг и стратегий пользования территорией качеством города и комфортом проживания в нем становится максимизация выбора. Горожанин должен иметь возможность выбирать, как проводить свое свободное время, каким способом перемещаться от дома до работы, вовлекаться или нет в городские инициативы. Главное, чтобы этот выбор был, и был не мнимым», – пояснил доцент Высшей школы урбанистики имени А.А. Высоковского факультета городского и регионального развития НИУ ВШЭ Кирилл Пузанов.

РевOLUTIONное благоустройство: комфорт в каждом районе

Можно сказать, что в сфере благоустройства произошла настоящая революция. Преобразились дворы, улицы, парки, площади и скверы. Столица России следует общемировому тренду и не жалеет ресурсов на внешнее убранство. Основная идея этой концепции – люди должны гулять по городу, если у них появляется свободное время, и их должна окружать красота.

Благоустройство стало отдельной индустрией. Изменения стартовали в парке Горького, реконструкция которого изменила психологию посетителей. Он стал излюбленным местом отдыха горожан и гостей столицы. Там проводятся модные музыкальные фестивали, зрелищные мероприятия.

Следующей на очереди стала Крымская набережная, которая когда-то была просто проезжей дорогой, транзитной улицей, а теперь – приятное место для прогулок.

Благоустройство превратилось в городскую программу,

масштаб преобразований резко возрос. Большая работа была проведена при подготовке к чемпионату мира по футболу 2018 года. Москвичи и гости мундиаля смогли оценить изменения в столице.

Программа шагнула и за границы центра города, поскольку 80% москвичей проводят досуг за пределами Третьего транспортного кольца. Были запущены грандиозные проекты «Мой район», «Моя улица» и другие, в ходе реализации которых в периферийных районах появились скверы, современные детские и спортивные площадки.

«Важно понимать, что сведение всего благоустройства к развитию центра перегружает его и делает еще более обезличенными периферийные районы города. Поэтому среди удачных примеров последних лет я бы выделил проекты создания досуговой и социальной инфраструктуры в периферийных районах. Эта задача сейчас успешно реализуется столичными властями», – подчеркнул доцент Высшей школы урбанистики имени А.А. Высоковского факультета городского и регионального развития НИУ ВШЭ Кирилл Пузанов.

Масштабное строительство

Город захлестнул настоящий строительный бум, который, несмотря на сложные времена, связанные с санкционным давлением, лишь набирает силу. Например, в конце прошлого года Москва поставила очередной рекорд по вводу жилья: с января до середины декабря 2022 года было сдано в эксплуатацию более 13 млн кв. метров недвижимости.

В 2012 году Москва приросла новыми территориями, увеличившись в 2,5 раза. Земли на юго-западе Подмоскovie присоединили к столице: образовались Троицкий и Новомосковский административные округа, которые состоят из 21 муниципального образования. Ведется масштабное

развитие новых территорий, где возводятся жилье и объекты для создания рабочих мест, прокладываются новые дороги, строится метро: открыто уже восемь станций.

Столица начала осваивать промзоны по периметру города – так называемый ржавый пояс. Как правило, это были заводы и фабрики, переставшие функционировать. Самый яркий пример редевелопмента подобных территорий – новый жилой район ЗИЛАРТ, который появился на месте бывшего завода имени Лихачёва, он готов уже почти наполовину.

В августе 2017 года Мэр Москвы утвердил масштабную программу реновации жилищного фонда. В нее включено 5175 домов – это более 350 тыс. квартир. Утвержден адресный список из 587 стартовых площадок с потенциалом строительства порядка 9,5 млн кв. метров недвижимости.

Программа успешно реализуется. Жильцы 795 домов уже получили новые квартиры или находятся в процессе осмотра жилья и оформления документов. Первые этажи домов отводят для размещения необходимых сервисов – магазинов, аптек, пекарен, кафе и др.

Инвесторы тоже стараются в своих жилых проектах размещать не только необходимые жителям социальные объекты, но и коворкинги, центры детского развития, спортивные комплексы. Неотъемлемой частью новых жилых районов становятся бульвары с уникальными активностями.

Заметно улучшилось качество московской архитектуры, проводятся архитектурные конкурсы, которые выигрывают не только маститые архбюро, но и молодые архитекторы.

Шик в минимализме

Чаще всего, когда говорится о развитии городской среды, мы понимаем под этим создание новых общественных пространств.

«Они могут быть ориентированы как на весь город, так и на локальное сообщество, но именно за счет создания такого рода территорий идет развитие столицы. При этом общественные пространства могут быть разного масштаба – от крупного парка до локальной библиотеки разной функциональной направленности. Да и в целом увеличивать ключевой городской ресурс – разнообразие. Именно поэтому не стоит относиться к небольшим общественным пространствам снисходительно, они играют не меньшую роль в создании комфортной городской среды», – считает доцент Высшей школы урбанистики имени А.А. Высоковского факультета городского и регионального развития НИУ ВШЭ Кирилл Пузанов.

В последнее время в столице появились общественные пространства, которые стали настоящими жемчужинами города. Например, парк «Зарядье» с концертным залом. Это не просто парк, а комплекс сооружений. То же самое можно сказать о недавно открытом здании ДК «ГЭС-2». Это эlegantный, тонкий, с красивыми пропорциями и эстетически довольно сдержанный культурный центр. И в этом минимализме есть свое очарование. ☺

МОСКВА В КИНООБЪЕКТИВЕ

ОЧЕНЬ ЧАСТО В СОВЕТСКИЕ КИНОЛЕНТЫ
ПОПАДАЛА ЭСКАЛАТОРНАЯ ГАЛЕРЕЯ
НА ВОРОБЬЁВЫХ ГОРАХ

В Москве можно найти и уникальные здания, и старинные улочки, которые всегда привлекали кинорежиссеров. Посмотрим, как изменилась столица, сквозь призму самых известных фильмов, которые снимали в нашей стране.

🕒 Виктор Стёпин



«Волга-Волга»: советское road movie на Северном речном вокзале

Картины великого режиссера Григория Александрова всегда имели оглушительный успех. 24 апреля 1938 года на киноэкраны вышла музыкальная комедия «Волга-Волга». Режиссер хотел не только развлечь публику, но и показать в своей картине достижения СССР: в кадр попали пароходы, самолеты, дирижабли, а главное – только что построенный Северный речной вокзал.

Сюжет фильма выстроен вокруг двух ансамблей художественной самодеятельности, которые на пароходе направляются на Московскую музыкальную олимпиаду. Такое красивое название было у Всесоюзного смотра самодеятельности, который проходил с большим размахом. Одним коллективом руководит писмоносица Дуня Петрова по прозвищу Стрелка – ее образ воплотила на экране блистательная Любовь Орлова, а другим коллективом верховодит Алексей Трубышкин в исполнении малоизвестного артиста Андрея Тutyшкина. По дороге с героями происходят забавные казусы, не обходится и без романтики. Путешествие сопровождается песнями, которые написал советский музыкальный мэтр Исаак Дунаевский вместе с поэтом Василием Лебедевым-Кумачом. Из залов зрители выходили, напевая строчки, ставшими хитами: «Удивительный вопрос: почему я водовоз?», «Я – моряк, бывал повсюду, видел сотни разных рек»,

«Мы любим, мы вместе, и мир молодой, и ласточка-песня летит над рекой».

Главное сооружение, которое Александров показывает зрителю с самых разных ракурсов, – Северный речной вокзал. Режиссер с упоением демонстрирует этот изысканный и воздушный, великолепный образец сталинского ампира. Неудивительно, что это здание и сейчас, после реставрации притягивает взгляд как магнит.

По сценарию смотр художественной самодеятельности проходит как раз в здании Северного речного вокзала. В кадр попадает широкая лестница, по которой товарищ Бывалов (герой Игоря Ильинского) тащит Дуню на суд публики. Дальнейшее действие разворачивается на открытой террасе возле главной башни. Здесь хор в очередной раз исполняет знаменитую песню про Волгу, а Дуня получает заслуженный приз лауреата песенного фестиваля.

Название для фильма (по одной из версий) подсказал советскому кинематру сам Чарли Чаплин. Александров, будучи ассистентом Сергея Эйзенштейна, был с ним в творческом турне по Европе и США с 1929 по 1932 год. Там он и познакомился с великим мастером комедии. Однажды Александров спел Чаплину песню о Стеньке Разине «Из-за острова на стрежень...» Великому артисту очень понравилась строчка «Волга, Волга, мать родная...» Чаплин предложил Александрову назвать так какой-нибудь

из будущих фильмов. И режиссер идею запомнил. Впрочем, возможно, это лишь один из мифов, которыми Александров любил приукрашивать свою биографию.

Сегодня Северный речной вокзал вернул былое величие: здесь проводятся городские мероприятия, в обновленном парке любят отдыхать москвичи, а влюбленные даже играют свадьбы в здании знаменитого порта.

Впервые он заслужил любовь горожан и гостей столицы еще в 1930-е годы, став первым речным вокзалом, куда люди приезжали просто погулять и отдохнуть. Автором проекта Северного речного вокзала, а первоначально он был Химкинским, стал Алексей Рухлядев, который в 1920-е годы входил в авангардистскую группу архитекторов.

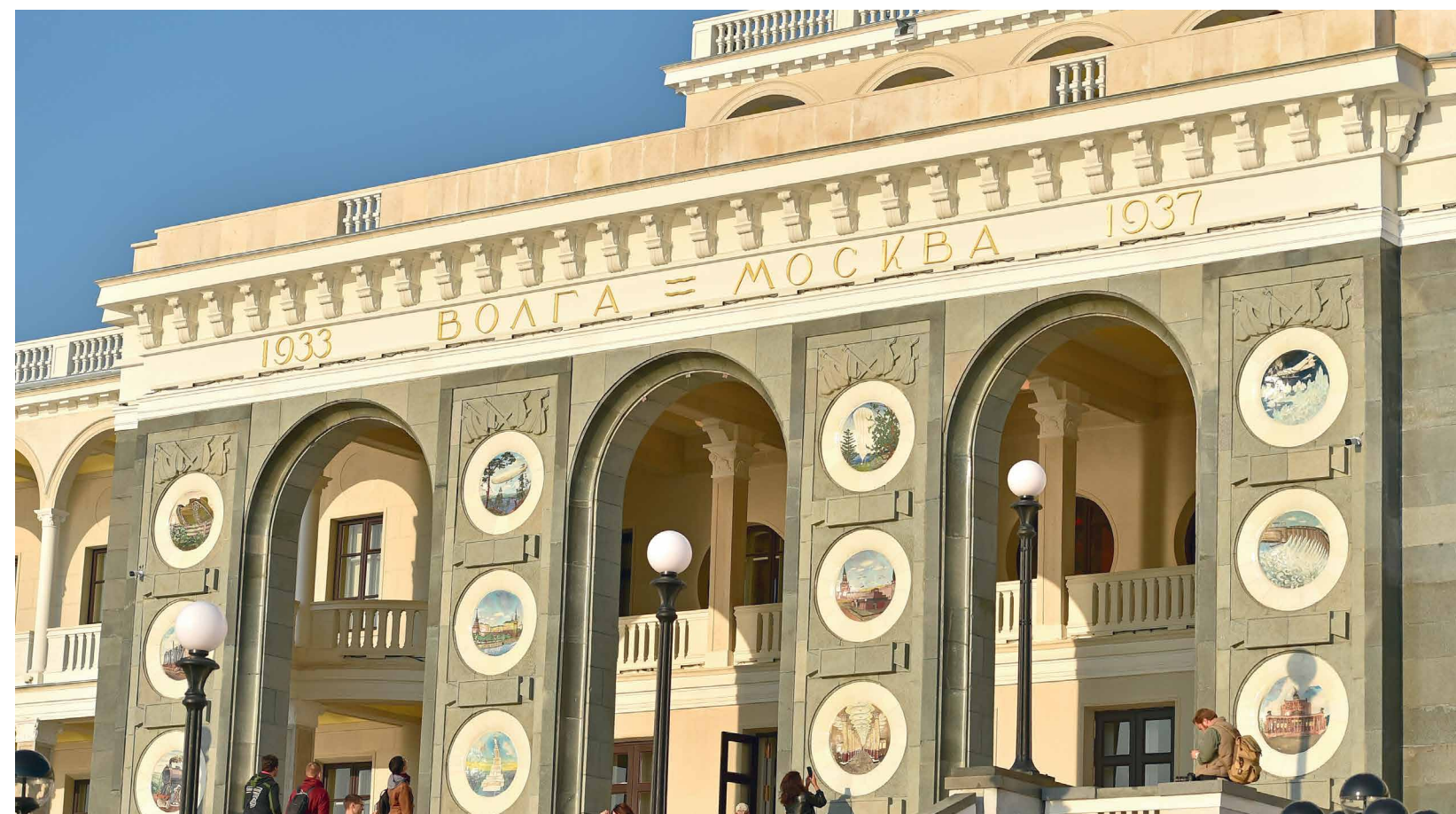
В конце 1930-х творческая направленность советской архитектуры меняется. Нестандартные решения авангарда больше не отвечали запросам наступающей эпохи, во главу угла поставили освоение классического наследия, синтез искусств, монументальность, симметрию. Все это легло в основу проекта Северного речного вокзала. Алексей Рухлядев высоко ценил эпоху итальянского Ренессанса.

Архитектор уже тогда мыслил современными категориями. Он создал не просто функциональное здание

для транспортировки пассажиров, но и великолепное общественное и культурное пространство. Люди приезжали сюда отдохнуть – прогуляться по открытым галереям, выйти на крышу, выполнявшую функцию смотровой площадки, пообедать в ресторане, посмотреть на фонтаны и, конечно, пройтись по парку речного вокзала. Были здесь и почта, и парикмахерская, и комната матери и ребенка, в общем, как бы сказали сейчас, многофункциональное общественное пространство.

Фасады здания украшают 24 фарфоровых панно, отлитых и расписанных вручную на Ленинградском заводе имени М.В. Ломоносова. Они рассказывают о достижениях народного хозяйства, знаковых стройках первых пятилеток. Здесь есть метрополитен и Днепрогэс, самолет полярной авиации и дирижабль, стратостат и даже нереализованный архитектурный символ эпохи – Дворец Советов. В ходе реставрации медальоны были бережно восстановлены. По сути, сейчас мы снова можем видеть то, что нам так изыскно показывал Григорий Александров в своей эпохальной картине.

Проект реставрации Северного речного вокзала был признан лучшим в 2020 году, получив архитектурную премию Москвы.



«Добровольцы»: Сокольники без метро

В другом творении советской киноиндустрии показан район Сокольники, где еще нет ни одной станции метро. Военная драма «Добровольцы» вышла на экраны в далеком 1958 году. Фильм сняли по одноименному роману в стихах Евгения Долматовского.

По сюжету вместе с сотнями других юношей и девушек на строительство первой очереди столичного метрополитена пришли комсомольцы Коля Кайтанов, Слава Уфимцев, Алёша Акишин, Лёля и Маша. Их объединяет романтика подвига, стремление быть всегда на самом трудном и опасном участке. Именно такие идеалы были у советской молодежи.

В кадре мелькают дни, наполненные увлеченной работой, ставятся первые рекорды, переживаются первые утраты: погибает Маша, рискнувшая совершить затыжной прыжок с парашютом.

Проходят годы. Жизнь далеко разбросала друзей. Алёша строит города на Дальнем Востоке. Слава, военный летчик, защищает от фашистов испанское небо. С трудностями сталкивается Николай: чинуша и перестраховщик Оглотков объявляет его виновником давней аварии в шахте. Вмешательство Лёли спасает мужа: выслушав ее взволнован-

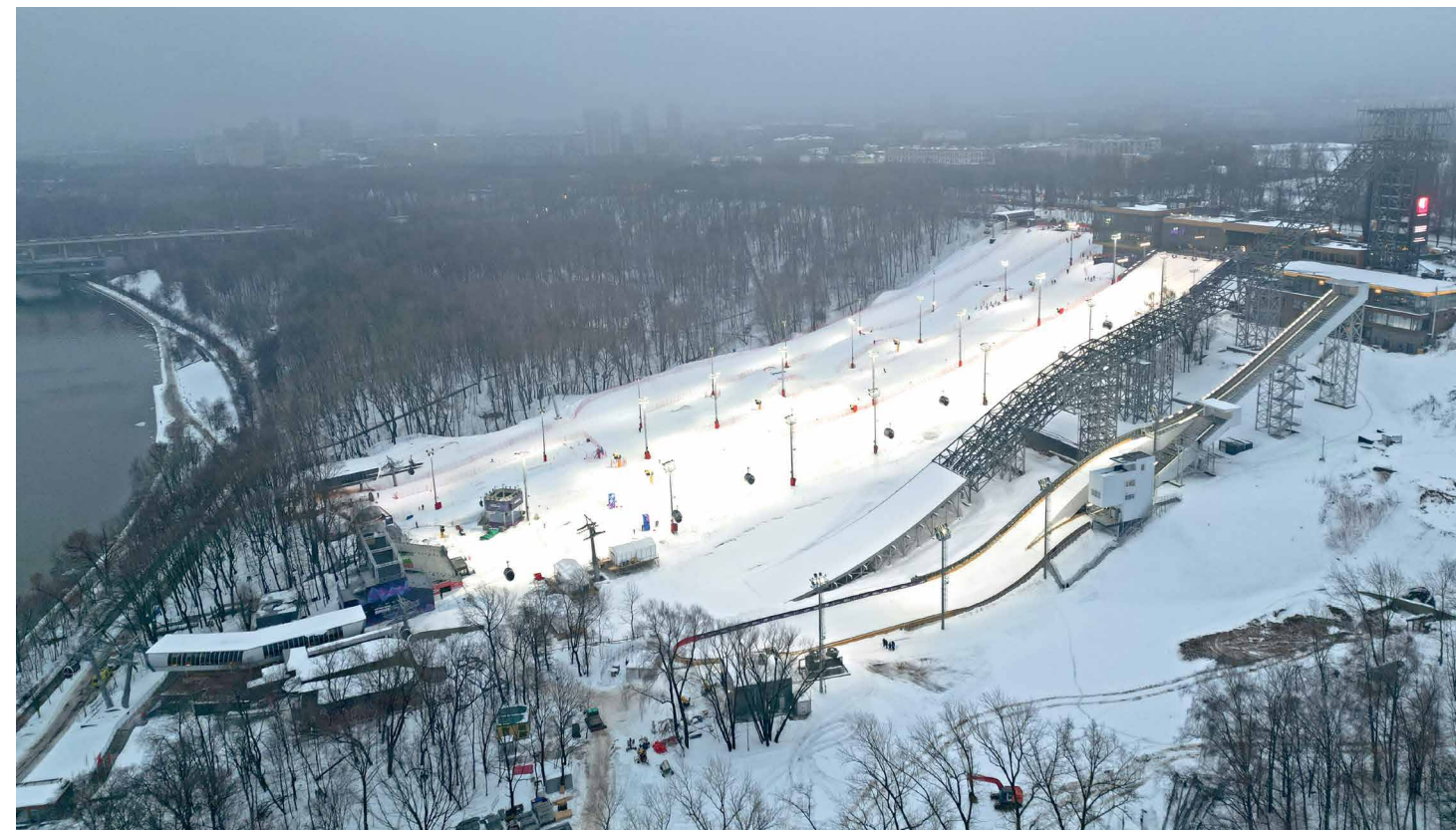
ную речь, комсомольцы единодушно берут товарища под защиту.

Начинается Великая Отечественная война. И снова комсомольцы-добровольцы на самых опасных рубежах.

В одном из эпизодов картины герои едут в трамвае по району Сокольники и говорят о том, что очень хотят, чтобы здесь скорее открылось метро. Парадокс заключается в том, что станция красной ветки была уже открыта. Однако режиссер картины Юрий Егоров смог филигранно показать Москву тех времен, когда ее жители даже не подозревали, что когда-то город получит такую разветвленную сеть метрополитена.

Сегодня в Сокольниках есть две станции метро. Примечательно, что именно здесь начиналась история столичной подземки. В 1930-х открыли станцию на Сокольнической ветке, а 1 марта 2023 года с грандиозным размахом была запущена Большая кольцевая линия метро. Декоративное оформление станции БКЛ «Сокольники» посвящено строительству первых станций Московского метрополитена: на светоотражающих панелях потолка разместили фрагменты плакатов тех лет.

Одну из путевых стен и часть потолка превратили в большое декоративное панно в стилистике выдающихся



художников и архитекторов-авангардистов, среди которых такие родоначальники русского конструктивизма и супрематизма, как Казимир Малевич, Владимир Татлин и Эль Лисицкий.

«Мимино»: любимый фильм столичных историков

Картина Георгия Данелии вышла на экраны 27 марта 1978 года. Ленту посмотрели 24,4 миллиона зрителей – и это только за первый год. Реплики героев разобрали на цитаты. В фильме очень много красивых видов столицы. Большинство из них – уже история. Можно сказать, что эта комедия стала настоящей летописью старой Москвы.

Пожалуй, главный объект в картине – гостиница «Россия». Многие уже не помнят, но именно там находился главный концертный зал страны. Звезды отечественной и мировой эстрады считали за честь выступать на его сцене. Именно здесь получили свою популярность многие известные исполнители, например, британский мэтр Элтон Джон (Elton John). Тогда еще не сэр, а просто мистер. Он стал первым мировым исполнителем, который приехал с концертами в СССР. Это было 21 мая 1979 года.

Свои первые большие концерты здесь дал Филипп Киркоров. С 4 по 8 марта 1994 года на сцене ГЦКЗ «Россия» молодой певец представил свою программу «Я не Рафа-

эль», после чего жизнь скромного болгарского паренька резко изменилась. Он получил звездный статус, в котором и пребывает поныне.

Теперь на месте гостиницы «Россия» раскинулся ландшафтный парк «Зарядье».

Еще одно знаковое место для столицы – горнолыжный комплекс на Воробьевых горах. В картине «Мимино» он представлен как бы невзначай. Молодая адвокатесса, которая представляла интересы Валико Мизандари (герой Вахтанга Кикабидзе), выбегает радостно из зала суда. За ее спиной – старый трамплин. Эпизод небольшой, но его достаточно, чтобы увидеть во всей перспективе исторический вид знаменитого спуска для любителей экстремального спорта.

После масштабной реконструкции на этом месте создан целый комплекс для лыжников. Новые трассы, малые трамплины, канатная дорога – и это далеко не полный список того, что появилось здесь в последнее время. Открывая новый спортивный кластер, Мэр Москвы Сергей Собянин подчеркнул, что столица и впредь продолжит развивать инфраструктуру по всем направлениям.

«Я думаю, это будет одно из самых популярных мест в Москве. И рядом здесь открыли эскалаторную галерею, которая тоже много лет не работала. Мы полностью ее восстановили, отстроили на станции «Воробьевы горы», – уточнил Сергей Собянин.



«Я шагаю по Москве»: молодой Никита Михалков в старом метро

Пожалуй, нет таких людей, которые не видели бы эту знаменитую картину того же Георгия Данелии. Фильм повествует о жизни метростроителей.

Идею снять романтический фильм о Москве Георгию Данелии сказал поэт и сценарист Геннадий Шпаликов. В общих чертах он обрисовал эпизод с девушкой под проливным дождем. Барышня идет по улице босиком, в руках у нее туфли, а за ней следует парень на велосипеде.

— Ну, а дальше-то что? — спросил заинтригованный режиссер.

— А дальше придумаем, — азартно ответил Шпаликов. Так началась работа над сценарием. Текст редактировали прямо по ходу съемок. На ключевые роли подбирали начинающих актеров. На роль Кольки сразу же утвердили Никиту Михалкова. Режиссеру его настоятельно рекомендовал все тот же Шпаликов.

Данелия помнил Никиту совсем еще мальчиком, а когда на пробы пришел статный, сильно возмужавший молодой человек, режиссер не сразу узнал его. Михалков тогда первый и, пожалуй, единственный раз в жизни изобразил не гламурного сердцееда, а безответно влюбленного человека. Больше таких ролей в его обширной фильмографии не было.

Других главных героев могли сыграть совершенно другие артисты. На роль Володи проходили пробы Виталий Соломин, Геннадий Бортников. Однако худсовет их забраковал. Продавщицей пластинок Аленой должна была стать Наталья Селезнева. С ней уже отсняли несколько сцен. Но в итоге остановились на Галине Польских, которая в этом образе смотрелась лучше.

В картине главные события разворачиваются вокруг станции метро «Университет». Здесь на эскалаторе поет знаменитую песню о Москве Никита Михалков. Здесь же герои встречаются. Ссорятся, расходятся и снова собираются. Есть примечательный эпизод: один из поездов, который попал в кадр, с табличкой «Конечная». Действительно, с января 1959 года по декабрь 1963-го эта станция была конечной на красной ветке.

Теперь линия ушла далеко за МКАД. Скоро на ней появится новая конечная станция «Потاپово». Она находится в Новой Москве, а тогда никто даже не предполагал, что поезда станут более комфортными, а длина линии увеличится в разы.

«Еще раз про любовь»: черно-белая летопись старого «Динамо»

Режиссер Георгий Натансон выпустил свою картину на киностудии «Мосфильм» в 1968 году. Сценарий написал молодой драматург Эдвард Радзинский по пьесе «104 стра-

ницы про любовь». Картина была высоко отмечена на Международном кинофестивале в Картахене (Колумбия) в 1969 году, где демонстрировалась вне конкурса. Жюри кинофестиваля присудило ей Гран-при «За мастерство режиссуры и высокие моральные качества». Фильм вошел в золотой фонд кинематографа и считается классикой советского кино.

В качестве лирического вступления идут кадры с видами Москвы конца 1960-х годов. Новехонькая, с иголочки, гостиница «Россия», построенная в 1967 году, сейчас уже снесенная. Проспект Калинина, ныне — Новый Арбат.

Главные герои регулярно встречаются у стадиона «Динамо». Картина хоть и романтическая, но пропитана любовью к футболу. Здесь одна из самых знаменитых столичных арен предстает в историческом виде.

Теперь на этом месте ультрасовременный спортивный комплекс. После длительной реконструкции его разделили на две части. Одна половина осталась за футбольным клубом, а в другой — ледовая арена, где свои игры проводит хоккейная команда «Динамо». Под стадионом расположена торговая галерея.

Самый киношный эскалатор страны: Воробьевы горы

Многострадальная эскалаторная галерея часто «светилась» в кино. Лента «Подсолнухи» — совместный итало-франко-советский фильм режиссера Витторио де Сика с Софи Лорен и Марчелло Мастоияни в главных ролях. Это история любви итальянской девушки и солдата, который после войны остается в Советском Союзе. Съемки проходили на территории СССР — в Москве, Подмосковье и других частях Союза.

Здесь происходят все приключения Джованни — героини Софи Лорен. Она приезжает в СССР на поиски своего мужа, который пропал без вести на Восточном фронте. Встречается с итальянцем, который после войны стал считать себя русским, показывает ему фото мужа, с которым они были в браке всего несколько дней. Но он его не знает...

Эскалаторная галерея показана в самых разных ракурсах. Герои проходят весь путь до станции метро «Воробьевы горы» (ранее «Ленинские горы»), а завершается эпизод на фоне стареньких номерных «Ежей» — поездов метро синего цвета.



В фильме «Улица Ньютона, дом 1» режиссера Теодора Вульфовича рассказывается о жизни, научной работе и человеческих качествах двух студентов-физиков. Герои во время ночной прогулки пытаются успеть на последний поезд метро. Но подбегают к уже закрытым дверям станции «Ленинские горы». Возле вестибюля герои, обсудив дальнейшие планы, играют в мяч с дежурным милиционером и рассуждают о звездных материях.

Уже через три года киноделы снова оказались на станции «Воробьёвы горы». На этот раз в фильме «Человек, которого я люблю» поучаствовала эскалаторная галерея. Ближе к концу фильма Евгений Эдуардович и его младший сын Родька (герои картины) приехали в гости к старшему сыну – Косте в Москву. Правда, они его не застали, поэтому решили просто погулять по столице. Поднимаясь по эскалаторной галерее на станции «Воробьёвы горы», они обсуждают планы на завтрашний день.

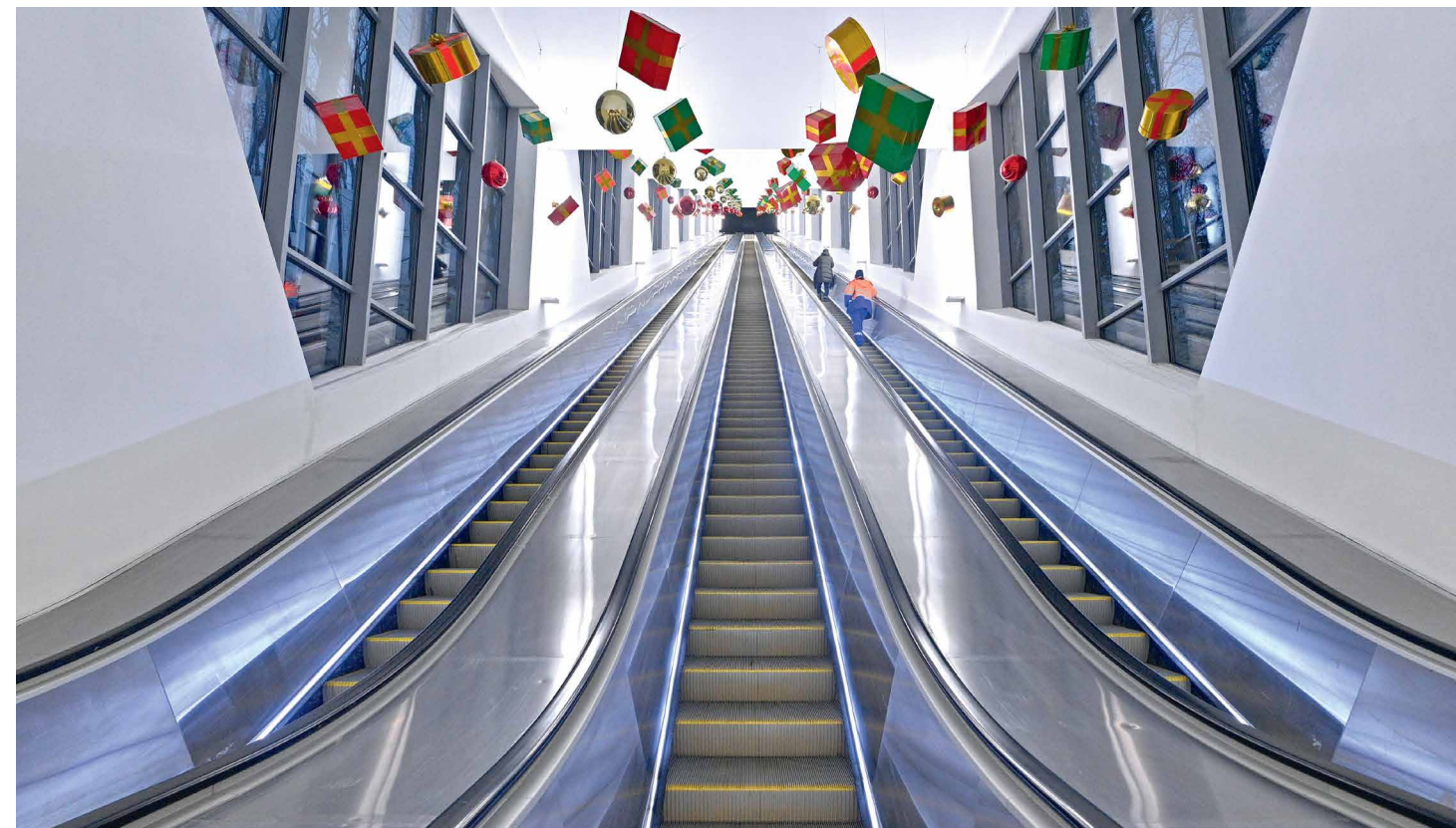
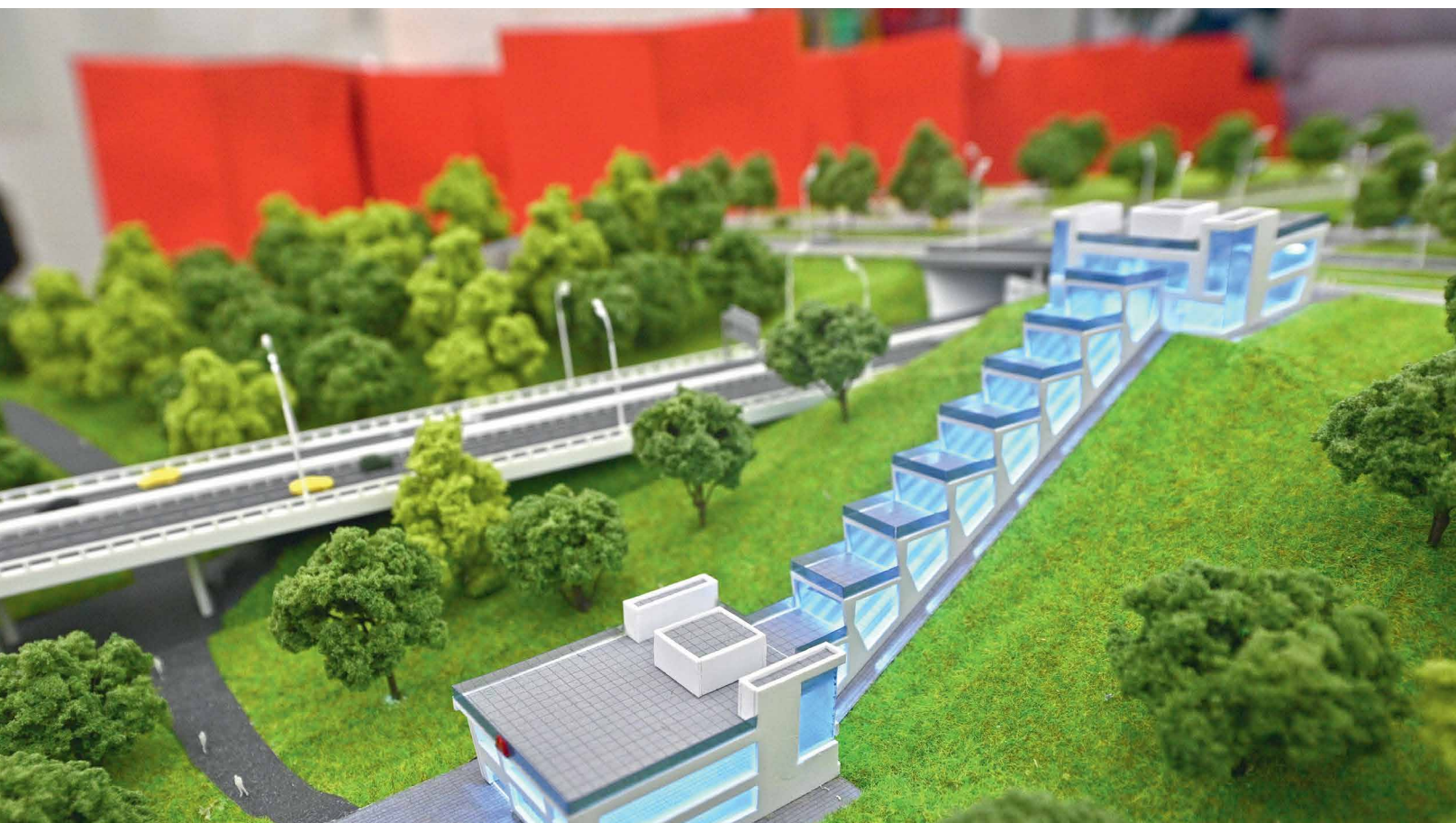
В музыкальном фильме-концерте «Москва в нотах» на станции и эскалаторной галерее молодая певица Екатерина Шаврина спела песню «Что было, то было». Этот клип до сих пор популярен на телевидении.

Картина режиссера Александра Митты «Москва – любовь моя» рассказывает о японской девушке Юрико (Комаки Курихара), приехавшей в столицу России учиться искусству балета. Одно из свиданий со своим возлюбленным Володей, которого играл главный ловелас СССР Олег Видов, началось на станции «Ленинские горы».

Платформу станции и эскалаторную галерею запечатлели создатели детективного фильма «Расследование». Здесь на станции можно увидеть сразу несколько известных советских актеров. Эпизоды небольшие, но они примечательны тем, что в них показаны вагоны, которые ездили в метро до появления новых поездов серии «Москва».

Телефильм «Отпуск за свой счет» тоже запечатлел станцию метро и эскалаторную галерею. Картина повествует о девушке Кате, воспитательнице детского сада из Верхнеярска, приехавшей в Москву, чтобы встретиться с молодым человеком по имени Юра, которого сыграл Игорь Костолевский. Помогает Кате в ее поисках дядя Миша (Владимир Басов), с которым она ведет беседу на эскалаторной галерее станции.

Появляется галерея и в фильме «По прозвищу «Зверь», снятом по книге Виктора Доценко «Срок для Бешеного».



Там рассказывается о Савелии Говоркове (его играет Дмитрий Певцов), который вернулся с военной службы в Афганистане и попал в криминальное сообщество. Угодив в тюрьму по сфабрикованным обвинениям, Савелий совершает побег и разоблачает главарей преступной группировки.

Развязка сюжета происходит на закрытой станции, рядом с проходящими поездами. Благодаря отличному владению боевыми искусствами Савелию удается разобратся с преследователями, один из которых (Владимир Самойлов) касается контактного рельса метро и погибает, другой падает в реку с моста, на котором расположена станция.

В фильме показаны эскалатор и станция уже в аварийном состоянии. Объект разрушался долгие годы. Решение о восстановлении эскалаторной галереи было принято Мэром Москвы Сергеем Собяниным в 2020 году после масштабных проектно-изыскательских работ.

За время простоя конструкции эскалаторной галереи пришли в аварийное состояние и почти полностью разрушились. Поэтому первым этапом восстановительных работ стал демонтаж ветхих элементов постройки 1959 года и укрепление склона,

которое осложнялось наличием насыщенных водой грунтов.

23 декабря 2022 года Мэр Москвы торжественно открыл эскалаторную галерею после 40 лет простоя. В честь этого события в нижнем вестибюле была развернута выставка работ учащихся Центра художественного образования Московского дворца пионеров, посвященных достопримечательностям столицы.

Как и прежде, нижний вестибюль эскалаторной галереи расположен примерно в 150 метрах от южного выхода станции «Воробьёвы горы», верхний выходит к улице Косыгина. Внутри двухэтажные здания вестибюлей облицованы мрамором и гранитом.

На крыше верхнего вестибюля появилась смотровая площадка с отличным видом на Москву-реку, стадион «Лужники» и центр столицы.

В галерее отремонтировали эскалаторы российского производства длиной 68 метров. Высота подъема составляет 34 метра, что сопоставимо с десятиэтажным домом.

Общая площадь остекления галереи превысила 1 тыс. кв. метров. Через прочные светопрозрачные конструкции пассажирам открывается живописный вид на лесопарковую зону Воробьёвых гор. ☀

KEY TOPICS IN ENGLISH

THE ENGINEERING CONSTRUCTION MAGAZINE OFFERS FOREIGN READERS
THE ENGLISH VERSION OF KEY TOPICS

In this issue we present an interview with the Director General of Mosinzhproekt JSC Yury Kravtsov. He told us about the competencies that allow managing the largest urban development projects, for example the Big Circle Line and Moscow High-Speed Diameter. The main achievement is that today the Mosinzhproekt Group of Companies is a close-knit team of professionals capable of completing any task. And the most important thing is that in Mosinzhproekt JSC everybody work with a feeling of comradeship.

MOSINZHPROEKT JSC: A TEAM OF PROFESSIONALS

DIRECTOR GENERAL OF MOSINZHPROEKT JSC
ON THE COMPETENCIES IN THE CONSTRUCTION
OF MEGAPROJECTS IN THE CAPITAL

The history of the Moscow engineering company Mosinzhproekt has been inextricably linked with the urban development of Moscow for all 65 years. The most important changes in the development of the engineering and transport infrastructure of the city took place with the participation of the holding's specialists. The modern Mosinzhproekt has become the flagship of the Moscow construction industry, which implements iconic civil facilities, as well as megaprojects for the construction of the metro and road infrastructure. Yury Kravtsov, Director General of Mosinzhproekt JSC, shared his plans for the future and the results that the company is proud of.

– Yury Nikolayevich, what changes has Mosinzhproekt undergone in its history? And how can you characterize the activities of the company at the present time?

– Mosinzhproekt was created in the late 1950s, which was a time when mass construction of new territories began. Moscow needed an organization that would deal with the complex design of engineering structures and networks of underground utilities.

It would not be an exaggeration to say that modern Moscow is based on communications designed by the holding's specialists. With the participation of Mosinzhproekt, mass gasification of the capital was carried out, as well as thousands of kilometers of heating mains and sewerage were designed. Among the most important projects is the lighting system for the Moscow Ring Road and a comprehensive power supply scheme for the center of the capital.

Another key area of work from the very beginning of Mosinzhproekt's activities has been the design of road facilities. In total, over the years of work, the company's specialists took part in the creation of over 6,000 km of roads in Moscow, more than 100 bridges and overpasses, 300 underground and overground pedestrian crossings.

For example, in 1984, as part of the construction of a large-scale road project of those years – the Third Transport Ring, Mosinzhproekt specialists created a unique Rusakovskaya overpass – a span section 62.5 meters long was designed without intermediate supports. Even until now, this construction has no analogues in Europe.

At the present stage, Mosinzhproekt, having passed the path from a design institute, has become one of the largest Russian full-cycle engineering holdings, implementing complex turnkey projects – from concept creation to commissioning.

The group of companies at the present stage participates in the largest urban planning programs of the capital – the formation of a new transport frame of Moscow, the creation of a network of transport hubs, the development of territories of large urban development projects of the capital. The company also designs and builds iconic civic facilities and public spaces.

However, of course, the key competencies of Mosinzhproekt were formed thanks to participation in the Moscow Metro Development Program. With the participation of the holding over 12 years, more than 152 km of lines and 70 new metro stations have been commissioned, 11 electric depots have been built and reconstructed.

– **There is no doubt, that a historic event for Moscow took place on March 1, 2023, when the Big Circle Metro Line was complete. How do you evaluate the holding's work on this flagship project?**

– The implementation of the Big Circle Line, like other projects for the creation and development of the transport infrastructure of Moscow, is primarily the merit of the city's leadership. The Mayor of Moscow initiated large-scale transformations of the capital's transport system, in which the development of the metro took a special place. In just 10 years, the subway has grown by 30%. The bold and ambitious project of the Big Circle Line, which was given the green



light personally by Sergey Semyonovich Sobyanin, has become the crowning achievement of the modern stage of domestic metro construction. The Big Circle Line is the world's longest 70-kilometer metro ring, created in a densely populated metropolis. Huge labor resources were involved in the construction of the Big Circle Line – the number of simultaneously working specialists in peak periods reached 11.5 thousand people. The head of the Moscow Construction Complex Andrey Yurievich Bochkarev directly coordinated the implementation of the project at all its stages, personally supervised the progress of construction, ensuring prompt adoption of the necessary management decisions at the highest level.

The use of innovative solutions in the organization of work processes made it possible to implement such a complex project in record time – in just 10 years. For example, Mosinzhproekt has introduced a system for planning and monitoring the number of personnel at construction sites. This helped to analyze the open fronts of work and the availability of workers on construction sites, flexibly allocating resources between sites.

Before starting construction, we analyzed all possible scenarios and the best world practices. For example, we assessed the prospects for introducing various methods to optimize deep penetrations and speed up shield penetrations, and actively

implemented digital modeling. All this required serious adaptation and refinement in Moscow conditions. For example, hydrogeology (unstable flooded soils), operational features, normative regulation (Mosinzhproekt participates in the formation of the Russian legislative framework for metro construction and BIM). Nevertheless, our specialists managed to develop optimal technological solutions that allowed for large-scale construction in a short time.

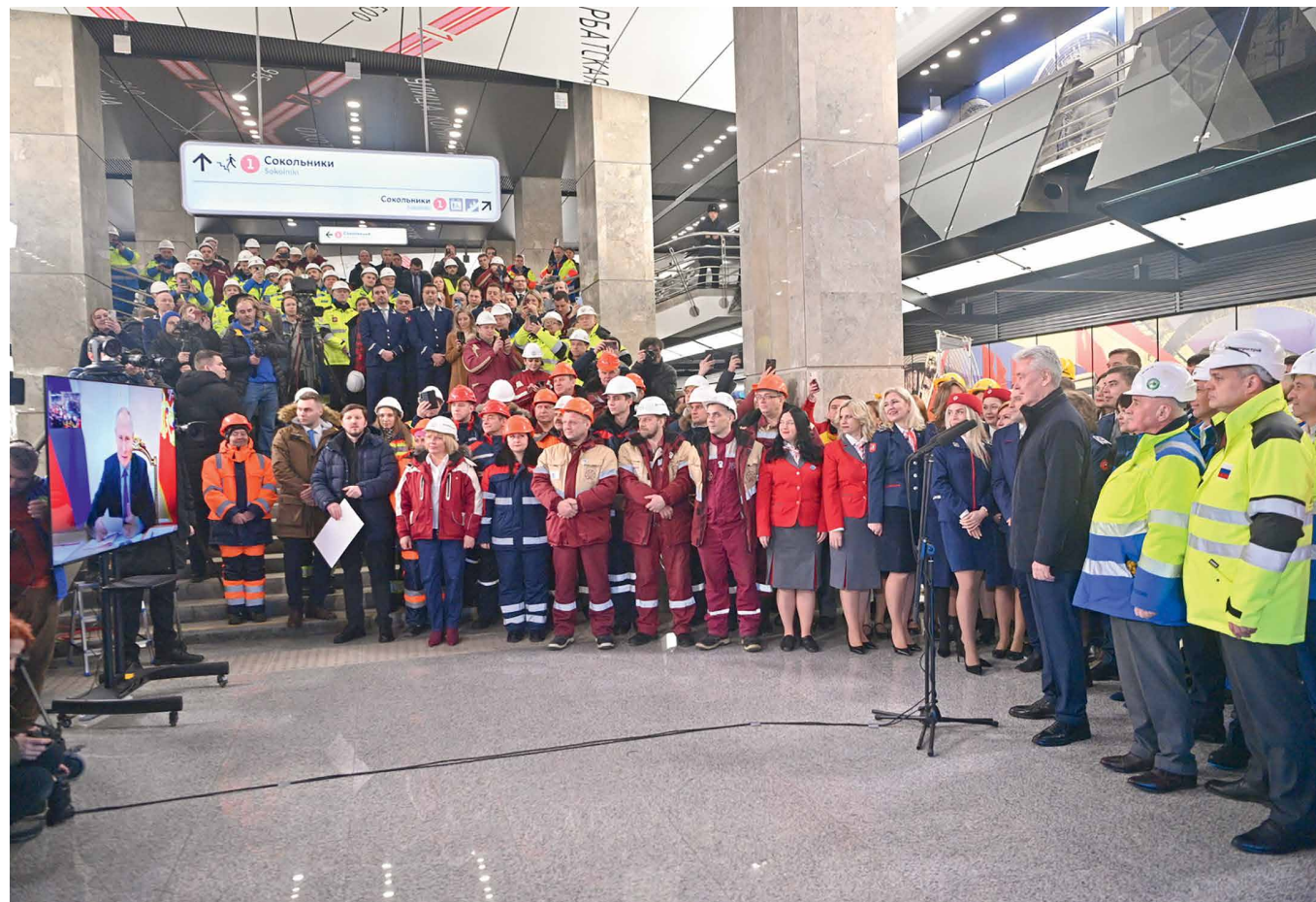
– **Was everything completed on schedule? What work is still ahead?**

– The Big Circle Line (the BCL) today has 31 stations, 20 transfers to existing metro lines and three to promising ones, as well as at the stations of the Moscow Central Circle and the platform of the Moscow Central Diameter. Due to the peculiarities of mutual integration with the existing metro infrastructure, including stations that are objects of Moscow's cultural heritage, work continues at a number of facilities.

For example, at the Elektrozavodskaya station, an underground transfer to the Arbatsko-Pokrovskaya line is under construction. The tunneling of the crossing has already been completed, it was carried out with the help of small-scale mechanization without the use of tunneling complexes. This is due

YURY KRAVTSOV,

Director General
of Mosinzhproekt JSC



to the proximity of two existing metro stations and railway infrastructure – it was necessary to ensure their uninterrupted operation.

On the basis of the BCL station Nagatinsky Zaton, the formation of a transport interchange hub on an area of more than 10 hectares continues. The first stage in the creation of the transport interchange hub was the commissioning of the metro station and the improvement of 1.9 hectares of the territory adjacent to it.

As part of the second stage, the reconstruction of the road network with a total length of 730 meters began. Next in line is the construction of a settling and turning area for electric buses with a terminal station building. The transport interchange hub project also includes the improvement of the park area and the embankment of the Nagatinskiy backwater. As a result of this project, a new public space will be created in the south of Moscow.

– What technical solutions implemented within the BCL framework are you proud of?

– Among the key ones, I can single out the transition to predominantly shallow depth stations, which made it possible to intensify tunneling with the help of mechanized tunnel bor-

ing systems, as well as the unification of structural elements of metro station complexes for their reuse.

In total, during the construction of the BCL, 33 mechanized tunnel boring systems were used – 29 of them with a diameter of six meters and four shields with a diameter of 10 meters, which are intended for the construction of double-track tunnels. The use of giant shields makes it possible to refuse the construction of additional tunnel structures. This is especially important in cases where tunnel routes pass, for example, under large bodies of water. It was the ten-meter mechanized tunnel boring systems that built the long sections of the BCL tunnels under the Nagatinsky backwater and the Moskva River, 550 and 500 meters long.

During the construction of the BCL, the specialists of the Mosinzhproekt Group of Companies specially organized a tunneling control center, where all information on the progress of tunnel construction was received in real time. This made it possible to quickly respond to any deviations and correct the actions of the crews of the tunneling complexes. Based on the results of testing, the technology was recognized as successful and is used in the construction of other metro lines in Moscow.

Also, during the construction of the BKL tunnels, a system of scientific support for underground construction was

introduced. Our builders were consulted by specialists from the Russian Tunneling Association (TAR), a public organization that unites the most authoritative specialists in the field of underground construction in our country and is part of the International Tunneling and Underground Space Association. In 2022, Mosinzhproekt with the BCL project became the winner of the competitions of the Tunnel Association for the best use of advanced technologies in the construction of tunnels and underground structures and for the development of mathematical modeling of tunneling and calculation of a parameter that affects the subsidence of the earth's surface.

In the course of work on the BCL, the specialists of the Mosinzhproekt holding developed a system for interactive control of the technological parameters of the production of mining operations. At the stage of design and survey work, an assessment of construction risks was carried out in relation to a specific territory, the optimal underground construction technologies for this section of the city, machines and mechanisms that have a minimal impact on the environment and urban development were selected, regulations for the operation of tunneling shields were developed.

And, of course, the use of 3D models and BIM elements has optimized many processes of working on the BCL. For the first time, elements of information modeling technologies were used to link engineering systems at the construction of Terekhovo, Kuntsevskaya and Davydково stations. This made it possible to minimize collisions that occur during construction.

3D modeling was also used at Klenovy Bulvar, Nagatinsky Zaton, Pechatniki and Tekstilshchiki stations and three tunnel structures in the eastern section.

– What are the plans for the construction of the metro in Moscow for 2023 and the coming years?

– The nearest plans include the completion of the construction of several sections of the radial metro lines. This is an extension of the Lyublinsko-Dmitrovskaya line to the village of Severny with the stations Yakhromskaya, Lianozovo and Fiztekh.

Also in a high degree of readiness is the Solntsevskaya line with new stations Pykhtino, Vnukovo Airport and a metro bridge. With the launch of this section, for the first time in Russia, the airport will have its own metro station.

At the final stage there are also two electric depots for servicing metro trains – Yuzhnoye and Aminevskoye.

The construction of the Troitskaya line continues. Mosinzhproekt's area of responsibility today includes the construction of nine stations: ZIL, Krymskaya, Akademicheskaya, Vavilovskaya, Novatorskaya, Peoples' Friendship University, General Tyulenev, Tyutchevskaya and Kornilovskaya. At many stations of the new branch, architectural finishing and installation of engineering systems are already underway. And the holding continues to work on the creation of new metro lines – Rublyovo-Arkhangelskaya and Biryulyovskaya.

In the near future, we are also going to start construction of the Yuzhny Port metro station on the Kozhukhovskaya-

Pechatniki section of the Lyublinsko-Dmitrovskaya metro line. The station will become the center of attraction for the vast territory of the South Port, which is being reorganized. It is planned that this new district of the capital will be larger in terms of development than Moscow City.

This will be an underground station, the construction of which on the existing metro line will be carried out without stopping the movement of trains during certain technological windows. "Yuzhny Port" will be located under Yuzhnoportovaya Street, the station will have exits on both sides of the road, including directly to the pier.

– What road transport projects do you plan to put into operation this year?

– Mosinzhproekt acts as the general contractor and general designer for several sections of the Moscow High-Speed Diameter (MHSD), one of the main road construction projects in the capital. This year, we must complete the main work on organizing a through passage along the South-Eastern and North-Eastern chords that form MHSD. Plus, to launch a six-lane road tunnel under the railway tracks of the Pavletsky direction.

This year we have completed the reconstruction of Stupinsky Proezd and opened a number of sections in the southern direction of MHSD. Two sections – from Shosseynaya Street to Polbina Street and from Polbina Street to Kuryanovsky Boulevard. Construction was completed six months ahead of schedule. The total length of the six-lane route is about 6.5 km.



At the end of July, two more MHSD sections were opened – from Marshal Shestopalov Street to the Paveletsky direction of the Moscow Railway and from the railway to the intersection with the Moscow Ring Road. Two new segments of the Moscow High-Speed Diameter are connected by a tunnel-type overpass 46 meters long. The construction unites seven traffic lanes – three in the direction of the city center and four – in the direction of the region. During the construction of the tunnel, a protective screen was formed from metal pipes, which, in the process of excavation, took on the load from the railway track. The use of this technology made it possible to ensure the continuity of train traffic during the construction of the supporting structures of the overpass.

On other sections of the MHSD, which mainly consist of flyovers, overpasses and tunnels, construction is at the final stage. For example, on the extreme section of the MHSD – from the Moscow Ring Road to the Solntsevo – Butovo – Varshavskoye Highway road – four overpasses, two tunnels and a bridge across the Bitsa River are being built.

The work is being carried out under the supervision of the Moscow City Construction Department and personally its head Rafik Ravilovich Zagrutdinov, who has repeatedly noted the high importance of the new highway for the transport frame of the capital.

Also, Mosinzhproekt is creating three sections of the Southern Rokada – a new highway of the capital, which will run from the junction of Rublevsky Highway with the Moscow Ring

Road to Verkhnie Polya Street in Kapotnya. The total length of the road is 40 km, of which 27 km have been built and put into operation.

In addition, the holding is creating a street and road network at ZiL, in New Moscow and the territories of a number of large urban development projects.

– The holding implements unique development concepts for each territory it works on. Tell us how the territories in Mnevniki and Kommunarka are developing?

– On the territory of the administrative and business center Kommunarka, at the end of last year, the first stage of creating a street and road network was completed. Three overpasses 1.7 km long were opened, which connect the administrative and business center with the Kaluga highway. At the same time, 10 kilometers of the intra-quarter road network and a section of the main road (1.66 km) with a bridge across the Sosenka River were put into operation.

As part of the development of the territory of the Mnevnikovskaya floodplain, where Mosinzhproekt acts as the operator for the development of a large urban development project and coordinates the interaction of all participants, a road bridge is being built towards Myasishcheva Street. A second bridge is being designed to connect the floodplain with Novozavodskaya Street. Also, specialists from the Mosinzhproekt Institute this year began to create design documentation for a bicycle-pedestrian bridge across the Moscow River, which will connect the floodplain with Filevsky Park.

The project of an elevated pedestrian crossing across Nizhniye Mnevniki Street, prepared by the Institute's specialists, has recently passed the state examination, which will connect the territory near the Mnevniki metro station on the Big Circle Line with the Moskva River embankment.

All artificial structures will be mutually integrated with the road network on the territory of the Mnevnikovskaya floodplain with a total length of 11.9 km.

The territory of the Mnevnikovskaya floodplain covers an area of 352 hectares. The planning project provides for the creation of residential and business buildings, social infrastructure facilities and park areas, both at the expense of the city budget and private investors. As a result of the development of the territory of this major metropolitan urban development project, about 30 thousand jobs will appear here. The developed street and road network will increase the investment attractiveness of developing territories.

I would like to note the key role in the implementation of major urban projects of our colleagues from the Moscow Construction Complex – the Department of Construction, the Department of Urban Planning Policy, and others. The implementation of large-scale initiatives is possible only through joint efforts, thanks to close cooperation between the engineering holding and the Moscow Government.



– Within the opening of the second stage of the city resort "Attraction", its area has increased by 100 hectares. Residents of South Urals are sure that their park surpasses even Moscow's Zaryadye park in terms of beauty and functionality. At the same time, both projects were implemented by Mosinzhproekt. Why is it interesting for a company specializing in the creation of large-scale transport facilities to participate in the creation of public spaces?

– The arrangement of park areas and human living environment is one of the most exciting and complex areas, since multifunctional public spaces are changing the face of cities, improving the environment and becoming centers of social activity of citizens. Mosinzhproekt has the necessary competencies, and we are ready to offer our knowledge to customers, including regional ones.

The creation of Zaryadye, the first new park in the center of Moscow in more than 70 years, has become one of the holding's most iconic projects. During the design and construction of this public space, Mosinzhproekt specialists gained extensive experience in creating a unique landscaping.

The Zaryadye project has served as a driver for the development of modern public spaces, and not only in the

capital. People in the Urals became interested in our successful experience: in Magnitogorsk, we are gradually implementing the project of the all-season multifunctional public space "Attraction" with a park area, sports, educational and exhibition clusters. In 2022, the objects of the first stage of the "Attraction" were awarded two awards of the international architectural and design award "Golden Trezzini" Premio del Pubblico.

It is important that Mosinzhproekt creates public spaces on the principle of multifunctionality in order to satisfy the interests and needs of different categories of visitors. For example, the experience of Zaryadye turned out to be in great demand in the improvement of urban areas, including those adjacent to transport facilities, such as metro stations. Thus, the area near the BCL station of the Kuntsevskaya metro station, has become a space for recreation with a relief that partially hides the technical structures of the metro. There is an amphitheater, swivel park chairs and swings. And the appearance of the territory echoes the interior of the Kuntsevskaya station due to design solutions and materials.

In 2022, with the participation of Mosinzhproekt, a landscape park was opened near the Nekrasovka metro station. More than 500 trees and 20 thousand shrubs were planted on





an area of 4.5 hectares, and large-scale work was carried out to create the relief of the territory. A fountain was installed around which children's and sports grounds, an amphitheater, gazebos, pavilions and small architectural forms were placed.

– Yuri Nikolayevich, three years ago you headed the holding and set yourself the ambitious task of reorganizing the management system in the company. How do you rate the result?

– The main achievement is that today the Mosinzhproekt Group of Companies is a close-knit team of professionals capable of completing any task. We have learned to work with a feeling of comradeship. The company employs more than 14 thousand builders, designers, managers and office staff. With their participation, large-scale urban planning initiatives of the Mayor of Moscow have been implemented, and the most complex projects continue to be implemented.

The company has accumulated corporate governance competencies under existing federal legislation and at the same time has deeply immersed itself in the management of the design process. After all, design is not just a literal adherence to some pieces of paper, it is an engineering process that starts from an idea and ends with the regulations for the further operation of an object.

I think that in another year, Mosinzhproekt will work in the autocatalysis mode, when the problem being solved generates an internal analysis. To solve the next similar problem in a slightly different way: simplify, eliminate collisions, offer a fundamentally new solution.

And the most difficult issue that we all have to raise to a new level is the issues of industrial safety, labor protection and construction quality. There are two aspects in construction that, in terms of risks, can never be reduced to zero. Both of these aspects are in matters of safety and construction quality. And the origins of these two risks will always be the human factor.

No matter what they say, but the external environment always determines behavior. And I see how in three years we have strengthened the approach to safety at the construction site. Because without solving the issue of security, the issue of the quality of construction, management, and the quality of all processes in the company cannot be resolved. In the modern world, in large construction corporations there is no separation between safety and construction quality issues. They are brought together in a single block and have one leader in the hierarchy. After all, construction is mostly in the minds. Building is actually simple: the main thing is to understand. 🛠️