



**ИНЖЕНЕРНЫЕ
СООРУЖЕНИЯ**

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
ЖУРНАЛ
АО «МОСИНЖПРОЕКТ»

2024 – №1 (58)

www.mosinzhprouekt.ru



ТУРИСТИЧЕСКИЙ МАРШРУТ: КАК НОВЫЕ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕЛАЮТ ГОРОДА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЕЕ

Москва увеличивает туристический поток благодаря планомерной работе по строительству объектов городской инфраструктуры

СЧАСТЬЕ ПРОЕКТИРОВАТЬ МЕТРО

Николай Шумаков поделился секретами создания интерьеров московской подземки

СТРОИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА

Итоги работы стройотрасли обсудили на выставке-форуме «Россия»

ЭНЕРГИЯ «АТОМА»

Передовые разработки использовали для создания нового павильона ВДНХ

**Профессиональный журнал
АО «Мосинжпроект»**

Главный редактор:

Денис Есипов,
член Союза журналистов России

Члены редколлегии:

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

Выпускающие редакторы:

Татьяна Поликанова
Алена Терновая

Дизайн и верстка:

Роман Явно

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@mosinzhpriekt.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

Подписано в печать 22.02.2024 г.
Тираж: 3000 экз. № заказа: 2056/924
Распространяется бесплатно.



Денис Есипов,
главный редактор журнала
«Инженерные сооружения»

Москва – передовой мегаполис, в который влюбляются с первого взгляда: российская столица сумела восстановить допандемийные значения туристического потока и в 2023 году приняла 24,5 миллиона гостей. Это на 37 процентов больше результатов 2022 года. При этом число бизнес-поездок в российскую столицу тоже выросло по сравнению с 2022 годом – на 28 процентов.

Безусловно, Москва следует глобальным тенденциям и внедряет лучшие мировые туристические практики: например, создала удобную цифровую площадку для путешественников RUSSPASS, проводит гастрономические фестивали, организует тематические, культурные, спортивные и другие мероприятия. Но еще одним очень важным фактором, способствующим стабильному интересу со стороны туристов, остается планомерное совершенствование и развитие инфраструктуры города.

Москва строится с учетом принципов сбалансированности, функциональности и качественной архитектуры. Речь идет, конечно, и о развитой транспортной системе Москвы – метро и МЦД, реконструированных магистралях и развязках, новых городских вокзалах с удобными пересадками. Это вариативные маршруты для передвижения по городу, в том числе до мест притяжения туристов, стабильное расписание и рассчитанное время в пути.

Еще один немаловажный фактор, способствующий восстановлению и увеличению турпотока, – развитие качественной гостиничной сети. Среднегодовой уровень загрузки московских отелей за прошлый год оценивается на уровне 73 процентов. Интересно, что наибольшее увеличение нагрузки – на 18 процентных пунктов – продемонстрировали пятизвездочные гостиницы. И в 2024 году Стройкомплекс Москвы планирует построить еще 9 отелей более чем на 1000 номеров. Это будут современные многофункциональные комплексы с самыми разнообразными архитектурными решениями.

Важно помнить, что туризм вносит значимый вклад в развитие городской экономики. По оценкам экспертов, расходы туристов в Москве только за лето 2023 года составили 372 млрд рублей. А объем поступлений в городской бюджет за это время достиг 51 млрд рублей. На эти деньги, например, можно построить порядка 15 детских садов и школ.

Но в этом номере мы рассказываем не только о мерах по повышению туристической привлекательности российской столицы – раскрываем планы по созданию уникального туристического кластера «Новая Анапа» на Черном море. А еще рассказываем о мастер-планах по развитию Кавказских Минеральных Вод и города Якутска, расположенного в зоне вечной мерзлоты. Кстати, турпоток в российские регионы за прошлый год превысил 75 млн человек.

Один рубль бюджетных инвестиций в туристическую отрасль приносит 3 рубля частных инвестиций, посчитали в Министерстве туризма РФ. Это означает, что местные жители получают новые рабочие места, удобные дороги, качественные объекты спорта и культуры. Как итог: развитие и процветание – создание городской среды, ориентированной на каждого человека.

СОДЕРЖАНИЕ

4

КОРОТКО О ВАЖНОМ
НОВОСТИ

6

СОБЫТИЕ
БОЛЬШОЕ ДЕПО
ДЛЯ БОЛЬШОГО КОЛЬЦА

Электродепо «Аминьевское»
построили для обслуживания БКЛ

10

РЕНОВАЦИЯ: 150-ТЫСЯЧНЫЙ
РУБЕЖ ПРОЙДЕН



Юбилейного участника программы
поздравил Мэр Москвы
Сергей Собянин

14

ОБЗОР
СТРОИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА

На выставке-форуме «Россия»
прошел День строительства

20

ИНТЕРВЬЮ



СЧАСТЬЕ
ПРОЕКТИРОВАТЬ МЕТРО

Президент Союза архитекторов РФ
Николай Шумаков поделился
секретами создания интерьеров
московского метро

28

ИСЦЕЛЕНИЕ
ПРИРОДОЙ

В Международном медицинском
кластере рассказали, как внедряют
передовые методики оздоровления

34

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

ЭНЕРГИЯ «АТОМА»

Консоль нового павильона ВДНХ
«дышит» при смене времён года

40

МЕТРО

НОВАЯ ВЕТКА
ДЛЯ НОВОЙ МОСКВЫ

На схеме Московского метрополитена
появится изумрудная линия

ТЕМА НОМЕРА:

ТУРИСТИЧЕСКИЙ МАРШРУТ: КАК
НОВЫЕ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ДЕЛАЮТ ГОРОДА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЕЕ

48

ПУТЕШЕСТВУЕМ В МОСКВУ



Новые объекты столицы
становятся магнитом
для туристов

56

НОВАЯ АНАПА



Россияне получают еще одну
Черноморскую жемчужину

62

ИНВЕСТИЦИИ В ПОЕЗДКИ



Эксперты о росте турпотока
в Москву и его экономическом
эффекте для города

66

РЕГИОНАЛЬНЫЙ ОПЫТ



Как комплексное развитие городов
РФ поможет раскрыть потенциал
агломераций

72

ТЕХНОЛОГИИ



МОСКВА РАСТЕТ В ДИАМЕТРАХ

В два раза увеличилась сеть
МЦД в столице

78

ТЕНДЕНЦИИ

НЕ КО ДВОРУ

Железнодорожные грузовые дворы
постепенно выводят из центральной
части Москвы

82

ПРОФЕССИОНАЛ

КАДРЫ РЕШАЮТ

Сотрудники холдинга
«Мосинжпроект» о работе над
градостроительными проектами

92

ИСТОРИЯ



ДОМ МЕЛЬНИКОВА

Для памятника авангарда
разработали бережный проект
реставрации

98

KEY TOPICS IN ENGLISH

В МГТУ ИМ. Н.Э. БАУМАНА ОТКРЫЛИСЬ НОВЫЕ КОРПУСА

Мэр Москвы Сергей Собянин принял участие в открытии Президентом России Владимиром Путиным двух новых корпусов научно-исследовательского кластера МГТУ им. Н.Э. Баумана.

Это многофункциональная библиотека, расположенная в отреставрированном историческом здании «Химической лаборатории» XIX века, и новый исследовательский центр.

«Вместе с Правительством Российской Федерации мы определили проект, состоящий из 14 новых зданий общей площадью 170 тыс. кв. метров. Чтобы понять масштаб – это половина всего, что построено в Бауманке за все десятилетия», – сказал Мэр Москвы Сергей Собянин.

Открытие всех корпусов, которые сейчас строятся, запланировано на 1 сентября 2024 года.



ЕЩЕ ОДНА ЛИНИЯ МЕТРО ПОЯВИТСЯ В МОСКВЕ



Бирюлёвская линия длиной около 22 км с 10 станциями появится на карте столичной подземки. Причем порядка 1 км она пройдет под водными объектами города.

«Развитие московского метро продолжается. В стадии проектирования еще одна линия – Бирюлёвская», – написал Мэр Москвы Сергей Собянин в своем телеграм-канале.

Новый радиус стартует с территории бывшего завода имени Лихачёва (промзоны «ЗИЛ»). Он пройдет через районы Даниловский, Нагатинский Затон, Москворечье-Сабурово, Печатники, Царицыно, Бирюлёво Восточное и Бирюлёво Западное.

С новой ветки можно будет сделать пересадку на Замоскворецкую, Трицкую, Большую кольцевую линии, а также станцию МЖД Бирюлёвская.

ЕЩЕ 12 ПЛОЩАДОК ВКЛЮЧЕНЫ В ПРОГРАММУ РЕНОВАЦИИ

Новые территории расположены в девяти районах Москвы в шести округах – в ЦАО, САО, СВАО, ВАО, ЮВАО и ЮЗАО. На них можно построить 178,1 тыс. кв. метров недвижимости.

«Возведенные новостройки позволят расселить 36 старых домов и предоставить комфортное жилье 6,5 тыс. человек», – написал Мэр Москвы Сергей Собянин в своем телеграм-канале.

Всего для возведения новостроек по программе подобрано 614 площадок с потенциалом строительства около 10,1 млн кв. метров жилья. Уже переехали или находятся в процессе переселения 154,1 тыс. человек.



ПУТИН ДАЛ ПОРУЧЕНИЕ О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ВСМ-1 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА

Поставленные Президентом России Владимиром Путиным задачи по проекту первой высокоскоростной магистрали (ВСМ-1) Санкт-Петербург – Москва позволят создать в стране самые современные технологии в высокоскоростном транспортном машиностроении и увеличат ее технологический суверенитет.

Также они существенно повлияют на возможности жителей быстрее передвигаться не только между двумя столицами, но и между Тверью и Великим Новгородом, Великим Новгородом и Санкт-Петербургом.

«Более чем для 30 млн жителей тех областей, где пройдет ВСМ-1, существенным образом улучшится качество жизни», – заявил Мэр Москвы Сергей Собянин.

Власти столицы будут выполнять все поручения Президента по реализации этого проекта, обеспечат интеграцию городской транспортной инфраструктуры с будущими остановками высокоскоростного поезда, которые появятся на Ленинградском вокзале, городских вокзалах Рижская, Петровско-Разумовская и Зеленоград-Крюково.

ДОРОГУ САЛАРЬЕВО – КАЛУЖСКОЕ ШОССЕ ПОСТРОЯТ В НОВОЙ МОСКВЕ



Новая дорога станет полноценным дублером МКАД и трассы Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе, также она соединит Филимонковское шоссе и строящуюся дорогу Мамыри – Пенино – Шарапово.

«Длина новой трассы будет чуть больше 5 км, в рамках проекта возведем две эстакады и мост через реку Сосенку. Ввести объект в эксплуатацию планируем в 2028 году», – пояснил Мэр Москвы Сергей Собянин.

В Новой Москве уже построили более 380 км дорог, среди них 10 дублеров МКАД и ЦКАД.

«МОСИНЖПРОЕКТ» ПОБЕДИЛ В ДВУХ НОМИНАЦИЯХ ПРЕМИИ RUPOР



Информационное сопровождение запуска движения по Большой кольцевой линии метро – «Мы построили БКЛ» – признали лучшим в номинации «Комплексные коммуникационные проекты» премии RuPoR. Профессиональный журнал «Инженерные сооружения» занял первое место в номинации «Внутрикорпоративные коммуникации и корпоративные медиа». А в число победителей в номинации «Корпоративные коммуникации» вошла информационная кампания «Мосинжпроект: 65 лет строим с любовью к Москве!»

«Современной компании помимо профильной деятельности важно эффективно выстраивать внешние коммуникации и позиционировать работу в информационном поле. «Мосинжпроект» решает задачи, поставленные Правительством Москвы, на принципах открытости, информируя общественность о каждом этапе реализации проектов. И, как показала высокая экспертная оценка, делает это профессионально и успешно», – заявил генеральный директор инжинирингового холдинга Юрий Кравцов.

Президент премии RuPoR Геннадий Шаталов отметил, что журнал «Инженерные сооружения» является хорошим инструментом внутрикорпоративного развития.

«Это отличный инструмент вовлечения сотрудников предприятия в деятельность компании», – подчеркнул Геннадий Шаталов.

БОЛЬШОЕ ДЕПО ДЛЯ БОЛЬШОГО КОЛЬЦА

ТРЕТЬЕ ЭЛЕКТРОДЕПО
ПОСТРОИЛИ ДЛЯ ПОЕЗДОВ БКЛ



На западе Москвы открылось электродепо «Аминьевское», которое наряду с «Нижегородским» и «Замоскворецким» депо станет обслуживать поезда на Большой кольцевой линии. В общей сложности в них будет проводиться обслуживание около 100 современных поездов «Москва-2020» по контрактам жизненного цикла. Это позволит обеспечить еще больший комфорт перевозки пассажиров и экономию средств и ресурсов.

📍 Камран Рустамзаде



На участке 15,7 га на пересечении улиц Генерала Дорохова и Верейской построили комплекс зданий и сооружений электродепо «Аминьевское» общей площадью 101 тыс. кв. метров. Среди них отстойно-ремонтный корпус, мотодепо, рельсоварочная станция, склад, камера мойки составов, здание эксплуатационного персонала, административно-бытовой корпус и др. Всего в депо «Аминьевское» насчитывается порядка 60 основных и вспомогательных зданий и сооружений.

Благодаря его вводу парность поездов на БКЛ увеличится с 27 до 36. В перспективе это сократит интервалы движения и даст дополнительное время для качественного обслуживания вагонов.

«Большая кольцевая линия метро в будние дни уже перевозит 1 млн 250 тыс. человек, но количество пассажиров постоянно растет. Нужны десятки поездов, которые должны каждый день и строго по расписанию выходить на линию. Сегодня для БКЛ открываем уже третье депо, одно из крупнейших и самых современных в Москве – «Аминьевское». Оно обеспечит увеличение количества поездов почти на 20–25%. Это комфорт и для пассажиров, и для машинистов, и для тех, кто обслуживает поезда каждый день», – сказал Мэр Москвы Сергей Собянин.

Стройка без вреда для города

Депо возводили на месте бывшей промзоны. Главная сложность в работе строителей была связана с рельефом территории и освобождением площадки. Специалистам

необходимо было провести большую подготовительную работу. Здесь уложено 60 тыс. кубометров бетона, смонтировано 4,9 тыс. тонн металлоконструкций, забито более 12 тыс. свай, уложено 1,7 млн погонных метров кабеля

«Реализация проекта потребовала серьезной подготовки территории, перекладки наружных инженерных коммуникаций. Проведена реконструкция улицы Генерала Дорохова и Проектируемого проезда № 5287», – отметил генеральный директор АО «Мосинжпроект» (генеральный проектировщик и генеральный подрядчик строительства линий и станций столичного метро) Юрий Кравцов.

Здесь применены новые технологические решения. Например, организовано пять стационарных верхних (подвесных) площадок для обслуживания климатических установок вагонов.

Впервые депо метрополитена оснастили оборудованием для автоматической дезинфекции салонов поездов, которые позволяют за короткое время уничтожить микробы и запахи, в том числе в труднодоступных местах. Процедура экологически безопасна – используемая перекись водорода распадается на кислород и воду. Новые аппараты – полностью отечественная разработка.

Самым крупным объектом в электродепо «Аминьевское» стал отстойно-ремонтный корпус. Его площадь составляет 36,8 тыс. кв. метров. Он рассчитан на 29 канав, из них 24 предназначены для отстоя, четыре – для ремонта и одна – для мойки вагонов подвижного состава. Для освещения такой большой площади предусмотрено почти 4 тыс. световых приборов, выполненных по энергосберегающим технологиям.

Красиво и практично

Как пояснил генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов, для обеспечения сообщения между метро и объектами электродепо потребовалось построить соединительные ветки с эстакадами. «Они запущены одновременно с началом работы транспортного предприятия. Сооружения возвышаются над реками Сетунь и Навершкой, над улицей Верейской. Их общая протяженность составляет около километра, создание эстакад потребовало сложных инженерных расчетов», – уточнил Юрий Кравцов.

Эстакады представляют собой П-образные галереи из металлических конструкций, установленных на железобетонные пролетные строения. Сверху они облицованы металлической кровлей, а по бокам – декоративными ламелями. Все материалы устойчивые к погодным условиям, что позволит им прослужить долго.

«Эстакады на соединительных ветках уже стали частью городского облика. В темное время суток их украшает архитектурная подсветка, создающая эффект светящейся линии. Основным цветом отделки стал серый кварцевый, при этом пролетные бетонные балки выполнены в бирюзовом цвете Большой кольцевой линии метро», – отметил заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Прослужит долго

В течение всего срока эксплуатации (30 лет) поезда будут обслуживать сервисная компания завода-изготовителя по контрактам жизненного цикла. Штат депо «Аминьевское» после выхода на проектную мощность превысит 2,2 тыс. человек.

Сейчас в Московском метрополитене насчитывается 22 электродепо. Они обслуживают порядка 6,5 тыс. вагонов разных моделей. На этих объектах работает 14,4 тыс. человек, в том числе более 5 тыс. машинистов.

Электродепо выполняют свои основные функции – отстой, плановое обслуживание и мойка подвижного состава. Однако они необходимы и как базовые предприятия метрополитена по ремонту поездов и вспомогательному производству.

С 2011 года в Москве построили семь электродепо: «Аминьевское», «Братеево», «Лихоборы», «Митино», «Нижегородское», «Руднево» и «Солнцево» (обслуживают поезда на шести линиях – это 125 станций).

В этот же период еще пять депо реконструировали: «Владыкино», «Выхино», «Печатники», «Планерное» и «Сокол».

Планируется реконструкция электродепо «Новогиреево» Калининской линии, строительство электродепо «Южное» Замоскворецкой линии, «Столбово» Сокольнической линии, а также электродепо вблизи дер. Летово для обслуживания Троицкой линии метро.

В составе перспективных Рублёво-Архангельской и Бирюлёвской линий метро предполагается строительство электродепо «Ильинское» и «Бирюлёвское».



РЕНОВАЦИЯ: 150-ТЫСЯЧНЫЙ РУБЕЖ ПРОЙДЕН

МЭР МОСКВЫ СЕРГЕЙ СОБЯНИН
ПОЗДРАВИЛ ЮБИЛЕЙНОГО УЧАСТНИКА
ПРОГРАММЫ РЕНОВАЦИИ И ВРУЧИЛ
ПОДАРОЧНЫЕ СЕРТИФИКАТЫ



Маленькая Полина бегает по просторной комнате и выбирает место для своей кровати и игровой зоны. Ее бабушка – Владимир Владимирович Потанин – стал 150-тысячным участником программы реновации. Теперь его большая семья будет жить в просторной «двушке» на улице Введенского, 5.

📍 Камран Рустамзаде



Невестка Владимира Владимировича – Ксения – уже составила план новой кухни. «Она будет П-образная. У нас большая семья, поэтому нужно много полок и шкафчиков. Кухня будет в бежевых оттенках, мы ее уже выбрали и заказали. Здесь расположится большой стол – места всем хватит», – сказала она.

Ксения отметила, что в предыдущей квартире была маленькая кухня, на которой домохозяйки не могли собираться все вместе. Теперь семейные ужины станут уютнее и приятнее.

Семья Потаниных очень скоро переедет в новую квартиру: осталось завезти только мебель и домашнюю утварь.

Дом на улице Введенского, 5, стал шестым, построенным по реновации в Коньково. Всего в программу в этом районе включен 41 жилой дом, где проживает 12,5 тыс. человек.

Сейчас первый этап реновации в Коньково, в рамках которого расселяют 18 домов, уже завершается. Еще 16 старых жилых зданий вошли во второй этап (2025–2028 годы), а на третьем этапе (2029–2032 годы) квартиры получат жильцы оставшихся семи домов.

Также новое жилье по программе реновации будет построено в ходе реализации проекта комплексного развития территорий (КРТ) нежилой застройки на ул. Бутлерова, вл. 12, и ул. Введенского, вл. 13.

В целом объем строительства по программе реновации в этом году в Москве вырастет более чем на 700 тыс. кв. метров.

«Вторая волна программы реновации в ближайшие два-три года будет набирать обороты. Если в прошлом году было построено и сдано в эксплуатацию порядка 1,2 млн кв. метров жилья, то уже в течение этого года планируется ввести свыше 1,9 млн кв. метров жилья для переселенцев», – сказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Всего по реновации планируется построить порядка 40 млн кв. метров недвижимости, включая жилье и социальные объекты.

Программа реновации жилищного фонда в городе Москве была утверждена 1 августа 2017 года. В нее вошли 5175 домов – около 350 тыс. квартир общей площадью 16,4 млн кв. метров, в которых проживает порядка 1 млн жителей.

Первые новоселы въехали в построенные дома в феврале 2018 года, 154,1 тыс. участников программы начали процесс переселения, при этом 126,7 тыс. жителей уже переехали в новые квартиры.

Для реализации программы подобраны 602 площадки с потенциалом строительства 9,9 млн кв. метров жилья.

Построено 304 жилых дома общей площадью 4,3 млн кв. метров. Ведется проектирование и строительство 439 домов общей площадью 8,5 млн кв. метров. 🏠

Владимир Потанин стал участником программы пять лет назад – после того, как все жильцы его старого дома в районе Коньково на юго-западе столицы проголосовали за включение их пятиэтажки в реновацию.

С тех пор семья ждала уведомления о переезде и готовности новой квартиры. Письмо пришло в декабре 2023 года, а 11 января первые жильцы уже стали заселяться в новостройку. Теперь внучка Владимира Владимировича – Полина – бегаёт по просторной комнате и выбирает место для своей кровати и игровой зоны.

Владимир Владимирович признается, что их старая квартира морально устарела. Она была меньше новой почти на 20 кв. метров. В доме были проблемы с коммуникациями и канализацией.

«Разница между квартирами очень большая. Как небо и земля. Здесь очень просторная подъездная группа. Есть колясочные, где можно хранить также велосипеды и не тащить их с улицы в квартиры. В целом мне здесь очень нравится», – рассказал Потанин.

Новостройка находится в 10 минутах ходьбы от старого дома. После переезда маленькой Полине даже не придется менять садик. Также рядом расположена детская поликлиника, есть вся необходимая инфраструктура – магазины, кафе, рестораны, школы.

Владимира Владимировича с новой квартирой поздравил Мэр Москвы Сергей Собянин. Он вручил семье Потаниных сертификаты на приобретение кухни и на парковочное место в подземной стоянке.

В шестисекционном здании насчитывается 418 квартир. Все они с улучшенной отделкой. Сюда переедут 403 семьи – 909 жильцов домов № 19, корп. 1, 2 и № 21 на улице Введенского и дома № 61 на улице Миклухо-Маклая.

Две однокомнатные и четыре трехкомнатные квартиры оборудованы для проживания инвалидов-колясочников – в них увеличили ширину коридоров и дверных проемов, установили специальную сантехнику.

«Мы построили жилые дома для жителей уже тысячи пятиэтажек. Так что всё, что мы говорили, выполняется по графику. Дома качественные и комфортные», – подчеркнул Мэр Москвы Сергей Собянин.

Он отметил, что строительство уже ведется на месте снесенных пятиэтажек. По сути, началась вторая – масштабная – волна программы, скорость которой будет только расти из года в год. Всего по реновации переселят миллион москвичей.

Владимир Потанин признался, что раньше если и были какие-то сомнения по поводу программы, то теперь они быстро развеялись.



СТРОИТЕЛЬНАЯ ПОВЕСТКА

ДЕНЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПРОШЕЛ
НА ВЫСТАВКЕ «РОССИЯ»



Строительная отрасль вносит огромный вклад в экономику страны, а одним из драйверов ее развития, безусловно, является Москва. Главные строительные итоги последних 20-и лет и 2023 года эксперты обсудили на Дне строительства в рамках масштабной выставки-форума на ВДНХ.

Ника Булгакова



Международная выставка-форум «Россия» проходит в столице с 4 ноября 2023 года. На одной площадке собраны главные достижения страны. Гостям доступна не только экспозиция, но и различные культурные и образовательные мероприятия.

16 января премьер-министр России Михаил Мишустин открыл на выставке-форуме Дни достижений отраслей. И уже 20 января деловая программа собрала представителей строительной сферы. Они обсудили ключевые результаты работы отрасли и их влияние на инфраструктурное развитие России, лучшие региональные строительные проекты и практики, ознакомились с достижениями и опытом градостроительного развития столицы.

В ходе пленарной сессии деловой программы вице-премьер Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин подвел итоги работы Строительного комплекса страны за прошедший год и обозначил главные задачи.

«Перед нами Президентом России поставлены очень амбициозные стратегические задачи, национальные цели, которые должны быть достигнуты не позднее 2030 года. Среди них: улучшение жилищных условий не менее 5 млн семей ежегодно, ввод жилья объемом не менее 120 млн кв. метров в год. Таким образом, нам предстоит построить

более 1 млрд кв. метров до 2030 года, то есть каждый пятый «квадрат» в стране должен стать новым. Нам необходимо повысить качество городской среды в полтора раза, привести в нормативное состояние 85% инфраструктуры улично-дорожной сети в крупнейших 105 агломерациях, а также довести до нормативного состояния не менее 60% региональных дорог», – сказал Марат Хуснуллин, выступая в формате видео-конференц-связи.

По его словам, за четыре года в стране ввели 387 млн кв. метров жилья, в 2023 году было сдано 110,4 млн «квадратов». В прошлом году 4,3 млн семей улучшили свои жилищные условия.

«Также за прошедший год мы сделали целый ряд шагов по развитию ипотеки, по распространению Закона о долевом строительстве малоэтажных комплексов. Мы очень надеемся, что бизнес активно подхватит эту инициативу», – заявил Хуснуллин.

Он отметил, что важным фактором развития стала льготная ипотека: в 2023 году было выдано 7 млн ипотечных кредитов, 2,4 млн – по льготным программам. Это в 1,5 раза больше, чем годом ранее. Самой востребованной и большой по объему стала программа «Семейная ипотека».

«Большое значение для развития жилищного строительства и всех населенных пунктов имеет программа дорожного строительства, здесь у нас хорошие результаты. В прошлом году мы отремонтировали 188 млн кв. метров асфальта. Мы выполнили указ Президента России – более 52% региональных дорог приведено в нормативное состояние, но при этом у нас 18 регионов еще не дотягивают. Задача до 2027 года – дотянуть их», – подчеркнул вице-премьер.

Успешным проектом, реализованным в прошлом году, Марат Хуснуллин назвал запуск третьего и четвертого Московских центральных диаметров в рамках развития Центрального транспортного узла. Задача на будущее – продлить узел до ближайших городов.

«Продолжается большая работа по цифровизации, по развитию промышленного строительства. И нам, конечно, нужно поднимать производительность труда. При тех темпах роста, которые у нас есть, без нее мы не будем обеспечены кадрами. Это является одной

из приоритетных задач на ближайшие годы», – заключил Марат Хуснуллин.

Активная работа ведется и в новых регионах России. Там уже отремонтировали и построили 18 тыс. объектов.

«Площадка на ВДНХ была изначально создана для того, чтобы показать достижения регионов. Сегодня мы проводим здесь День строительства и жилищно-коммунального хозяйства. К ноябрю павильон открылся, и уже более 150 тысяч человек прошли через эту площадку и посмотрели на направления, которые координирует Министерство строительства и ЖКХ РФ. Всего этого мы достигли в результате огромной поддержки со стороны Президента России Владимира Путина и Правительства», – заявил министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Ирек Файзуллин.

По его словам, за последние 20 лет в стране ввели 1,45 млрд кв. метров жилья. В 2010 году была запущена программа стимулирования развития жилищного строительства, в рамках которой возвели 847 объектов: 275



школ и детских садов, 16 объектов здравоохранения, 386 дорог, 170 сооружений инфраструктуры.

«Сегодня одно из ключевых направлений нового развития наших регионов – программа комплексного развития территорий. Она позволяет решить структурные проблемы, расселять аварийное жилье, создавать рабочие места. Уже принято 503 решения в нашей стране, которые позволяют построить почти 86 млн кв. метров жилья», – уточнил Файзуллин.

В официальных мероприятиях Дня строительства в рамках выставки-форума «Россия» на ВДНХ также принял участие заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

«Москва занимает одну из лидирующих позиций в строительном комплексе России, а по своим возможностям и потенциалу, может быть, и в мире. За последние 13 лет облик города претерпел значительные изменения: развитие транспортной инфраструктуры обеспечило высокую инвестиционную привлекательность и масштабное обновление облика жилищного фонда, появилось множество объектов социальной и досуговой инфраструктуры», – сказал Андрей Бочкарёв.

По его словам, за эти годы протяженность метро в Москве выросла почти в два раза, практически на четверть увеличилась длина улично-дорожной сети (на 24%). Произошло масштабное обновление жилищного фонда: построено 134,4 млн кв. метров недвижимости, в том числе 58 млн «квадратов» жилья.

В ходе общения с журналистами Андрей Бочкарёв рассказал о планах Строительного комплекса Москвы: «Темпы строительства метро не снизятся: на горизонте планирования в течение 10 лет намечено строительство 39 станций метро».

Уже сейчас строительные работы идут на 15 станциях московской подземки. В активном строительстве находится Троицкая линия метро, продолжится создание новых радиусов – Рублёво-Архангельской и Бирюлёвской веток.

На Арбатско-Покровской линии появится станция «Гольяново», а на первой линии московского метро откроют конечную станцию – «Потапово».

Не остановится и ход строительства столичных дорог: в 2024 году планируется проложить порядка 100 км дорог, возвести 30 мостов, эстакад и тоннелей, построить 16 внеуличных пешеходных переходов.



В планах – реализация участка Московского скоростного диаметра за пределами МКАД и соединение его с трассой Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе, завершение строительства Южной рокады и реконструкции развязок на МКАД.

«Вторая волна программы реновации в ближайшие два-три года по-прежнему будет набирать обороты. Если в прошлом году было построено и сдано порядка 1,2 млн кв. метров жилья, то уже в течение этого года планируется ввести свыше 1,9 млн кв. метров жилья для переселенцев», – уточнил Андрей Бочкарёв.

В целом по программе намечено возведение около 40 млн кв. метров недвижимости, включая жилье и социальные объекты.

В ходе программы тематического дня «Инфраструктура и среда для жизни» на Международной выставке «Россия» на ВДНХ, который прошел 4 февраля, состоялось еще одно выступление вице-преьера Правительства Российской Федерации Марата Хуснуллина.

«Человек – главный капитал нашей страны. Мы работаем над масштабной задачей – комплексное развитие каждого региона. Каждому гражданину важно, где он живет, где отдыхает, куда ходит, где работает. Поэтому в центре нашего внимания находится человек», – заявил Марат Хуснуллин.

Говоря о строительной отрасли, он сообщил, что вклад стройки в ВВП составляет 13,4%.

«Работающие в строительстве, а это более 11 млн человек, занимают почти 16% от всех рабочих мест. Доля налогов, которые приносит отрасль, составляет порядка 14%. Основным драйвером, дающим самый большой объем инвестиций, является жилье. А в жилье у нас 90% средств инвестирует население. Что касается программы расселения аварийного жилья, то 664 тыс. человек уже переселено по программе. Уже в 2022 году 14 регионов закончили ее реализацию», – подчеркнул Марат Хуснуллин.

На уровне федерации осуществляется развитие международных коридоров, федеральных трасс.

«Конечно, безусловный успех прошлого года: запуск участка трассы М-12 «Восток» от Москвы до Казани – это 810 км дороги. От идеи и до сдачи прошло менее трех лет. 30 тыс. строителей, 7 тыс. единиц техники работали в круглосуточном режиме. На этом не останавливаемся: в прошлом году мы утвердили у Президента РФ в целом развитие всего маршрута от Санкт-Петербурга до Владивостока – это 12 тыс. км», – уточнил Марат Хуснуллин.

Особое внимание уделяется сокращению инвестиционно-строительного цикла. «У нас есть очень серьезная цель, чтобы больше тысячи дней ни один объект не строился», – пояснил Хуснуллин. 📌

СЧАСТЬЕ ПРОЕКТИРОВАТЬ МЕТРО

НИКОЛАЙ ШУМАКОВ РАССКАЗАЛ О ТОМ, КАК В ПАРИЖСКОМ МЕТРО ПОЯВИЛАСЬ «КУРОЧКА РЯБА», А НА СТАНЦИИ БКЛ – ПАННО «БИТВА ГЕРОЕВ»



В 2024 году народный архитектор РФ, президент Союза архитекторов РФ и Союза московских архитекторов, главный архитектор проектного института «Мосинжпроект» Николай Шумаков празднует юбилей. Именно благодаря его работе московское метро остается одним из самых красивых и передовых в мире, поражает смелостью воплощенных идей. Накануне первой годовщины полного запуска Большой кольцевой линии архитектор поделился секретами создания станций столичной подземки и планами на будущее.

Илья Голубев



ЦИТАТА

НИКОЛАЙ ШУМАКОВ,
главный архитектор
проектного института
«Мосинжпроект»:

«Каждый раздел должен быть спроектирован и воплощен со знанием дела, с полной ответственностью за безопасность и комфорт пассажиров. Ведь мы делаем метро для них, и только для них».

– Николай Иванович, в прошлом году запустили движение по Большой кольцевой линии метро. Как проходила работа над таким невероятно сложным и амбициозным проектом?

– Я знаком со всеми деталями развития проекта БКЛ, потому что ранее состоял в Транспортной комиссии Москомархитектуры под руководством главного архитектора Москвы, которая еженедельно собиралась и часами обсуждала все транспортные проблемы, в том числе и развитие метро.

Первую станцию БКЛ я проектировал, будучи главным архитектором «Метрогипротранса». Это была «Шелепиха» – участок шел от «Делового центра». Потом «Хорошёвская», «ЦСКА», «Петровский парк» и «Савёловская».

В проектной документации «ЦСКА» называлась «Ходынский полем», но название и всю тематику сменили буквально за год до пуска по инициативе болельщиков ЦСКА. Логика простая – «Спартак» есть, «Динамо» тоже, а «ЦСКА» не было, поэтому станцию решили переименовать. Далее пошли станции «Электrozаводская», «Сокольники», «Лефортово», «Автозаводская».

Все станции БКЛ имеют уникальные особенности, потому что их проектировали настоящие мастера архитектуры, не только применившие свои профессиональные навыки, талант и трудолюбие, но и вложившие в работу душу.

– Какой могла стать станция «ЦСКА», если бы решение не поменяли?

– У «Ходынского поля» изначально была тематика ландшафтного дизайна Москвы, там же в это время как раз проектировали одноименный парк. Мне очень нравилось название «Ходынское поле», все интерьеры были сделаны под него. Но такие перемены – нормальный рабочий процесс.

Четыре скульптуры спортсменов для «ЦСКА» выполнил замечательный мастер Михаил Переяславец. Первоначально мы хотели поставить их на пол платформы, но из соображений безопасности пассажиров и сохранности самих работ решение было изменено. В итоге на «ЦСКА» все скульптуры установлены на колоннах, на высоте примерно два метра.

Кроме того, мы решили расписать потолки на спортивную тему. Направления деятельности ЦСКА довольно разнообразные, поэтому на потолке появились парашютисты, легкоатлеты, боксеры, баскетболисты и представители многих других видов спорта. Станция, конечно, приобрела абсолютно иное звучание в отличие от «Ходынского поля», что, пожалуй, сыграло на пользу объекту.

– А как работали над архитектурой других станций Большой кольцевой линии?

– Архитектура всех первых станций БКЛ – это прежде всего синтез искусств: архитекторы и мастера



монументально-декоративного искусства над каждым объектом работали совместно. Так, в основу концепции станции «Петровский парк» легла парковая тема: Путевой дворец, деревья, кусты, облака, радостные люди.

У «Хорошёвской» своя история: в месте, где она расположена, в 1930-е годы архитекторы, братья Веснины и Голосов, проектировали большой футуристический жилой район для рабочих. Это был расцвет одного из направлений русского авангарда, элементы которого нашли отражение в архитектуре станции. Так, на «Хорошёвской» появились вариации на тему произведений Лисицкого и Родченко, увеличенная версия «черного квадрата» Казимира Малевича, которую пассажиры видят на потолке при спуске из вестибюля на платформу.

Интересно получилось и с «Шелепихой». Одну из стен моего кабинета украшают эскизы художника Виктора Грачёва. Он работал над другой линией – Серпуховско-Тимирязевской: готовил росписи свода и красивое панно при спуске на платформу из вестибюля станции «Улица Академика Янгеля». Но художник умер, не осуществив свой замысел, а его коллеги, которые пришли работать на БКЛ, увидев эти эскизы, решили, что реализуют их на «Шелепихе». Так работы Виктора Грачёва воплотились на другом объекте.

– Какие еще есть примеры сотрудничества с художниками по оформлению станций БКЛ?

– Для «Электrozаводской» мы с моим другом величайшим скульптором Александром Рукавишниковым сделали гигантское панно «Битва героев». Оно действительно огромное, во всем мире ему нет равных: высота – 7 метров и длина – 163 метра.

Рабочее название «Электrozаводской» – «Рубцовская», поскольку станция расположена на месте бывшей деревни Рубцово. Ее жители еще с XIV–XV веков защищали рубежи столицы. Поэтому мы выбрали тему битвы с врагами нашего государства. Панно представляет собой собирательный образ защитника Родины от посягательств врагов на ее свободу и независимость в эпоху Древней Руси. Как оказалось, это очень актуальная тема.

«Сокольники» – новая станция на БКЛ является пересадочной с первой линией московского метро – Сокольнической. Было решено все стены и потолки оформить на базе советских плакатов, посвященных первым метростроителям. Станция получилась абсолютно необычная и привлекающая внимание своей плакатно-художественной насыщенностью. Сегодня, через год после открытия, она является одной из самых популярных станций БКЛ.

Не меньшей популярностью у пассажиров пользуется и станция «Савёловская». Там мы впервые за всю историю метрополитена не стали закрывать основную обделку метрополитена – тубинги. Пилоны, боковые залы полностью открыли и показали пассажирам силу и мощь конструкции. Чудо случилось! Сейчас она самая фотогеничная, и люди постоянно приезжают туда фотографироваться.

– Как же происходит это чудо? С чего все начинается?

– Станция метро – это далеко не всё, что видит пассажир. Он видит десятую часть гигантского комплекса. Это огромное инженерное высокотехнологичное сооружение, насыщенное различным оборудованием, блоками технических и служебных помещений, бесконечными венткамерами, подстанциями и многим другим.

Этот огромный и самый сложный комплекс надо спроектировать, начиная с тоннеля метро и заканчивая скамьей на платформе. Нужно безукоризненно выполнить градостроительную документацию, включая трассировку линии метро, ситуационный план, генплан, увязать всё со сложной городской застройкой, а в Москве это всегда сложно, особенно в центре. Необходимо спроектировать сам комплекс, начиная от пассажирских зон и заканчивая технологическими системами, обеспечивающими бесперебойное функционирование и безопасность объекта.

Параллельно ведется работа над «лицом» станции – это пассажирские зоны: платформа, вестибюли, павильоны и их интерьер. Самое значимое для пассажиров, что есть на станции, конечно, платформенный участок.

Архитектор проектирует огромный объект и, конечно же, делает это не один, а с огромным числом специалистов, задействованных в процессе, включая конструкторов, инженеров, отвечающих за сети и безопасность, представителей заказчика и многих других. Это самая сложная комплексная работа, которая длится не один год.

Каждый раздел должен быть спроектирован и воплощен со знанием дела, с полной ответственностью за безопасность и комфорт пассажиров. Ведь мы делаем метро для них, и только для них.

– Наверняка за десятилетия работы вам пришлось видеть, как менялись архитектурные стили станций?

– Я пришел в «Метротранс» в 1970-е годы. Тяжелое время советской архитектуры. Мы тогда работали только над типовыми станциями. Существовало несколько альбомов типовых проектных решений, по которым создавали такие станции, ТС-76, ТС-109, над которыми я как раз и трудился. (ТС – типовая станция. – Прим. ред.)

В эти ТС входили так называемые сороконожки – колонные станции: два ряда колонн по длине всей платформы, вестибюли при этом были предельно минимизированы. И десять лет я работал с этими станциями.

В середине 1980-х наступила перестройка, а с ней гласность и ускорение. Мы всеми силами старались встроиться в мировой архитектурный процесс, и встроились довольно успешно. Вспомнили традиции 1930-х годов, когда каждую станцию проектировали индивидуально и с размахом. Это огромные светлые пространства, причем и вестибюли,



и платформенные участки. Это обилие света, лепнина, бра, затейливые своды, вкрапления с работами художников – сказочные пространства. Традиции «дворца для народа» мы, кажется, благополучно возродили.

Интересно, что тенденция архитектуры станций, наблюдавшаяся с 1930-х и до середины 1950-х годов и получившая возрождение в 1980-е годы, распространилась на объекты метрополитена во всем мире, не только в СССР и СНГ. К нам приезжали архитекторы из Франции, Португалии, Венгрии, Англии и говорили спасибо за подземную архитектуру, которую создали наши предки и которую мы тщательно сохраняем и всячески развиваем.

– А были ли совместные проекты с зарубежными специалистами?

– Мы иногда работали с архитекторами из дальнего зарубежья – с итальянцами, португальцами. У парижан, к примеру, есть знаменитая 14-я линия метрополитена. С ними довольно долго общались, потому что делали совместную работу – для станции «Мадлен» изготовили художественное панно под названием «Курочка Ряба» авторства Ивана Лубенникова. Красивое панно. А они нам до этого подарили павильон в стиле модерн на станции «Киевская». Такой вот обмен художественными жемчужинами.

Мы долго думали, что подарить парижанам. Хотели изобразить храм Василия Блаженного или кремлевские башни, но решили, что это слишком просто и прямолинейно. В конце концов вспомнили о «Курочке Рябе» – и она вот уже много лет «ходит» по станции. На панно также изображено золотое яйцо и кратко на французском языке изложена сама сказка.

Иностранные архитекторы очень бережно перенесли наши принципы на свои подземные объекты. Это редкость для мировой практики, потому что обычно мы смотрим, что происходит в архитектуре за рубежом, а в этом случае они обратили свой взор на нас.

– Как изменилась подземная архитектура в XXI веке? Какие из реализуемых и, возможно, будущих проектов вы бы выделили?

– В 2011 году по инициативе Мэра Москвы Сергея Собянина стартовала программа развития столичного метро, благодаря которой появились и Большое кольцо, и другие новые линии. И несмотря на масштабные планы, Правительство Москвы не стало отказываться от уникального облика для каждой станции, а, наоборот, сделало ставку на индивидуальность и оригинальность. Архитекторам сегодня предоставлена возможность для реализации самых смелых и амбициозных замыслов. Мы видим, что у руководства города есть интерес к тому, чтобы лучшие традиции Московского метрополитена сохранялись и преумножались.

Сейчас проектный институт «Мосинжпроект» работает над девятью станциями первого участка Троицкой линии – от «ЗИЛа» до «Корниловской». Основные художественные элементы облика «ЗИЛа» уже определены: станция будет посвящена одноименному автомобильному заводу. Сейчас проходит процедура утверждения финального варианта решения станции.

Еще ведем работу над Бирюлёвской и Рублёво-Архангельской линиями. Гигантские объекты. Мы рады, что работы так много – примерно 30 станций, поэтому перспективы



радужные. Мы будем работать над ними ближайшие годы. Планов громадье, проектировать целую линию – это счастье. Архитектурная концепция Рублёво-Архангельской линии носит просветительскую миссию. Все станции будут посвящены российскому искусству.

– А какие еще у вас были сложные проекты, кроме метро?

– Мы проектировали терминал А аэропорта Внуково, получили высокие оценки от представителей профессиональной среды и непрофессионалов. Изначально нас пригласили спроектировать первый в России подземный железнодорожный терминал. Именно железнодорожный, не метро. Назвали его «Аэропорт Внуково». Под землю пришлось уйти на несколько километров из-за взлетной полосы, чтобы не мешать самолетам. Заказчику так понравилась наша работа, что нам предложили сделать и наземные объекты – тот самый огромный терминал. Было непросто, потому что специфика аэропорта отличается от метрополитена. Но при желании все изучается и благополучно осваивается.

С Живописный мостом тоже связана удивительная история. Мы спроектировали двухуровневый тоннель Звенигородский. Его диаметр – 14,2 метра, в верхнем уровне три полосы автомобильного движения, а внизу – метрополитен.

Продолжение этой работы – первый в Москве вантовый мост под названием «Живописный». С огромным основным пролетом 409 метров, с гигантской стометровой красной аркой, семьюдесятью двумя вантами и с загадочной стеклянной капсулой.

Такие события происходят в жизни многих архитекторов. Из подземелья можно подняться в небеса и с небес вернуться на землю.

– А какой проект в «подземелье» был у вас самым первым?

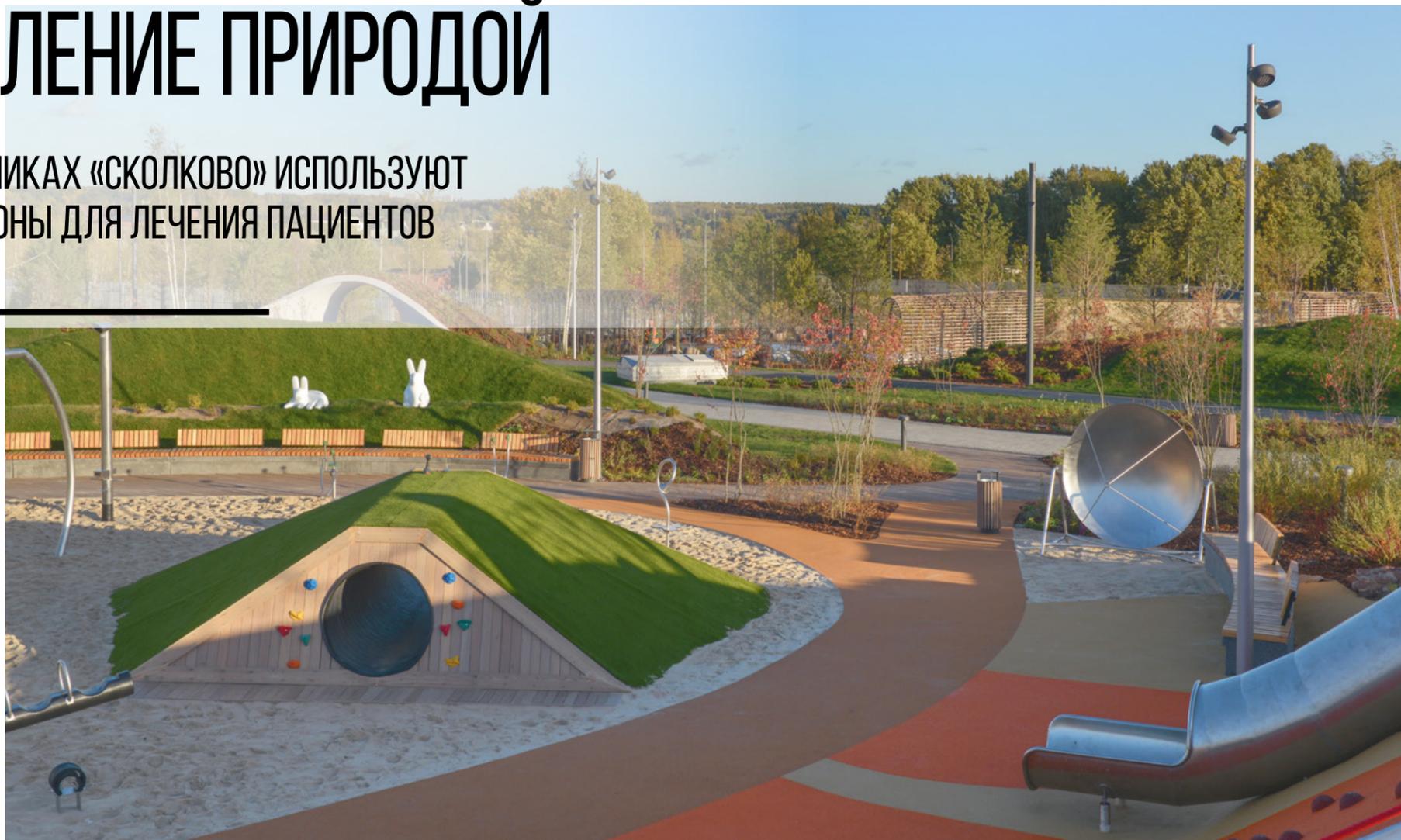
– Как я уже говорил, в 1970-е годы я пришел в группу архитекторов «Метрогипротранса». Работал под руководством прекрасной женщины, автора ряда объектов московского и ташкентского метро Ираиды Георгиевны Петуховой. Она в это время проектировала станции «Тулльская», «Нагатинская», «Шаболовская». Но для меня это не были самостоятельные объекты, я лишь помогал, как мог, их проектировать. А первый самостоятельный – это «Красногвардейская» Замоскворецкой линии. Я и сейчас радуюсь, насколько смело ее сделал, всегда счастлив, когда вижу ее.

Интересно, что годы спустя именно в этом районе пришлось проектировать станцию «Зябликово» Люблинско-Дмитровской линии как пересадочную для «Красногвардейской». Теперь это замечательный комплекс «Красногвардейская» – «Зябликово». И обе станции, на мой взгляд, довольно неплохо сделаны. 📍



ИСЦЕЛЕНИЕ ПРИРОДОЙ

КАК В КЛИНИКАХ «СКОЛКОВО» ИСПОЛЬЗУЮТ
ЗЕЛЕННЫЕ ЗОНЫ ДЛЯ ЛЕЧЕНИЯ ПАЦИЕНТОВ



Инновационный центр «Сколково» объединяет филиалы клиник разных стран на территории особого правового регулирования в строящемся Международном медицинском кластере (ММК). Это идеальное пространство для внедрения передовых методик здравоохранения. Одна из них – зеленая среда проекта «Исцеляющие сады». Подробнее о ней рассказал и.о. генерального директора Фонда ММК Тимур Андрбаев.

Илья Голубев



ЦИТАТА

ТИМУР АНДРБАЕВ,
и.о. генерального
директора Фонда ММК:

«Исцеляющая среда (на английском – healing environment) благотворно влияет не только на пациентов – прогулки в садах помогают всем жителям города «перезагрузиться», справиться со стрессом, наладить контакт с собственным телом».

– В медкластере инновационного центра «Сколково» реализуется проект «Исцеляющие сады». Уже открыта первая очередь, почти готова вторая. В чем заключается концепция проекта?

– «Исцеляющие сады» – важная часть комфортной среды, к созданию которой мы стремимся. Доказано, что исцеляющие пространства не просто преобразуют больницы с эстетической точки зрения, но и реально положительно влияют на клинические процессы. Уменьшается число врачебных ошибок, снижается стресс у пациентов, в итоге им требуется меньше обезболивающих, а реабилитация происходит быстрее.

Исцеляющая среда (на английском – healing environment) благотворно влияет не только на пациентов – прогулки в садах помогают всем жителям города «перезагрузиться», справиться со стрессом, наладить контакт с собственным телом.

Над проектом «Исцеляющих садов» работал голландский архитектор японского происхождения Хироки Мацуура, а концепция благоустройства создана совместно российской студией ландшафтного дизайна Arteza и голландским бюро MADMA urbanism+landscape.

– Почему для создания новых парковых зон выбрали именно медицинский кластер?

– Это особая территория, где перенимают, тестируют и создают лучшие мировые практики здравоохранения. Кластер стал пионером по внедрению концепции исцеляющей среды, пока еще довольно новой для нашей страны.

– Насколько исцеляющие сады эффективны с медицинской точки зрения? Есть ли какие-то исследования или данные, которые подтвердили их значимость?

– Еще в 1980-е годы архитектор и профессор Техасского университета A&M Роберт Ульрих посвятил себя строительству медицинских центров и провел первое задокументированное исследование того, как больничная среда влияет на выздоровление. Вместе с врачами он проанализировал медицинские записи пациентов хирургического отделения Пенсильванского госпиталя за 15 лет. Выяснилось, что людям, палаты которых выходили окнами на лес, требовалась меньшая доза обезболивающих, их выписывали в среднем на день раньше.

– Первая очередь создания «Исцеляющих садов» завершена. На какие основные пространства она разделена?

– Это территория площадью примерно 5 гектаров, разделенная на две зоны. Одна из них, «Лес с ручьем», – природный уголок, в котором можно прогуляться днем и вечером. Он выполнен в стиле естественного леса с минимумом покрытий и освещения.

Вторая зона – «Овальная площадь». Это большое пространство с гранитным покрытием для активных, музыкаль-

ных и образовательных мероприятий. Здесь установлены «умные» опоры с системой видеонаблюдения, сеть Wi-Fi, освещение и система оповещения, размещены малые архитектурные формы.

– Какие объекты запроектированы во второй очереди благоустройства?

– Во второй очереди уже практически готовы три новые парковые зоны: «Лес ощущений», «Птичья роща» и детская площадка. Их общая площадь составляет 2,83 гектара.

У «Леса ощущений» есть ряд уникальных функциональных особенностей. Например, тактильные дорожки из камней, булыжников, бревен – ходьба по ним укрепляет голеностоп и позволяет держать правильный баланс тела. На входе в лес установлена арка с искусственным туманом, где будет прохладно в жаркую погоду.

В парке проложены тропы из шишек, щепы, коры, песка и гальки для оздоровительно-укрепляющей ходьбы – так называемой power footing. Они нужны для стимуляции нервных окончаний, снятия мышечного и эмоционального напряжения, что особенно полезно городским жителям, которым не хватает контакта с тактильными поверхностями. Выделена и зона для медитаций: арка внутри холма в виде тоннеля, задающего пространству камерность.

По всему парку можно найти арт-объекты: светящиеся в темноте цветы, покрытые люминесцентной краской,

замысловатые растения, трубочки из дерева, издающие звуки на ветру.

«Птичья роща» окажется стартом мероприятий и марафонов – здесь расположится точка проката велосипедов, самокатов. Причем она находится в контакте с Мещерским парком, связывая таким образом несколько природных зон в единое зеленое пространство.

Среди обитателей рощи много птиц, отсюда и название. Здесь живут чибисы, синицы, воробьи и утки. Строительство стесняет многих пернатых, поэтому площадь зеленых и естественных покрытий увеличена. Еще в «Птичьем саду» расположены домики для кормления перелетных и гнездящихся птиц.

Детская площадка поделена на игровые зоны для разных возрастных групп. Здесь есть пространства для маломобильных жителей, зоны для физкультуры и тихого отдыха. Уют добавляют высаженные вокруг массивные кусты и хвойные растения.

– На какие примеры ориентировались создатели «Исцеляющих садов»? Есть ли подобные парковые зоны в мире?

– Подобные проекты действуют в известных клиниках и больницах по всему миру. Например, в санатории Paimio в Турку в Финляндии, британском реабилитационном центре Maggie's, госпитале Erenkei в Стамбуле, доме для



пожилых Andritz в Австрии. Как правило, эти организации сфокусированы на серьезных хронических заболеваниях: онкологии, ментальном здоровье, долговременном уходе.

Есть примеры таких решений и в многофункциональных медцентрах: клинике семейной медицины PeaseHealth в Исландии, Fairview Medical Center в американском штате Миннесота. Дизайн предполагает максимум воздуха, пространства, комфортное зонирование и логистику, уютную атмосферу, природные зоны вокруг корпусов: сады, ручьи, лес.

– Как «Исцеляющие сады» интегрированы в пространство инновационного центра «Сколково» и непосредственно в территорию медкластера?

– Сады объединяют все клиники кластера в целостное пространство с разными ландшафтными мультисенсорными зонами, которые воздействуют на определенные органы чувств. Сады не пересекаются с сервисными и транспортными потоками, потому что находятся в центре. Но внутри проложены велосипедные и пешеходные маршруты.

Такой принцип обеспечивает доступность клиник для общественного транспорта и паркингов и не мешает пациентам и посетителям спокойно гулять.

МКАД, Можайское шоссе, станция Сколково первого Московского центрального диаметра и несколько автобусных линий позволяют добраться до садов из центра и удаленных районов столицы. И всего в нескольких минутах езды находятся Мещерский парк и гольф-клуб «Сколково».

– Как «Сколково» будет развивать концепцию дальше?

– Впереди – третья очередь благоустройства. Она добавит парковые зоны «Городская ферма», «Цветущий холм» и «Технопарк», а также продолжит развивать идею тактильных дорожек.

«Городская ферма» поможет реабилитации пациентов. Такие объекты очень популярны, например, в Голландии. Пациенты на длительной реабилитации смогут посадить в теплице растение и ухаживать за ним. Это особенно важно для пожилых пациентов. А плоды трудов можно попробовать в кафе рядом с фермой.

«Цветущий холм» предназначен для работы с обонянием. Здесь высадят цветы и травы с ярким ароматом, к примеру, лаванду и розмарин, а подъем на холм позволит насладиться их красочным цветением и пряными ароматами.

А в зоне «Технопарк» установят павильоны со смотровыми точками с видами на уникальные архитектурные объекты медкластера «Сколково».

Можно точно сказать, что «Исцеляющие сады» – полноценные объекты здравоохранения. В будущем они окончательно объединят все клиники ММК в единую территорию и создадут общую парковую зону. 🌿



ЭНЕРГИЯ «АТОМА»

ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ ОДИН ИЗ САМЫХ
ИННОВАЦИОННЫХ ПАВИЛЬОНОВ ВДНХ



Павильон «Атом» открыли на ВДНХ в ноябре 2023 года. Это первый построенный за последние 30 лет капитальный объект на территории выставки. Какие передовые и инновационные разработки использовали при его строительстве? Чем удивит посетителей семичасовая экспозиция нового павильона?

Илья Голубев



С чего все началось

До 1967 года на месте нынешнего «Атома» располагались павильоны «Таджикская ССР» и «Татарская АССР», затем – павильон № 19 «Механизация и электрификация сельского хозяйства». Позже его переименовали в «Главный демонстрационно-испытательный вычислительный центр», где показывали возможности компьютеров, в те времена именуемых электронно-вычислительными машинами (ЭВМ).

В 1990-е в павильоне проводили выставки, посвященные работе МЧС России. Часть помещений сдавали в аренду, что привело к обветшанию, а ко времени проектирования «Атома» здание находилось в плачевном инженерно-техническом состоянии.

Тема атомной отрасли не нова на ВДНХ. В 1956 году мирный атом представили в павильоне № 62 для Всесоюзной промышленной выставки. Назвали павильон «Атомная энергия в мирных целях».

Посетителям показывали приборы измерения радиации и оборудование для защиты от нее, макеты установок для исследований, образцы урановых руд и даже действующий ядерный реактор мощностью 100 киловатт в открытом исполнении – так посетители могли наблюдать эффект Вавилова – Черенкова, порождавший в процессе ядерных реакций голубое свечение в воде.

В 1964 году выставка разместилась в павильоне № 71, где теперь находится Дворец госуслуг «Мои документы». А в павильоне № 62 в 1967 году открыли выставку «Охрана природы» – сейчас там размещается Международный центр балета.

Как строили «Атом»

В XXI веке экспозиции достижений атомной отрасли решили подарить новый дом. Для этого Правительство Москвы совместно с Государственной корпорацией «Росатом» в 2016 году провело международный конкурс, в котором победила архитектурная концепция российского проектного бюро UNK.

«Выбрали самый сложный, самый невероятный проект. И еще более невероятно, что этот проект воплотился так, как он был задуман, а смотрится еще круче, чем представлялся на чертежах и в буклетах. Так что я поздравляю с открытием павильона. Это большой праздник для ВДНХ, для Москвы, для москвичей и для нашей страны», – сказал Мэр Москвы Сергей Собянин.

Павильон строили с 2017 по 2023 год на средства «Росатома». Использовали технологию строительства top-down (снизу вверх): изначально периметр объекта «размечают» стенами на необходимую глубину в землю, укладывают плиту перекрытия и уже после этого через технологический проем в ней извлекают грунт.

Три из семи этажей павильона располагаются под землей на месте бывшего русла реки Каменки. В какой-то момент грунтовые воды даже подняли строящееся здание, поэтому строителям пришлось опускать его.

К возведению павильона предъявляли серьезные требования, поскольку территория ВДНХ является объектом культурного наследия. Кроме того, «Атом» необходимо было вписать в общий эстетический контекст выставки, чтобы он органично выглядел на фоне соседних павильонов «Респу-

блика Беларусь», «Космос» и с расположенной поблизости главной площадью выставки.

«В концепции павильона отражены инновационность, прогрессивность, вся сложность и непостижимость атомной энергии. Пустота и материальность органично сочетаются в образе павильона, как атомная энергия, имеющая в истоке нематериальный на первый взгляд атом и мощную физическую энергию на выходе. Я уверен, что нам удалось создать ощущение невозможности происходящего, по аналогии с атомной энергией, которую мы не видим, но воздействие ее можем ощутить в полной мере», – пояснил архитектор и основатель группы компаний UNK Юлий Борисов.

Чем уникален павильон

Чудом инженерной мысли оказался консольный вынос несущей конструкции, закрепленный на балках длиной до 53 метров. Балки изготовили на металлургическом заводе в Челябинске, однако материал для них пришлось заказывать за рубежом, так как в то время в России никто не производил сталь необходимой марки.

Поддерживает консоль сложная инженерная система с подвижным узлом. Конструкция оснащена водяной мембраной, тепло- и ветрозащитой. Примечательно, что зимой консоль опускается примерно на 15–20 см из-за тяжести снега, а летом чуть поднимается и таким образом фактически «дышит» при смене времен года.

Однако первое, что видят посетители павильона, – это прозрачные стеклянные фасады, каждое из них высотой 12 метров и весит порядка 5 тонн, а между ними расположены такие же стеклянные «ножи» такой же высоты.

Для их производства и обработки задействовали сразу несколько подрядчиков, но проектировщики уверены, что это того стоило – прозрачный фасад и пространство фойе, открытое взору, привлекают внимание и вызывают особый интерес посетителей.

Внутри павильона работает особая система отопления с возможностью получения свободного холода free-cooling для работы фанкойлов (устройств для охлаждения или нагрева воздуха) без энергозатрат с помощью группы наружных теплообменников (сухих охладителей).

Система исключает зоны перегрева и эффективно распределяет потоки нагретого воздуха по стеклянным стенам павильона и всему объему фойе. Для дополнительного отопления стекол сверху (они слишком высоки) используют конвекторы, которые подают воздух в запотолочное пространство консоли.

Система отопления скрыта от глаз посетителей, как и остальные девять инженерных сетей, используемых в павильоне: электроснабжение с интеллектуальной системой автоматического управления, энергоэффективные системы водоснабжения с насосными станциями, использующими инновационную систему вакуумной дождевой канализации,



автоматизированные системы спринклерного пожаротушения и даже системы безопасности, которые получают данные с помощью камер и специальных датчиков. Последние защитят конструкции павильона в случае, если какой-нибудь любопытный гражданин решит проверить прочность стеклянных плит или отдельных экспонатов.

Выходы инженерных коммуникаций скрывают две стены нейтрального цвета и стиля, которые примыкают к остекленным фасадам. Интересно, что высота задней части павильона, невидимой посетителям, составляет 16 метров, тогда как лицевая – 12 метров. Визуально эта разница неощутима, поэтому в том числе решается задача интеграции в историческую застройку ВДНХ.

Кровля символизирует экологическое будущее мирного использования атомной энергии – там выполнено озеленение и организована смотровая площадка, с которой открывается прекрасный вид на главную площадь выставки. Туда же выходят окна ресторана, расположенного на верхнем этаже.

А что внутри?

Экспозиция павильона посвящена достижениям отечественной атомной энергетики. Главные ее темы, которые прослеживаются с нижнего и до верхнего этажа, – это высокотехнологичность, безопасность отрасли и ее вклад в развитие экономики России и мира.

Даже снаружи заметно, что «Атом» разделен по диагонали, которая отделяет вестибюль от основных помещений. По замыслу архитекторов, таким образом она помогает посетителям переключиться, перестроиться на нужный лад для восприятия новой информации. Диагональ выложена специальным черным гранитом с повышенным уровнем звукопоглощения и алюминиевыми ламелями.

Поскольку павильон рассказывает историю атомной энергетики, на нижнем этаже расположены выставочные зоны «Советский атомный проект» и «Время первых». Первая знакомит посетителей с легендарными участниками советского атомного проекта и их работой по созданию отечественной школы ядерной физики, в том числе атомного оружия. Это Игорь Курчатов, Анатолий Александров, Борис Ванников, Николай Духов, Яков Зельдович, Андрей Сахаров, Ефим Славский, Юлий Харитон и Кирилл Щёлкин.

Названия основных разделов экспозиции говорят сами за себя: «Первое Главное управление и старт работ», «Роль советской разведки в атомном проекте», «Получение первого плутония», «Бомбардировка Хиросимы и Нагасаки». На этом этаже собрано много информации в самом разном виде: стены освещают экраны проекторов, там же написан текст, помещения не просто мастерски декорированы под стиль «той самой эпохи», а выполнены как полноценные копии кабинетов и бункеров на заре становления советской атомной энергетики.



Стенды переносят посетителей в атмосферу секретности, в сферу высших научных кругов, работающих на благо Родины и всего мира. Представлены полноразмерные копии ядерного реактора Ф-1, бомбы РДС-1 и «царь-бомбы», которые позволяют оценить масштабы работы советских ядерных физиков.

Здесь же рассказывают о противостоянии США и СССР, демонстрируют световой эффект разорвавшейся атомной бомбы и информируют об одной из самых страшных страниц истории человечества – бомбардировки Хиросимы и Нагасаки в 1945 году.

Экспозиция «Время первых», которая также занимает второй подземный этаж, посвящена эпохе 1950–1980 годов и внедрению атомной энергии в мирную жизнь. Одно из самых запоминающихся помещений – длинный коридор, разделенный пополам: каждая половина представляет собой «развертку» двух типичных домов – советского и американского – 1950–1960 годов.

Также здесь есть разделы «Навстречу мечте», «Дух открытий», «Обнинская АЭС» и «Первый токамак», несостоявшиеся концептуальные модели подземной (!) лодки, атомных автомобилей, атомного дирижабля. Кроме того, с помощью VR-очков можно побывать внутри капитанской рубки первого атомного ледокола «Ленин» и посетить кабинет Сталина.

На подземных уровнях есть возможность отдохнуть и осмыслить увиденное: здесь есть лаунж-зона с кафе, интерактивными

тренажерами, сувенирный магазин, пространство для отдыха и «Аллея знаний» с библиотекой и фотозонами.

А на первом надземном уровне представлена экспозиция «Современная атомная промышленность», которая рассказывает о применении ядерных технологий в самых разных областях нашей жизни – от медицины до сельского хозяйства. Охвачена вся история атомной отрасли в современной России от 1990-х годов до создания Госкорпорации «Росатом» в 2007 году и ее дальнейших достижениях.

Один из главных экспонатов – копия атомного реактора. В определенное время эта модель начинает уникальное шоу «Атомная симфония», которое с использованием визуальных и музыкальных элементов подробно информирует о работе этого сложнейшего устройства.

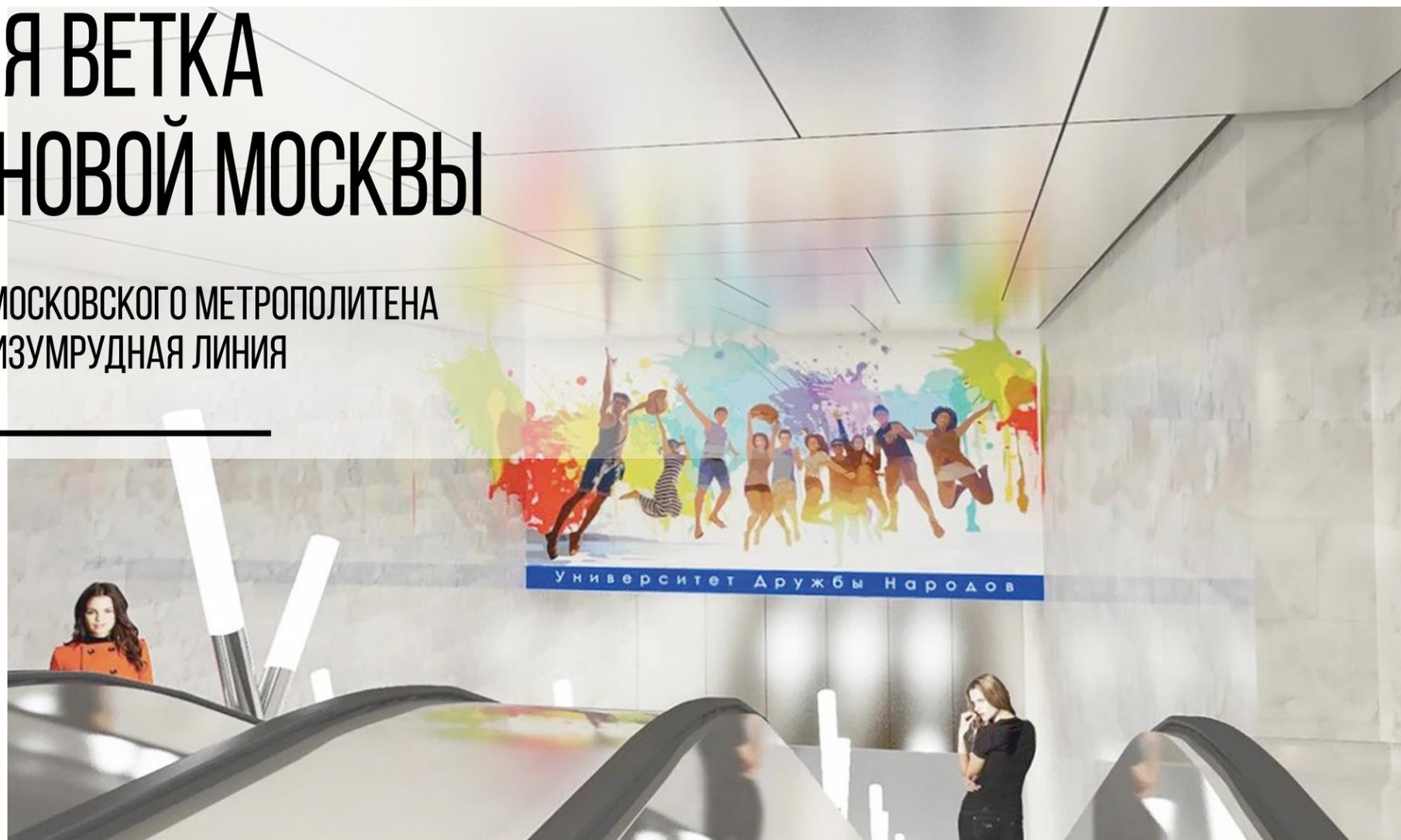
«Атомариум» занимает третий этаж павильона, но посетить его можно только в составе экскурсии. Здесь расположены интерактивные экспонаты и лаборатория с профессиональным оборудованием для опытов и мастер-классов.

В павильоне «Атом» также есть двухуровневый конференц-зал на 250 человек с гримерными и подсобками, зонами отдыха и игровыми, ресторан высокой кухни «Нео» на четвертом этаже и многое другое.

Для того чтобы осмотреть всю экспозицию павильона, по словам проектировщиков, понадобится не менее семи часов, а для подробного изучения представленного материала и развлечений «Атома», возможно, потребуется не один день. ☺

НОВАЯ ВЕТКА ДЛЯ НОВОЙ МОСКВЫ

НА СХЕМЕ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА
ПОЯВИТСЯ ИЗУМРУДНАЯ ЛИНИЯ



Изумрудная линия метро скоро придет в Новую Москву: первый участок Троицкой ветки с 11 станциями активно строится. В районе строящихся станций проживает порядка 1,5 млн человек, еще несколько сотен тысяч здесь работают или учатся.

Ника Булгакова



Троицкая линия метро длиной более 40 км пройдет от платформы Московского центрального кольца (МЦК) ЗИЛ до Троицка, таким образом обеспечив скоростным рельсовым транспортом жителей Южного, Юго-Западного, Троицкого и Новомосковского административных округов столицы.

К строительству Троицкой ветки приступили в 2018 году. «Строим сразу 11 станций Троицкой линии метро от «ЗИЛа» до «Коммунарки». Все они находятся в разной степени готовности – от выполнения монолитных работ до архитектурной отделки. Всего на ветке – от платформы МЦК ЗИЛ до города Троицка – будет построено 17 станций», – сообщил Мэр Москвы Сергей Собянин.

По словам мэра, линию будут обслуживать действующее электродепо Большого кольца метро и строящееся на Сокольнической ветке «Столбово», в перспективе построят депо «Троицкое».

Тоннели на участке первой очереди от станции «ЗИЛ» до «Коммунарки» пройдены по традиционной для столичного метро технологии с устройством двух однопутных тоннелей диаметром 6 метров.

В зоне ответственности инжинирингового холдинга АО «Мосинжпроект» находятся девять станций двух участков Троицкой линии. Это «ЗИЛ», «Крымская», «Академическая», «Вавиловская», «Новаторская», «Университет Дружбы Народов», «Генерала Тюленева», «Тютчевская» и «Корниловская».

Особенности станций

Станция «ЗИЛ» строится недалеко от улицы Лисицкого, на территории бывшей промзоны. С новой станции

можно будет пересечь на перспективную Бирюлёвскую линию и МЦК.

«Крымская» расположена на участке между ж/д линией МЦК и жилым кварталом района Донской. У нее будет два наземных вестибюля, один из них совмещен с восточным вестибюлем одноименной станции МЦК.

В основе архитектурного решения станции лежит идея парящих светильников «чаек-парусов», напоминающих морское побережье Крыма и корабельную тематику. Объект оформят в сдержанных тонах.

«Академическая» расположена под улицей Дмитрия Ульянова в месте пересечения с Профсоюзной улицей. У станции будет два подземных вестибюля. Через первый пассажиры смогут перейти на одноименную станцию Калужско-Рижской линии метро.

Станция «Вавиловская» расположится вдоль Ленинского проспекта, на пересечении с улицей Строителей и Панфёрова. Ее украсят колонны-«галочки», их наклонная облицовка с мощной центральной балкой и крупными элементами подвесного потолка будет образовывать резко очерченное пространство.

«После завершения всех работ жители получат современную комфортную станцию с ярким дизайном в шаговой доступности от дома. В отделке планируется использовать белоснежный мрамор на стенах и светлый гранит на платформе, а колонны в форме галочек облицуют панелями насыщенного желтого цвета», – заявил генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов.

«Новаторская» расположится параллельно Ленинскому проспекту между его пересечениями с улицей Новаторов

и улицей Академика Пилюгина. С нее пассажиры смогут пересечь на одноименную станцию Большой кольцевой линии.

Потолок оформят алюминиевыми панелями разного формата, имеющими шлифованную поверхность. Нотку уюта добавят кессоны, в углублениях которых «спрячутся» светильники. Путевые стены в верхней части будут поддерживать рисунок потолка, некоторые элементы, окрашенные в оранжевый цвет, расположатся в глубине.

Путевые стены оформят в матричной технике с использованием алюминиевых сотовых панелей, анодированных под нержавеющую сталь и окрашенных в оранжевый цвет. Два ряда колонн и пол облицуют светло-серым гранитом, цоколь выполнят из черного габбро-диабазы.

Вдоль улицы Академика Опарина у пересечения с улицей Миклухо-Маклая разместилась стройплощадка «Университета Дружбы Народов», в шаговой доступности от которой находятся несколько вузов, научных и медицинских центров.

У станции будет ярко выраженный индивидуальный дизайн в современной эстетике. Путевые стены отделают алюминиевыми панелями разного формата, анодированными под шлифованную нержавеющую сталь. Потолок выполнят из крупноформатных алюминиевых элементов со светло-зелеными и светло-синими вставками. Два ряда колонн квадратного сечения облицуют светло-серым мрамором. Пол выложат светло-серым гранитом.

Подземный пешеходный переход к станции будет иметь собственную «фишку»: его украсит композиция, посвящен-

ная сотрудничеству ведущих мегаполисов мира, выполненная из стекла в технике мозаики, цветное решение которой соответствует традиционному стилю РУДН.

«Панно изготовлено из нескольких тысяч элементов художественного стекла. Разместили его во всю длину 50-метровой стены. На монтаж у строителей ушло порядка месяца», – пояснил Мэр Москвы Сергей Собянин.

Еще одно панно разместилось над эскалаторной группой в подземном вестибюле будущей станции. Оно выполнено в смешанной технике римской и флорентийской мозаик с элементами художественного витража, где каждая деталь обладает индивидуальными размерами, покрытием, цветом и текстурой.

«Монументальное изображение сначала изготовили в мастерской, далее разделили на фрагменты и доставили на станцию, затем перенесли на стену с помощью специального клея, сетки и прозрачной пленки», – отметил заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Станция метро «Генерала Тюленева» строится на пересечении улиц Тёплый Стан и Генерала Тюленева. Основной темой ее оформления стала георгиевская лента. Так, одна путевая стена будет облицована разноформатными треугольными панелями разных оттенков оранжевого, что создает эффект мозаики. Черные полосы вдоль стены и колонны платформы создадут сходство с орденой лентой.



На одной из стен кассового зала, выполненной из стекла, разместится декоративное панно с портретом генерала Ивана Тюленева, в честь которого и названа станция.

«Тютчевская» расположена на участке с внешней стороны 42-го километра МКАД на пересечении его с Проектируемым проездом № 976. Эта станция Троицкой линии находится уже в Новой Москве, в поселении Мосрентген.

Ее выполняют в эстетике экспрессионизма: здесь используют динамичные формы, а также контрастное сочетание стекла и металла с поверхностями из природного камня. Проектом предусмотрен рисунок наклонных линий на путевых стенах, где полосы будут отделять анодированные под цинк темные сотовые панели от шлифованных светлых алюминиевых панелей с размещенными на них цитатами из стихотворений Тютчева.

«Корниловская» возводится на свободном от строений участке вдоль Калужского шоссе на его пересечении с улицей Адмирала Корнилова. На путевых стенах разместится многофигурная композиция из металлических панелей, а потолок оформят разноформатными серыми панелями со светильниками в углублениях.

Особенностью станции станет наземный вестибюль в форме лепестка, стены которого будут поддерживать колонны, его фасад планируется выполнить из натурального белого камня – доломита.

За «Корниловской» на новой ветке метро разместится «Бачуринская», которая откроется на территории административно-делового центра «Коммунарка». Станцию в стиле супрематизма, для которого характерны асимметричные, но уравновешенные композиции с внутренним движением, построенные на сочетании самых простых геометрических фигур, украсит светильник-«турбина». Он пройдет через всю платформенную часть и будет служить основным источником света.

Последняя станция первого участка Троицкой линии – «Коммунарка» – откроется недалеко от деревни Столбово в поселении Сосенское. Она станет пересадочной на одноименную станцию Сокольнической ветки.

«Коммунарку» оформят в стиле биотек. В оформлении будет преобладать зеленый цвет. Так архитекторы стремились подчеркнуть близость станции к парковым территориям Новой Москвы – все элементы декора формой и цветом напомнят разные объекты живой природы.

«Ветка станет самой протяженной за границами МКАД. Новая линия сделает удобнее и быстрее поездки жителей ТиНАО, юга и юго-запада столицы», – пояснил Мэр Москвы Сергей Собянин.

Новая линия столичной подземки не только снизит нагрузку на центральные и южные участки Сокольнической и Калужско-Рижской линий метро, но и позволит сократить интенсивность движения транспорта по прилегающей улично-дорожной сети, что, в свою очередь, улучшит экологическую ситуацию.

Кроме того, запуск Троицкой линии даст еще один импульс развитию новых округов Москвы. 📍





ТЕМА НОМЕРА:

ТУРИСТИЧЕСКИЙ МАРШРУТ: КАК НОВЫЕ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЕЛАЮТ ГОРОДА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЕЕ

Туризм – один из драйверов развития столицы. В 2023 году Москву посетили 24,5 млн гостей. Благодаря работе индустрии в бюджет города поступило 178 миллиардов рублей. На эти средства можно построить около 70 школ или 16 километров новых линий метро.

Путешественники теперь довольствуются не только главными достопримечательностями столицы – им интересны нестандартные маршруты и новые объекты. Зимой к услугам путешественников – более четырех тысяч площадок: лыжные трассы, ледяные и снежные городки, горки для катания. Летом – более 900 парков и озелененных территорий, десятки пляжных зон. Москва развивает круизный туризм – после реконструкции открыты Северный и Южный речные вокзалы. Огромной популярностью у туристов пользуется фестиваль «Московские сезоны».

В том числе благодаря постоянной работе по улучшению городской инфраструктуры Москва становится комфортным городом для жизни, работы, бизнеса и отдыха. Каждый год в Москве появляются новые знаковые объекты, увеличивается количество гостиниц, улучшается транспортная инфраструктура.

ПУТЕШЕСТВУЕМ В МОСКВУ

НОВЫЕ ОБЪЕКТЫ СТОЛИЦЫ СТАНОВЯТСЯ
МАГНИТОМ ДЛЯ ТУРИСТОВ И ГОРОЖАН



В 2023 году Москва вошла в тройку самых популярных городов у туристов, опередив по количеству бронирований отелей Сочи и Санкт-Петербург. Для приема гостей у российской столицы есть все, что нужно: развитая инфраструктура, качественный гостиничный сервис и разветвленная сеть общественного транспорта, а еще достопримечательности, которых с каждым годом становится все больше.

📍 Ольга Завершнева



Туристическая отрасль во всем мире продолжает восстанавливаться после пандемии. Москва не только достигла доковидных показателей, но и превзошла их. Только минувшим летом мегаполис посетили 7,1 млн гостей, что на 17% больше, чем с июня по август 2022-го.

«Основная часть туристов приезжает в столицу из регионов. Таким образом, рост внутреннего турпотока в 2023 году относительно рекордного 2019-го составил 22%», — сообщил Мэр Москвы Сергей Собянин.

Деловой туризм восстанавливается еще стремительнее. По данным Комитета по туризму, каждый пятый гость приезжает в столицу по рабочим вопросам. В основном это граждане России из крупных промышленных регионов РФ, Санкт-Петербурга и юга страны.

«На внутреннем рынке сегмент делового туризма сохраняется на уровне 20%, при этом количество бизнес-поездки в 2023 году выросло на 28% по сравнению с 2022-м», — отметил Сергей Собянин.

Городская индустрия создает комфорт для бизнес-поездки и адаптируется под новые вызовы времени. Бизнес-путешественники хотят увозить с собой из командировки не только полезные контакты и выгодные сделки, но и впечатления. Появился тренд на «человекоцентричность», который проявляется в сочетании делового формата мероприятий с насыщенной экскурсионной программой.

Среди российских клиентов растет количество запросов на использование в бизнес-программе нестандартных

элементов — от выбора объекта размещения до разработки аутентичного меню.

Примером подходящей для бизнес-туристов инфраструктуры являются башни Московского международного делового центра «Москва-Сити». Здесь есть все — площадки для мероприятий, отели, рестораны, фитнес-центры, магазины и популярные смотровые площадки.

Восстановлению турпотока способствует и увеличение визитов гостей из зарубежных стран. За 2023 год столица приняла 2,3 млн иностранных туристов.

«Безусловным лидером среди стран дальнего зарубежья является Китай, причем наряду с организованными группами туристы чаще стали приезжать индивидуально и с деловыми целями. Также в топ вошли Турция, Индия, Иран. Международный туризм развивается, количество туристов, приехавших из некоторых государств, превышает даже допандемийные показатели. В частности, рекорд побили ОАЭ, Кувейт и Катар», — рассказал Сергей Собянин.

Один из способов обеспечить иностранцам дополнительный комфорт — максимально учитывать их обычаи и традиции. В столице насчитывается 50 гостиниц категории выше чем «3 звезды», которые адаптировали свои сервисы под запросы туристов из Китая, государств Ближнего Востока и Индии.

Кроме того, строительство гостиничной инфраструктуры идет весьма активно, что делает Москву еще более открытой и доступной для туристов. Так, за последние 12 лет в столице построили более 70 отелей.

Сегодня в городе работает более 1,9 тысячи гостиниц, апарт-отелей, хостелов и других средств размещения. По этому показателю Москва находится на втором месте в России, уступая только Краснодарскому краю.

Столичные гостиницы могут одновременно принять 374 тысячи человек — это население целого города.

Что привлекает туристов со всего мира

За последние 10 лет Москва существенно преобразилась. Помимо знаковых исторических объектов появились новые достопримечательности, которые полюбили туристами. Кроме того, столица следует мировому тренду на всепогодное туристическое предложение и становится своеобразным городом-курортом. Найти развлечение на любой вкус и возраст можно в любое время года.

«Москва привлекает туристов с самыми разными интересами. Еженедельно у нас проходит около 350 культурных мероприятий: жители и гости города могут выбирать из 50 событий каждый вечер. Набирает популярность гастрономический туризм. Если каждый день завтракать, обедать и ужинать в новом заведении, то понадобится около 17 лет, чтобы «попробовать» более чем 18,5 тысячи ресторанов, кафе и других «вкусных» мест столицы», — отметил Сергей Собянин.

Одной из визитных карточек города стали фестивали под брендом «Московские сезоны», которые знают не только в России, но и в мире. Их проводят на пешеходных ули-

цах и площадях с конца 2012 года. Для каждой площадки готовят свою уникальную культурно-образовательную программу.

Фестивали творчества и искусства не только формируют новый культурный облик города, но и позволяют жителям увидеть общественные пространства в новом свете.

Например, еще в 2012 году Арбат был единственной пешеходной улицей столицы, а сейчас их более 350. Длина пешеходных пространств с 2011 года увеличилась в пять раз. Неудивительно, что туристы предпочитают пешие прогулки.

За счет огромного количества зеленых территорий и парков стало больше возможностей для активного отдыха, например, катания на лыжах или для скандинавской ходьбы. Зимой к услугам путешественников — более четырех тысяч площадок: лыжные трассы, ледяные и снежные городки, катальные горки, а летом — свыше 900 парков и озелененных территорий, десятки пляжных зон.

Центры притяжения

За последний десяток лет в Москве появилось несколько новых стильных городских пространств. Некоторые из них были созданы с нуля, какие-то пережили масштабную реконструкцию, но каждое из них стало мощным центром притяжения как для туристов, так и для местных жителей. В 2017 году у стен Кремля открылся уникальный парк «Зарядье». Управляющей компанией по реализации



проекта стало АО «Мосинжпроект». Парк стал новой визитной карточкой Москвы и был отмечен профессиональным сообществом, получив множество наград.

Здесь можно увидеть растения из разных уголков России, сделать красивые селфи на Парящем мосту, побывать в Ледяной пещере, посетить концертный зал «Зарядье», который по своим техническим и акустическим параметрам не имеет аналогов в России.

Для гостей с детьми точкой притяжения стал «Остров мечты» – крупнейший в Европе крытый всепогодный парк развлечений с разными аттракционами и мультипликационными героями. Летом 2023 года в 500 метрах от входа в парк открылась крупнейшая в России пляжная зона, в состав которой входят пять бассейнов с подогревом.

Как ни парадоксально звучит, но новой достопримечательностью Москвы можно считать и территорию ВДНХ, которая в этом году отметит 85-летие. Дело в том, что с 2014 года она переживает второе рождение – здесь отреставрировали исторические павильоны, арку главного входа и фонтаны. Также построили самый крупный в России просветительский комплекс, посвященный истории ядерной эпохи, – павильон «Атом». Здесь появилось самое высокое в Европе колесо обозрения «Солнце Москвы», откуда вся Москва видна как на ладони.

Точкой притяжения для туристов, предпочитающих активный образ жизни, стали «Лужники» и Воробьевы

горы. Первое, ради чего стоит прийти или приехать на территорию олимпийского комплекса, – это Большая спортивная арена. «Лужники» – самый крупный стадион России. Он открылся в 1956 году. В его стенах прошли десятки исторических соревнований, выросло целое поколение чемпионов и установлены мировые рекорды.

«Стадион пережил крупнейшую за свою историю реконструкцию. Исторический облик главного символа российского спорта сохранен. «Лужники» – это один из лучших футбольных стадионов мира», – заявил заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Здесь также появились такие объекты, как Международный центр самбо и Центр бокса, Дворец гимнастики Ирины Винер. Последний был высоко оценен мировым сообществом: в 2020 году он стал лауреатом Международной премии MIPIM Awards 2020, победив в номинации «Лучший спортивный и культурный объект». Это одна из лучших спортивных площадок мира, по технологическим и организационным возможностям она обладает уникальной внешней и внутренней архитектурой. Кровля здания, которая была разработана коллективом российских архитекторов, выполнена в виде развевающейся гимнастической ленты.

Кроме того, на Воробьевых горах после реконструкции открыт горнолыжный кластер.



«Проделана огромная работа по укреплению склонов. В результате Москва получила первоклассные горнолыжные трассы, два трамплина, и третий еще достраивается», – ранее написал Мэр Москвы Сергей Собянин в своем телеграм-канале.

Новой точкой притяжения туристов и горожан стала Московская канатная дорога, соединившая берега Москвы-реки. Теперь спорткомплекс «Лужники» и знаменитая смотровая площадка на Воробьевых горах связаны между собой прочными тросами и захватывающим ощущением полета.

Список новых мест отдыха в столице пополнили открытые после реконструкции Северный и Южный речные вокзалы, откуда можно отправиться в круиз по городам России.

«На крыше здания Южного речного вокзала сделали смотровую площадку с шезлонгами и видом на Москву-реку. Внутри создали выставочное пространство для экспозиции Музея транспорта Москвы. Южный речной вокзал станет новой модной площадкой Москвы», – подчеркнул Сергей Собянин.

Здание бывшей электростанции 1907 года стало образовательным и развлекательным комплексом – Дом культуры «ГЭС-2». Здесь работают концертный зал, выставочные галереи, библиотека, кафе, магазин, крытая игровая площадка. А насосную с пятиметровым потолком переделали в зал для культурных мероприятий.

Подобные развлекательные площадки работают и в бывших промышленных зданиях – депо на площади

трех вокзалов, где расположился самый крупный в городе фуд-молл с концертными площадками, на территории хлебозавода и рынках.

Транспорт

В российской столице четыре аэропорта – Шереметьево, Внуково, Домодедово и Жуковский. За последние годы все они претерпели изменения – построены новые высокотехнологичные терминалы, взлетно-посадочные полосы, а во Внуково даже пришло метро, этот аэропорт стал первой авиагаванью страны со станцией подземки.

Новую станцию метро «Аэропорт Внуково» Солнцевской линии интегрировали в инфраструктуру авиагавани полностью.

«Это знаковое событие для всей страны. Путь от Внуково до центра столицы теперь экономный и комфортный, а транзитные пассажиры могут быстрее перемещаться между аэропортами», – заявил на открытии Мэр Москвы Сергей Собянин.

По Солнцевской линии метро можно добраться до центра города за 40 минут, а также сделать пересадку на уникальный мегапроект Москвы – Большую кольцевую линию (БКЛ) метро, самое большое метрокольцо в мире длиной 70 км.

На БКЛ расположена 31 станция, каждая из них – произведение искусства. Так, на «Нагатинском Затоне» можно увидеть музей подводного мира Москвы, на «ЦСКА» – гигантские бронзовые скульптуры спортсменов,

на «Новаторской» – огненный потолок, на «Воронцовской» – звездное небо, на «Электrozаводской» – уникальное панно на всю длину платформы.

С БКЛ можно пересечь на радиальную линию метро, а также на Московское центральное кольцо – это еще один уникальный проект не только для Москвы, но и для России в целом. Кольцо стало полноценным легким метро, интегрированным в систему Московского метрополитена.

За 90 минут можно насладиться обзорной экскурсией по Москве: от Измайлово до Хамовников, от «Москва-Сити» до Воробьевых гор, от ВДНХ до Якиманки.

Еще один транспортный мегапроект столицы – Московские центральные диаметры (МЦД). Это новый вид городского транспорта, который объединил формат пригородных электричек и метро. Диаметры соединяют разрозненные направления железных дорог с проездами через всю Москву, превратив их в полноценные линии, по которым без пересадок можно проехать сквозь столицу и добраться до ближайших городов Подмосковья.

МЦД не только улучшили транспортную ситуацию для жителей столицы и ближайших подмосковных городов, но стали интересны туристам как новый, современный вид общественного транспорта. Туристы, став пассажирами МЦД, могут не только быстро доехать до музеев, парков и памятников архитектуры, но и сравнить МЦД с уже реализованными аналогичными транспортными мировыми проектами.

В Москве возродили регулярный речной транспорт. По Москве-реке теперь ходят первые в мире круглогодичные электросуда. Они курсируют по двум маршрутам Киевский – Сердце Столицы и ЗИЛ – Печатники. Пользоваться электросудном можно так же, как и любым другим городским транспортом.

«Запуск российских электросудов – уникальный проект не только для Москвы и России, но и мира. Это первый круглогодичный и самый современный водный транспорт полностью на электрическом ходу», – рассказал Мэр Москвы Сергей Собянин.

Удобно и легко

Развитие туризма в Москве – не только строительство инфраструктуры и организация новых маршрутов. Большое внимание уделяется цифровым площадкам. Сервис для путешественников RUSSPASS, запущенный в 2021 году, смог стать полноценной заменой ушедшим зарубежным сервисам. Он помогает спланировать путешествие по всей России: здесь можно купить билеты на самолет, поезд, разные экскурсии, в музеи и театры, а также узнать об интересных местах и полезных услугах.

На ресурсах «Узнай Москву» – одного из самых популярных культурно-познавательных проектов – можно найти 250 тематических маршрутов с интерактивной картой. Здесь же собраны факты, фотографии, видео и описания свыше 2,2 тысячи строений и 690 памятников. 📍



НОВАЯ АНАПА

РОССИЙСКИЕ ТУРИСТЫ ПОЛУЧАТ ЕЩЕ
ОДНУ ЖЕМЧУЖИНУ У ЧЕРНОГО МОРЯ



В прошлом году в Краснодарском крае стартовали работы по созданию курорта с символическим названием «Новая Анапа». Он расположится недалеко от «старого» города, столь популярного у туристов нашей страны. Уже прошел открытый Всероссийский конкурс с международным участием на разработку концепции «Новой Анапы», в итоге победителем стал консорциум под руководством ООО «Творческие технологии». Исполнительный директор компании Вартан Аветов рассказал, в чем главные особенности предложенного командой проекта, каковы сроки его реализации и сможет ли «Новая Анапа» стать курортом мирового уровня.

Ника Булгакова



ЦИТАТА

ВАРТАН АВЕТОВ,
исполнительный
директор ООО «Творческие технологии»:

«Когда мы приступили к работе над этим проектом, то поняли, что хотим принимать участие в создании курорта, проектировать, строить, инвестировать в него и управлять отдельными объектами. Но самое главное – мы хотим отдыхать в «Новой Анапе» со своими семьями».

– **Вартан Романович, сколько времени заняла подготовка к конкурсу и как она проходила? Какие исследования проводились?**

– Наша компания «Творческие технологии» является лидером консорциума, который стал победителем конкурса. Также в его состав входят такие компании, как ГК «Кронвелл» – гостиничный оператор с 30-летним опытом, НИИПИ градостроительства Московской области, АО «ИнфраВЭБ». Кроме того, мы привлекали архитекторов, PR-агентства, маркетинговые компании, большой круг субподрядчиков и соисполнителей.

Конкурс проходил в два этапа. Первый – с июля по август 2023 года. Тогда нам нужно было представить эссе с идеями по строительству курорта и гипотезу первоначального планировочного решения. В результате отбора в конце августа среди 50 участников, в числе которых были и международные специалисты, определились три финалиста, четвертым стал специальный участник – группа студентов.

Перед нами стояла задача до 9 ноября разработать документ, сопоставимый с мастер-планом. Столь сжатые сроки привели практически к круглосуточной работе над проектом.

Что касается исследований и опросов, то их было довольно много, причем не только среди местных жителей, но и среди представителей бизнеса, гостиничных операторов, девелоперов, строительных компаний.

– **Расскажите об особенностях концепции: будут ли применять на курорте новые технологии – «умные» системы и другие «фишки»?**

– Мы создали первый в России круглогодичный семейный и комфортный курорт, на основе которого должен быть создан мастер-план.

Все наши архитектурные, градостроительные и планировочные решения по курорту «Новая Анапа» в первую очередь основаны на созданной нами бизнес-модели круглогодичного курорта.

Предложенные объекты гостиничного и санаторно-курортного направления расположены на первой линии Черного моря и лиманов, которые окружают Благовещенскую косу.

Это очень интересный объект – большой транспортно-пересадочный узел с вертолетными площадками, которые предполагают возможность приемов дронов-доставщиков.

С одной стороны, Благовещенская коса – это Мекка для кайтсерферов и яхтсменов, ведь там очень комфортные для подобных видов спорта ветровые нагрузки. С другой – перед архитекторами и градостроителями стоит сложная задача, заключающаяся в том, как расположить здание, чтобы было комфортно всем отдыхающим на этом курорте. Поэтому мы предусмотрели мероприятия по ветрозащите.

Внутри территории запланировали комфортную среду, состоящую из тематических парков, которые в том числе обеспечивают круглогодичность курорта.

Также мы предложили круговое движение по курортной территории. Кольцевое движение по эллипсу обеспечивает распределение транспортных потоков. Вдоль него запланирована прокладка инженерного коллектора – такое решение позволяет упростить процесс строительства и реконструкции объектов курорта.

– **Какие объекты появятся в «Новой Анапе»?**

– Мы стремились понять, как сделать этот курорт круглогодичным, поскольку наше Черноморское побережье – не самое комфортное в зимний период. Основная идея – расположить внутри главной транспортной артерии большой набор тематических парков, которые будут привлекать не только проживающих в гостиницах и отдыхающих в санаториях, но и однодневных экскурсантов.

Мы предложили создать большой зеленый парк, детский тематический парк, парк «Инновационная Россия», один из крупнейших в стране термальных комплексов, аквапарк и большой комплекс под названием «Старый город» – такой этноисторический парк, отчасти иммерсионный город с маленькими уютными улочками.

Хочу отметить наших архитекторов: Михаил Филиппов – автор градостроительных решений «Старого города»; Мак-

сим Атаянц – автор проектов санаториев в классическом стиле. Архитектурное бюро под руководством Александры Соколовой подготовило проекты двух отелей в более современном стиле – в виде кораблей, а также визит-центра, являющегося транспортно-пересадочным узлом и местом встречи для туристов.

Стоит отметить специалистов и архитекторов НИИПИ градостроительства. В частности, Алексей Полищук под руководством Дмитрия Климова разработали очень интересную марину, где помимо причалов, стоянки для яхт и кораблей заложена возможность строительства гостиничных корпусов с учетом ограничений по этажности, существующих в этом районе.

– **Мастер-план территории должен быть принят в первой половине 2024 года. На какой стадии он сейчас находится?**

– Мы являемся победителями конкурса на архитектурные, планировочные, градостроительные решения по курорту. А сам мастер-план разрабатывает другая команда, которая в прошлом году стала победителем конкурсной процедуры на контракт с корпорацией «Туризм.РФ». Разработка мастер-плана и конкурс проводили параллельно.

Мы рассчитываем, что итоговый мастер-план будет включать предложенные нами решения. Координационный совет, который создан корпорацией «Туризм.РФ»,





курорта. Однако не совсем правильно делать всю территорию свободной от машин. Мы рассчитываем, что здесь будет отдано предпочтение электротранспорту, шаттлам курортного типа.

Яхтенная marina тоже будет иметь транспортную функцию. Она подойдет для приема пассажирских судов из соседних городов – Геленджика, Сочи.

– Какие объекты планируется построить для местных жителей? Получат ли они дополнительную социальную инфраструктуру?

– Конкурсные условия не предусматривали включения в концепцию объектов социальной инфраструктуры – школ и детских садов. Мы, со своей стороны, предложили возвести на курорте комфортные общежития и апартаменты для персонала.

– Сколько рабочих мест планируется создать в «Новой Анапе»?

– Это пока открытый вопрос. Разные расчеты показали от 18 до 25 тыс. мест приложения труда. Все зависит от итоговых решений, которые будут приняты в мастер-плане.

– Как повлияет реализация проекта на развитие туризма в регионе?

– Черноморское побережье и вся территория Краснодарского края – точки притяжения для туристов, количество которых растет год от года. Наша страна настолько великолепна с точки зрения истории, природы и красоты, что мы обязаны создавать такие точки, которые будут развивать наши регионы и открывать их по-новому для наших граждан.

– Сможет ли «Новая Анапа» стать курортом мирового уровня?

– Когда мы приступили к работе над этим проектом, то поняли, что хотим принимать участие в создании курорта, проектировать, строить, инвестировать в него и управлять отдельными объектами. Но самое главное – мы хотим отдыхать в «Новой Анапе» со своими семьями. Наши сотрудники побывали в самых разных частях планеты и многое повидали, а все лучшее постарались внести в проект. Поэтому мы рассчитываем, что наш курорт будет вызывать интерес и у международных туристов. ☺

направлен как раз на то, чтобы все лучшие решения финалистов, а не только победителей, интегрировать в мастер-план.

По нашей информации, мастер-план находится в активной стадии разработки, «Туризм.РФ» планирует его представить в конце марта.

К слову, интерес к проекту очень высокий, так как уже собираются потенциальные инвесторы: 11 из них – компании федерального уровня и 14 – регионального.

– Какие этапы проекта вы можете выделить? Когда, на ваш взгляд, он будет реализован полностью?

– Финалисты предложили разные варианты, но звучала основная идея: не нужно растягивать это на долгие годы. Первый этап – это инженерное и транспортное обеспечение территории Благовещенской косы. Задача непростая и порой требует нетривиальных решений. Сейчас, насколько мы знаем, идут обсуждения и выработка решений.

На втором этапе мы предложили строительство объектов сопутствующей инфраструктуры – тематических парков. А по мере появления интерактивных объектов, конечно, – возведение гостиниц и санаториев.

Трехэтапная реализация проекта позволила бы курорту «зажить» как городу в едином стиле и архитектурном исполнении.

– «Новая Анапа» расположится на удалении от самого города-курорта. Это плюс или минус проекта?

– Мы недавно обсуждали, насколько правильным было решение строительства в чистом поле вместо развития

территории приморских городов. Но антропогенную нагрузку, которая существует на пляжах Анапы, необходимо растягивать по побережью.

Возможность строительства на новой площадке и на удалении от города мы расцениваем скорее как плюс. Это шанс заложить там совершенно новые градостроительные решения и «фишки», а не находиться в продолжении города.

Сама территория «Новой Анапы» займет 1,8 тыс. га, под градостроительную активность будет отдано 937 га, поскольку есть ограничения из-за особо охраняемой природной территории. Протяженность прибрежной территории вдоль первой линии отелей составит порядка 6 км.

– Транспортная доступность и связность территорий – важные составляющие любого проекта, особенно когда это, по сути, город в городе. Как будет устроена транспортная система в «Новой Анапе»?

– На въезде в курортную зону мы предложили построить большой транспортно-пересадочный узел, включающий крупные стоянки для автобусов туроператоров и многоуровневую парковку, ведь часто туристы путешествуют на машинах.

Он сможет принимать и аэроэкспрессы, по которым, правда, еще не принято окончательных решений, и воздушный транспорт в виде вертолетов.

К тому же наша задача состояла в том, чтобы ограничить передвижения транспорта по территории самого

Второе место в конкурсе на разработку концепции курорта «Новая Анапа» занял консорциум под руководством Института «Мосинжпроект». Источником вдохновения для команды стала уникальная идентичность места:

- местная природа – уникальный пояс дюн;
- архитектурные традиции места;
- разнообразная культура Черноморья.

Среди самых необычных объектов предлагаемой на конкурс концепции был ЗАГС-отель с уникальным сочетанием функции, места и архитектурного решения. Его образ напоминает дюны и лежащие среди них древние амфоры.

Проект включал и эноцентр – винный музей в окружении парка, предлагающий насыщенную событийную программу и винное спа в бутик-отеле. По замыслу авторов, центр стал бы работать круглый год, а фестиваль молодого вина позволил бы привлечь туристов в осенний период.

Кроме того, предлагалось возвести фиджитал-центр с крупнейшей киберареной России, в котором сочеталась

бы физическая активность и цифровые технологии.

Центральный бульвар представляет собой самое длинное в России пешеходное пространство с контролируемым климатом.

Ключевая «фишка» – набережные с дюнами. Пляжи на полуострове песчаные, что делает этот курорт поистине уникальным. Особое внимание уделяется охране дюн, которые могут менять свою форму под воздействием ветра. Специальные мостки на «ножках» позволят сохранить природную красоту дюн и не мешать им развиваться.

Первой задачей для института стало создание консорциума – привлечение команды профессионалов разных профилей. Далее лидер определил генеральный план всей территории и расположение основных инвестиционных лотов.

Затем определили транспортный каркас: местоположение новой магистрали, связывающей территорию курорта «Новая Анапа» с городом Анапой (в обход станции Благовещенская, для минимизации транзитного транспорта в ней), место

размещения транспортно-пересадочного узла, автобусных остановок, марины и др.

Специалисты определили типы и основные маршруты общественного транспорта. Совместно с компанией «ЛабГрад» были рассчитаны показатели транспортной инфраструктуры.

Институт «Мосинжпроект» определил также местоположение центрального бульвара и структуру пешеходных пространств, велосипедных дорожек, велосипедной связи с Анапой. Совместно с бюро Wowhaus шла разработка архитектурных доминант курорта и размещение их на генплане.

В числе работ, проведенных Институтом «Мосинжпроект»:

- совместное с компанией «Наследие Кубани» определение стратегии и последовательности археологических исследований;
- разработка концепции инженерных сетей, мощности и расположение основных инженерных центров, учет возможного роста курорта;
- планирование очередности застройки и проекта организации строительства.

ТРАНСПОРТ И СПОРТ



ЕВГЕНИЙ МИХАЙЛЕНКО,

декан факультета городского и
регионального развития НИУ ВШЭ

Транспортная инфраструктура побуждает человека совершать поездки. С развитием транспорта, а в Москве за прошлый год появились МЦД-3, МЦД-4, БКЛ, речные суда и новые автобусные маршруты, у горожан стало больше удобных повседневных маршрутов, туристы же, в свою очередь, получили больше быстрых вариантов перемещения по городу, чтобы охватить все достопримечательности.

Столичные транспортные объекты сами по себе являются достопримечательностями. Метро привлекает туристов роскошной архитектурой, а современные речные трамваи станут востребованным маршрутом у москвичей и приезжих, чтобы увидеть город с воды. Большой популярностью у гостей столицы пользуется канатная дорога между Воробьёвыми горами и «Лужниками».

Спортивные объекты привлекают зрителей и болельщиков на соревнования. Реконструкция Московского ипподрома – старейшего центра столичного конного спорта – популяризирует среди горожан и привлечет в столицу крупные спортивные соревнования, их участников, зрителей – событийных туристов, любителей архитектуры и знатоков лошадей. «Лужники» популярны не только среди спортсменов и болельщиков, но и у краеведов, историков, архитектурных энтузиастов.

Большой популярностью в летнее время пользуется район Строгино – главная локация для любителей водных видов спорта. С появлением речных электросудов и модернизацией причалов доехать до любимого сёрф-клуба стало проще. Появилась возможность отправиться оттуда в расположенный рядом Серебряный Бор – по воде путь значительно короче, чем по суше. Эти места привлекают широкий круг горожан, спортсменов и туристов.

НОВЫЕ ТОЧКИ ПРИТЯЖЕНИЯ



ИРИНА ШИЛКИНА,
начальник Управления туризма
Комитета по туризму города Москвы

Рост турпотока и экономического эффекта от столичной индустрии туризма и гостеприимства также связаны с гибкостью московского туризма, умения адаптироваться к новым реалиям. Город усиливает сотрудничество с приоритетными странами, открывает новые туристические рынки.

Обновленные памятники архитектуры становятся достопримечательностями и событийными площадками, а поездки по новым линиям столичного метро – неотъемлемой частью туристических маршрутов. Удобная транспортная инфраструктура делает город понятным, его просто и приятно исследовать. Это касается не только гостей, но и жителей столицы. Развитая транспортная система Москвы стимулирует развитие межрайонного туризма, увеличивает число поездок не только в центр, но и в отдаленные районы столицы, где тоже найдется что посмотреть.

Созданные или обновленные знаковые объекты города – это новые точки притяжения. Там проводятся городские мегасобытия, которые генерируют дополнительный турпоток в столицу: например, выставка «Россия» на обновленной территории ВДНХ или XII Московский урбанистический форум на четырех известных столичных площадках. Он в том числе охватил парк «Зарядье» и территорию «Лужников».

ТРАНСФОРМАЦИЯ ГОРОДОВ

КАВКАЗСКИЕ МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ
И ЯКУТСК ПОЛУЧАТ ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ



Сейчас много говорится о строительстве новых городов – городов будущего. Однако создается немало проектов по преобразованию существующих населенных пунктов. Комплексное развитие существующих городов – задача не из легких, однако ее реализация может помочь раскрыть туристический потенциал агломерации, создать новые рабочие места, а также улучшить качество жизни горожан.

Ника Булгакова



Кавказские Минеральные Воды

КМВ – одно из старейших курортных мест нашей страны. Это региональная агломерация, включающая такие города, как Ессентуки, Пятигорск, Кисловодск и другие. Здесь насчитывается более 130 минеральных источников, есть большие запасы иловой грязи, которые делают Минеральные Воды уникальным бальнеологическим курортом.

Кроме того, регион привлекателен горным целебным климатом и санаторно-курортным комплексом, основная специализация которого – оказание медицинских и оздоровительных услуг, лечение всемирно известными водами и минеральными грязями.

Востребованность курорта растет, особенно после эпидемии COVID-19, когда интерес к путешествиям внутри страны значительно возрос. В связи с этим регион испытывает непривычную нагрузку на инфраструктуру.

В 2021 году Правительством РФ было принято распоряжение № 2540-Р, включающее перечень мероприятий по комплексному развитию городов-курортов агломерации Кавказские Минеральные Воды.

Первым пунктом в этом списке значится разработка мастер-плана. Ответственный за его исполнение ДОМ.РФ провел закупочную процедуру на выполнение этой работы, победителем которой стал Институт Генплана Москвы.

При разработке мастер-плана агломерации Кавказских Минеральных Вод были применены принципы стандарта комплексного развития территорий (КРТ). Его основой стал перечень распоряжения № 2540-Р, которое включает 69 мероприятий, направленных на масштабное развитие: от актуализации границ зон горно-санитарной охраны до инфраструктурного обеспечения инвестиционных площадок, маркетинговых компаний и подготовки новых кадров в сфере HoReCa.

Пристальное внимание в новом мастер-плане уделили особо охраняемым природными территориям и зонам горно-санитарной охраны. Их границы были определены в 1988 году, когда проводили комплексные исследования гидроминеральной базы – это месторождения минеральных вод, их состояние и процесс образования.

Основной блок работ связан с инфраструктурным обеспечением агломерации. Развитие транспорта будет происходить по четырем основным направлениям: появятся скоростной контур – бесветофорные дороги, связывающие основные центры, а также обходные, вынесенные за пределы городских поселений.

Для развития общественного транспорта предложено модернизировать железнодорожную инфраструктуру. В качестве альтернативы автомобильным поездкам планируется развивать велопешеходную инфраструктуру и систему терренкуров, благодаря которым появится возможность гулять не только по паркам, но и по горам, которых в агломерации насчитывается 17.

Развитие транспортного каркаса, инженерных сетей и реконструкция очистных сооружений помогут обеспечить функционирование инвестиционных площадок. Часть санаторно-курортных комплексов предложит новые виды отдыха: спа-, эко- и агротуризм, воздушный, деловой и культурно-образовательный туризм.

Помимо развития санаторно-курортной сферы каждый город агломерации получит уникальную направленность. Так, Минеральные Воды развиваются как логистический центр и агрокластер. Там же появятся винодельные производства и фармацевтический комплекс. В Ессентуках будут производить косметику, в Пятигорске расположится студенческий городок, в Кисловодске – медицинский, спортивный и культурный центры. Города обогатятся объектами социальной инфраструктуры и общественными пространствами.

Планируется, что к 2030 году в агломерации возрастет туристический поток, появятся рабочие места в сфере туризма и здравоохранения. Общую стоимость проектов оценили в 778,4 млрд рублей.

Большое влияние на разработку мастер-плана оказали местные жители. Их пожелания и предложения собирались в течение месяца через краудсорсинговую платформу «Мои Кавминводы». К обсуждению присоединилось почти 8 тыс. человек. В итоге в проект включили 338 пожеланий жителей относительно транспорта, комфортной среды, жилищной и социальной сферы. 📍



Якутск

В 2022 году по инициативе правительства Республики Саха был организован конкурс на разработку мастер-плана Якутска. Первое место также занял консорциум под руководством Института Генплана Москвы.

Якутск – самый крупный из городов, расположенных в зоне многолетней мерзлоты. В течение года местные жители противостоят экстремальным морозам, что, конечно, создает дополнительные требования ко всем звеньям городской среды.

Создатели мастер-плана поставили перед собой задачу сделать Якутск самым комфортным городом в мире для жизни в вечной мерзлоте. Все предложения построены вокруг идеи создания крио-культуры. Концепция будет реализована по двум направлениям: инфраструктурное и культурное.

Инфраструктурное направление включает криоархитектуру, криотехнологии, криоландшафт и криодендрологию. Культурное направление подразумевает создание криорекреации, криогастрономии, криотуризма.

Главной задачей инфраструктурного направления является формирование в Якутске технологичной городской среды с комфортными условиями для жизни в вечной мерзлоте. Для этого специалисты консорциума разработали принципы криоархитектуры, руководства по проектированию всепогодных общественных и пространств для отдыха. Эти идеи позволят городу обрести уникальный облик и сделают его более привлекательным для жизни и туризма.

Для того чтобы вся система новых центров притяжения и жилых районов работала эффективно, специалисты предлагают усовершенствовать транспортный каркас.

Решения блока «Культура» направлены на развитие экономики – туризма и сферы услуг. Для этого в городе создадут пространства нового типа, в основе которых лежат принципы комфортной среды в условиях вечной мерзлоты.

Инфраструктура для отдыха будет развиваться в двух направлениях:

- создание специальных объектов – глэмпингов, оздоровительных спа-центров, экодережень;
- оборудование природных площадок для отдыха жителей города и туристов – создание пешеходных маршрутов, организация пляжей, благоустройство.

Сейчас в Якутске строится Арктический центр эпоса и искусств. Здесь обустраивают выставочные и концертные площадки, которые помогут туристам ближе познакомиться с культурой народов Севера. В мастер-плане этот объект заявлен как главный центр криокультуры.

Также среди проектов на этапе реализации – парк будущих поколений, микрорайон «Звездный», 31-й квартал.

В проектах на ближайшие 10 лет: 68-й квартал, намывные территории, реновация жилья в Сайсарском округе, экспериментальный полигон индивидуального жилищного строительства в Хатассы, парк культуры и отдыха, 2-й, 4-й, 17-й кварталы, трансформация речного порта.

Создатели мастер-плана ожидают, что эффект от него к 2032 году будет включать прирост нового жилья, в том числе по программе реновации, увеличение занятых в перспективных отраслях экономики, рост числа жителей Якутска на 45 тыс. человек, валового городского продукта и НДФЛ. 📍

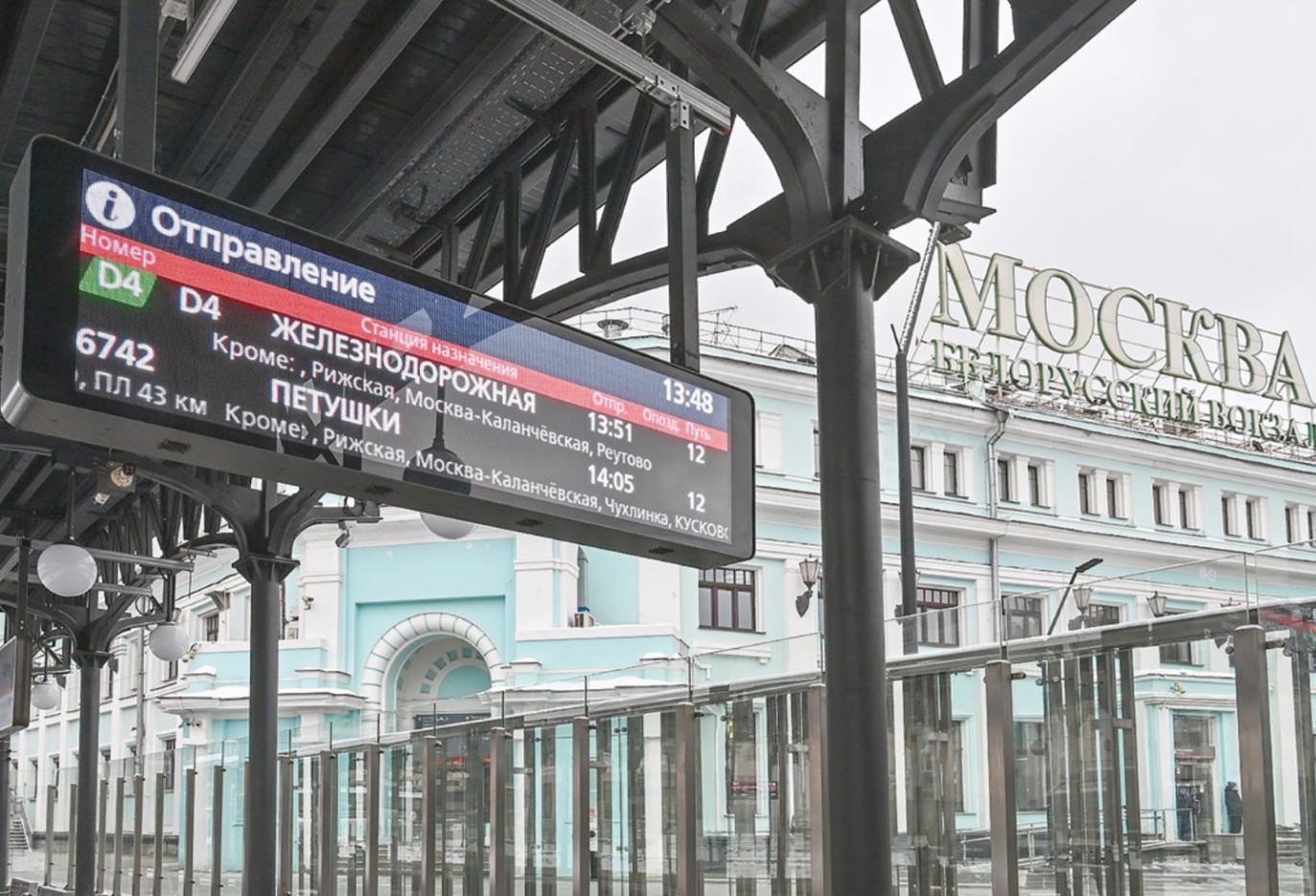
МОСКВА РАСТЕТ В ДИАМЕТРАХ

СЕТЬ МОСКОВСКИХ ЦЕНТРАЛЬНЫХ
ДИАМЕТРОВ УВЕЛИЧИЛАСЬ ВДВОЕ



В 2023 году столице запущены еще два Московских центральных диаметра – МЦД-3 «Ленинградско-Казанский» и МЦД-4 «Калужско-Нижегородский». Теперь МЦД – это 136 станций и более 300 км путей. И работы на этом не закончились. В 2024 году запланировано открытие восьми объектов – новых городских вокзалов и дополнительных вестибюлей на существующих станциях, которые сделают пользование МЦД еще удобнее для пассажиров.

● Ольга Завершнева



Новая жизнь Белорусского вокзала

Белорусский вокзал является одним из ключевых транспортных хабов, расположенных в центральной части Москвы. По пассажиропотоку он входит в топ-5 вокзалов Москвы – через него проходит более 130 тыс. человек в сутки.

Здесь пересекаются четыре линии рельсового каркаса: МЦД-1, МЦД-4, Кольцевая и Замоскворецкая линии метро, а также многочисленные маршруты наземного городского транспорта.

Также сюда прибывают поезда дальнего следования и двухэтажные аэроэкспрессы, следующие в аэропорт Шереметьево. Это крупнейший по площади московский городской вокзал на маршрутах МЦД-1 и МЦД-4.

В ходе модернизации вокзала был выполнен гигантский объем работ, причем в стесненных условиях городской застройки, в непосредственной близости объектов культурного наследия: исторического здания Белорусского вокзала, дома Управления пароходства канала Москва – Волга и Тверского путепровода.

Работы вели с 2017 года. Провели комплексное благоустройство площади Тверская Застава, открыли новый терминал для пригородных поездов Москва – Усово и экспрессов, что позволило высвободить транзитные пути для запуска движения по первому диаметру.

Реконструировали пассажирскую инфраструктуру Белорусского вокзала без остановки движения поездов – с организацией реверсивного движения и временным изменением графика. Основные работы завершились в сентябре 2023 года – к запуску движения по МЦД-4.

Были построены три пассажирские платформы, на которых установили навесы на всю длину для защиты от осадков, и автоматы по продаже билетов.

Последним этапом реконструкции инфраструктуры Белорусского вокзала стало строительство вестибюля. Он возведен на месте старого небольшого турникетного павильона, пропускная способность которого не соответствовала возросшему пассажиропотоку МЦД-1 и МЦД-4.

«На Белорусском вокзале самое интенсивное движение поездов – каждые 2,5 минуты приходят новые составы. Помимо обычного движения поездов дальнего следования здесь останавливаются МЦД-1 и МЦД-4. И это, конечно, потребовало переосмысления всей логистики и благоустройства территории Белорусского вокзала. Сегодня здесь все сделано по стандартам московских городских вокзалов: комфортная среда, вестибюли, подземные переходы. Так что, я надеюсь, пассажирам, которые прибывают сюда, а их десятки и десятки тысяч, будет комфортнее здесь пересаживаться на другие поезда, на метро и приезжать в город», – сказал Мэр Москвы Сергей Собянин во время открытия нового вестибюля.

Он также поблагодарил руководство ОАО «РЖД» за совместную работу.

В свою очередь, заместитель генерального директора РЖД Олег Тони сообщил, что в завершение этого этапа комплексной модернизации продолжается реконструкция Белорусского вокзала для поездов дальнего следования.

В новом вестибюле установлено 17 турникетов, что позволит пассажирам даже в часы пик не стоять в очереди для прохода к поездам.

Подземный переход связал все три новые платформы, спуски-подъемы оборудованы лифтами и эскалаторами, а также понятной навигацией, с помощью которой пассажиры без труда найдут выход к поездам МЦД-1, МЦД-4 и «Аэроэкспрессу».

В результате пересадка между МЦД-1 и МЦД-4 теперь организована полностью в закрытом контуре и стала быстрее в три раза.

Сокращен путь от станций МЦД до метро. Раньше, чтобы попасть на «Белорусскую» Замоскворецкой линии, нужно было пройти через здание Белорусского вокзала с досмотром личных вещей или идти в обход через арку, огибающую вокзал. С открытием нового прохода теперь можно выйти к метро прямо с платформы МЦД-4, минуя зону досмотра.

Также был восстановлен исторический сход на платформы с Тверского путепровода, по которому пассажиры могут выйти на Ленинградский проспект и 1-ю Тверскую-Ямскую улицу.

Митьково МЦД-3

На третьем Московском центральном диаметре строят новую станцию Митьково. Она расположится между Рижской и Электrozаводской на соединительной ветви Казанского и Ленинградского радиальных направлений. В 650 метрах от нее находятся две одноименные станции – «Сокольники» Сокольнической и Большой кольцевой линий.

Станция Митьково будет островной, с платформой посередине и путями по краям. Для защиты пассажиров от осадков платформу накроют навесом. Выход в город будет организован через подземный пассажирский вестибюль. Спуск с платформы оборудуют эскалаторами и лифтом. В будущем проход до перспективной остановки трамвая также накроют навесом.

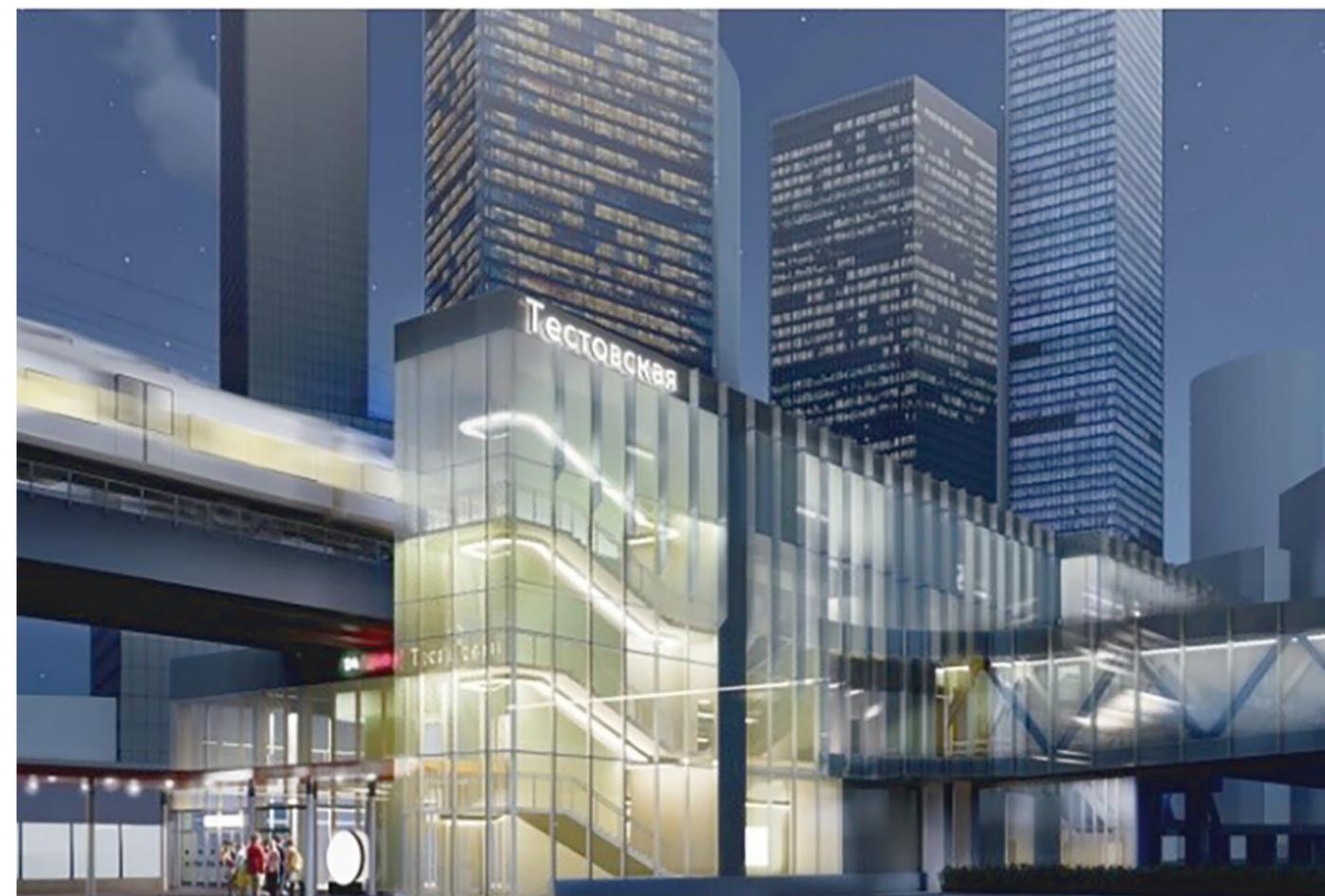
Уже готовы конструкции платформы и подземного вестибюля. Завершен монтаж навесов на платформе. Уложены чистовые гранитные полы в подземной части вестибюля. Ведется устройство инженерных сетей, водоснабжения, водоотведения и слаботочных систем.

Новая станция Митьково обеспечит пересадку с МЦД-3 на трамвайную линию и на станцию метро «Сокольники». В результате улучшится транспортная доступность для жителей районов Сокольники и Красносельский, а также разгрузятся от транзитных пассажиропотоков прилегающие дороги.

Тестовская МЦД-4

В рамках формирования остановочного пункта Тестовская уже построены две пассажирские платформы с единым купольным навесом от атмосферных осадков на всю длину и южный пассажирский вестибюль.

Сейчас строится второй пассажирский вестибюль с транзитным пешеходным переходом в сторону



Мукомольного проезда. Он обеспечит интеграцию жилого района с остановочным пунктом Тестовская МЦД-4, станцией метро «Международная», станцией МЦК Деловой центр и ММДЦ «Москва-Сити», а также повысит комфорт обслуживания пассажиров.

После завершения реконструкции остановочного пункта Тестовская появится комфортная пересадка между МЦД-4 и МЦД-1 по принципу «сухие ноги».

Кутузовская МЦД-4

Ведется строительство надземного пешеходного перехода, который обеспечит интеграцию станции Кутузовская МЦД-4 со станцией метро и МЦК Кутузовская, а также зданием ПАО «Сбербанк».

«Здесь возводят уникальное пролетное строение. Из-за отсутствия свободного пространства нет возможности разместить часть опор перехода, поэтому опоры установят на конструкции притоннельных сооружений Кутузовского тоннеля. Часть пролетных строений сооружалась над действующим съездом с ТТК на Кутузовский проспект, а также над линиями железной дороги. Индивидуальный дизайн пешеходного перехода разработан в увязке с архитектурным обликом здания ПАО «Сбербанк», – сообщили в Департаменте строительства города Москвы.

Лианозово МЦД-1

В рамках первого этапа на станции Лианозово первого диаметра в сентябре 2023 года открыли две новые пассажирские платформы и северный подземный вести-

бюль, интегрированный со станцией метро «Лианозово» Люблинско-Дмитровской линии и строящимся подземным переходом через Лианозовский проезд.

На втором этапе строят южный подземный вестибюль, который будет интегрирован с существующим подземным пешеходным переходом через Лианозовский проезд и строящимся подземным пешеходным переходом через Дубнинскую улицу. Он обеспечит комфортный доступ к остановочному пункту Лианозово МЦД-1 со стороны улицы Дубнинской и круглосуточный переход под железнодорожными путями МЦД-1.

Щербинка МЦД-2

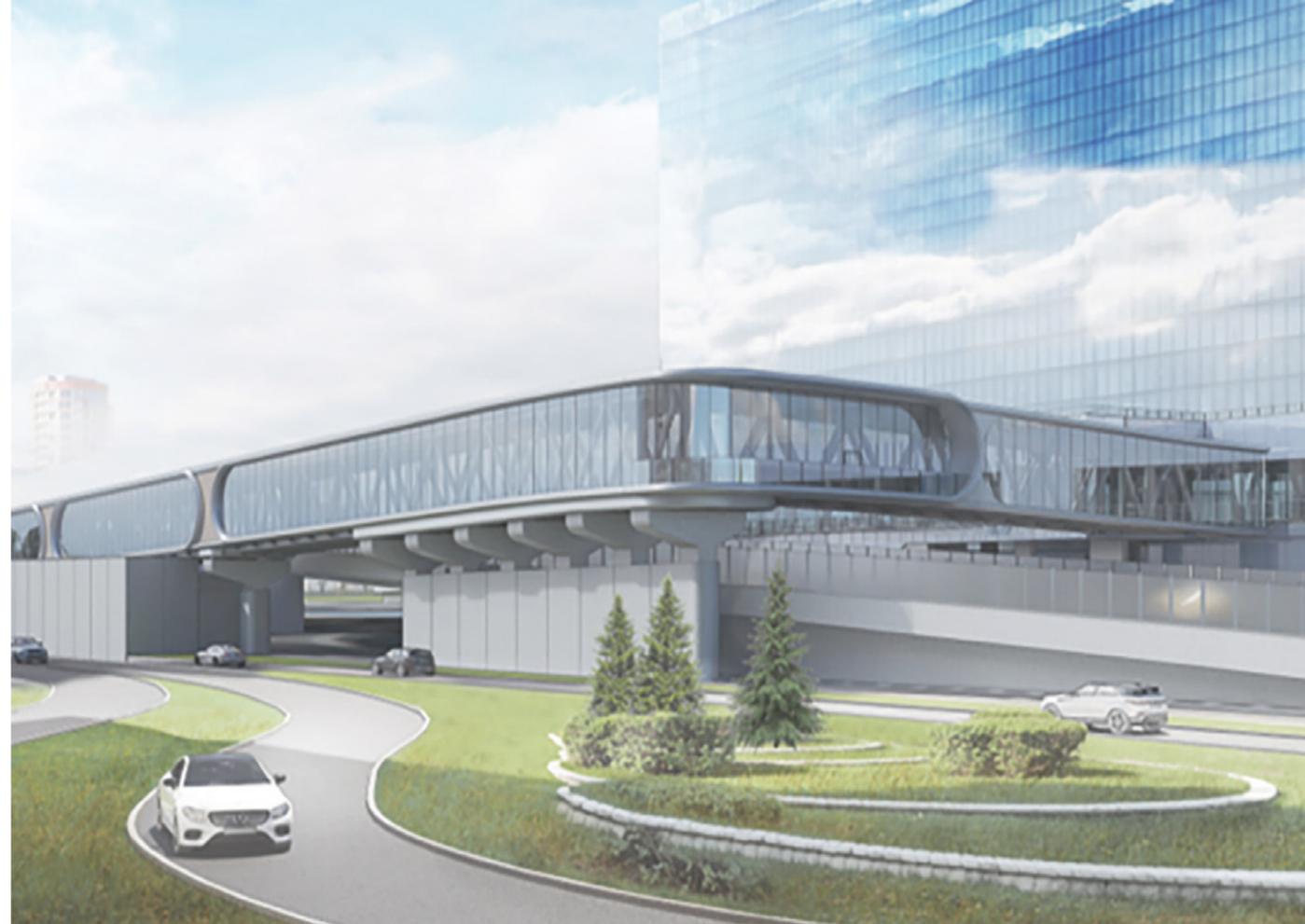
В ходе реконструкции остановочного пункта Щербинка МЦД-2 предусмотрено строительство пассажирского конкорса со сходами на пассажирские платформы взамен существующего открытого надземного пешеходного перехода.

Крюково на МЦД-3

На станции Крюково в сентябре 2023 года открыли надземный пассажирский вестибюль со сходами на три новые пассажирские платформы с навесами от атмосферных осадков на всю длину, а также реконструирован транзитный подземный переход.

Также завершена интеграция остановочного пункта с Панфиловским путепроводом для обеспечения пересадки на наземный городской пассажирский транспорт.

Ведется строительство надземного пешеходного перехода от пассажирского вестибюля Крюково в сторону



ТЦ «Зеленоградский» через улицу Ленина для обеспечения безопасного прохода жителей.

Новые технологии

При строительстве инфраструктуры для запуска МЦД-3 и МЦД-4 выполнена беспрецедентная по сложности и значимости работа по сохранению объектов культурного наследия.

К примеру, трассировка путевого развития соединительной ветви между Калужским и Смоленским направлениями МЖД выполнена в условиях плотной городской застройки. И при размещении главных путей в зону застройки попал объект культурного наследия – будка путевого обходчика, построенная до революции 1917 года.

Историческое здание сохранили. С помощью гидравлических домкратов его перенесли на вновь построенный фундамент.

Также по проектным решениям по реконструкции участка Москва-Каланчевская – Москва-Пассажирская-Курская не только сохранен исторический Императорский павильон, но и выполнена увязка новых объектов с окружающей средой.

На остановочном пункте Площадь Трех Вокзалов применены нетиповые, стилизованные под начало XX века навесы, аутентичные отделочные и цветовые решения. Фасады подэстакадного вестибюля оформлены серым колотым гранитом.

При демонтаже конструкций Каланчевского путепровода выполнили беспрецедентную работу по сохранению исторического облика. Все фрагменты были пронумерованы и направлены на склад для дальнейшего применения на объектах.

На перспективу

В Москву едут на работу жители Калуги, Твери и многих других региональных центров. Речь идет об увеличении делового туризма из этих регионов. До Москвы проще всего доехать именно на поезде. На автомобиле по пробкам намного дольше, а самолеты доставят лишь в аэропорт, а оттуда до центра еще доехать надо.

Поэтому и было принято решение удлинить все линии диаметров, что позволит напрямую быстро добраться до деловых кварталов Москвы из региональных центров.

Появился перспективный план развития МЦД, согласно которому диаметры предполагается продлить до крупных городов Центральной России. Первый диаметр продлят от Лобни до Калязина, а от Одинцово – до Можайска, в перспективе и до Смоленска.

Крайними точками маршрута МЦД-2 станут Ржев и Тула, МЦД-3 – Тверь и Рязань, МЦД-4 – Иваново и Калуга. И пятый диаметр, который сейчас проектируется, призван соединить Кострому и Новомосковск.

МЦД-5 – один из самых сложных транспортных проектов в мире, так как часть пути для него пройдет через центр Москвы. 🌐



НЕ КО ДВОРУ

ГРУЗОВЫЕ ДВОРЫ УХОДЯТ ИЗ МОСКВЫ



Грузовые дворы были признаком промышленного развития городов в XX веке. Сейчас наблюдается тенденция их размещения в отдалении от центра, чтобы освободить эти территории для современной городской застройки.

Камран Рустамзаде



Многофункциональные грузовые дворы исторически были и остаются основой сети грузовых терминалов Российских железных дорог (РЖД). Первые подобные объекты были спроектированы и построены еще в советское время. Их разместили недалеко от крупных промышленных зон, вблизи станций и вокзалов, которые являются местом общего пользования со свободным доступом всем грузоотправителям или грузополучателям.

Современные складские комплексы можно разделить на несколько групп в зависимости от масштаба, характера и объема выполненных работ: терминально-логистические центры (ТЛЦ), грузовые терминалы и грузовые площадки.

Транспортно-складские комплексы РЖД обеспечивают нужды и потребности городских образований, предприятий малого и среднего бизнеса и физических лиц.

Большой переезд

Грузовую деятельность, которую вели рядом с историческими вокзалами Москвы, было решено постепенно вывести из центра мегаполиса. Для этого утвердили Генеральную схему развития Московского железнодорожного узла и план-график по закрытию грузовых дворов, расположенных в границах Малого кольца Московской железной дороги. Также подразумевался поэтапный ввод в эксплуатацию новых терминально-логистических центров «грузового каркаса» в Москве.

Сегодня закрыты грузовые дворы Москва-Товарная, Москва-Бутырская, Москва-Товарная-Рязанская,

Москва-II Митьково, Москва-Товарная-Смоленская, Подмосковная, Москва-Товарная-Киевская и Москва-Товарная-Курская.

Освобожденная территория может быть использована для создания качественной городской инфраструктуры, включая строительство бизнес-центров и жилых комплексов. Например, был разработан план развития Рижского грузового двора, расположенного в районе Марьино Роща на северо-востоке столицы вблизи Рижского вокзала. Здесь создадут современный район со множеством общественных функций.

Выгодное размещение

В РЖД отмечают, что наиболее эффективный вариант организации работы терминально-складской сети в Центральном транспортном узле – размещение трех крупных интермодальных хабов в черте города и ряда хабов в Московской области. Это позволит аккумулировать крупные транспортные потоки, распределить их на малые грузовые отправки.

Пункты хранения и распределения грузов планируется разместить в Московской области. Этот подход поддержали региональные власти столицы и области.

«Наиболее перспективные точки для создания сети городских грузовых терминалов на территории Москвы – это уже существующий грузовой терминал ОАО «РЖД» на станции Кунцево-II и предполагаемый для создания терминально-логистического центра на станции Москва-Южный Порт, а также частный ТЛЦ «Ховрино». Наиболее

На территории Рижского грузового двора на площади 20,6 га построят общественно-деловой и жилой квартал, обеспеченный всей необходимой транспортной и социальной инфраструктурой.

Рижский вокзал как объект культурного наследия регионального значения сохранит свой исторический облик. Он был построен в 1897–1901 годах в псевдорусском стиле по проекту архитектора С.А. Бржозовского.

Доминантой проекта станет здание многофункционального комплекса. Решение рационального использования при вокзальной территории с учетом международного опыта и современных тенденций в строительстве позволит превратить это

пространство в полноценный городской кластер, что отвечает запросам Москвы по созданию полицентрического города.

Деловой кластер состоит из штаб-квартиры РЖД и офисов для коммерческого использования. На территории появятся образовательные, развлекательные и культурно-досуговые объекты, гостиница и медицинский центр.

В новом районе разместятся торговые и парадные площади, кафе и рестораны, скверы, бульвары, спортивные объекты и разнообразные зоны для отдыха детей и взрослых. Для удобства автомобилистов организуют наземную и подземную парковки.

Визитной карточкой проекта станет крытая галерея как общественное пространство, где сочетаются работа, повседневная жизнь и развлечения. Здесь появится прогулочная аллея. В начале галереи сохраняют старые ж/д пути, которые будут напоминать об истории этого места.

Для разработки архитектурно-градостроительного решения ОАО «РЖД» совместно с АО «ДОМ.РФ» объявили международный конкурс. Его участники разработали комплексное решение рационального использования этих территорий, учитывая международный опыт и современные тенденции в строительстве и архитектуре.

перспективными точками для создания и развития сети городских грузовых терминалов на территории Московской области являются уже существующие грузовые дворы ОАО «РЖД», расположенные на станциях Воскресенск, Домодедово, Люберцы-II, Ногинск, Новоиерусалимская, Раменское, Наугольный, Ступино, Щёлково, которые могут работать по технологии спутников ТЛЦ опорной сети», – пояснили в пресс-службе РЖД.

Куда переедут грузовые дворы?

Сейчас на территории столицы прорабатывается вопрос размещения перспективных грузовых терминалов ОАО «РЖД» на станции Москва-Южный Порт и развитие действующего ТЛЦ «Кунцево-2». Их деятельность будет направлена на работу с грузами, поступающими исключительно для обеспечения нужд столицы.

На ТЛЦ «Кунцево-2» планируется строительство высокотехнологичного складского комплекса класса «А» общей площадью 21 тыс. кв. метров с двумя зонами площадью по 2 тыс. «квадратов» под мультитемпературный склад многоярусного стеллажного хранения с возможностью поддержания температурного режима до -20°C и обустройством прилегающей инфраструктуры, в том числе парковки для грузового и легкового автотранспорта.

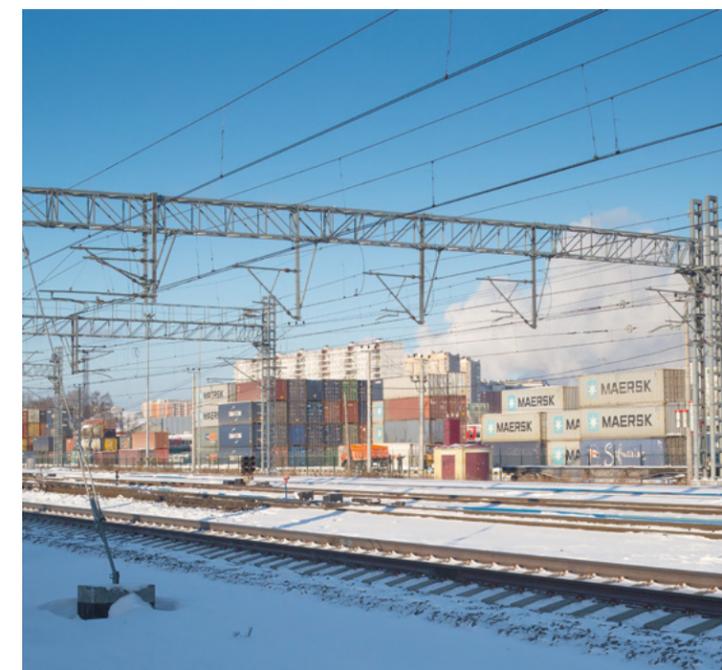
По проекту развития ТЛЦ «Кунцево-2» разработана проектно-сметная документация. Сейчас совместно с Правительством Москвы ведутся мероприятия по получению градостроительного плана земельного участка, необходимого для получения заключения государственной экспертизы.

ТЛЦ «Южный порт» находится в стадии активных строительно-монтажных работ по первому этапу – сооружению контейнерной площадки. Его ввод в эксплуатацию планируется в 2024 году. В рамках реализации второго и третьего этапов проекта планируется создание двух крытых складов класса «А» или «В+» ориентировочной площадью 52,5 тыс. кв. метров и 24,4 тыс. «квадратов» соответственно.

Новый грузовой каркас Москвы

Завершение строительства этих объектов позволит закончить формирование грузового терминально-логистического каркаса столицы с обеспечением секторного обслуживания города и минимизации загрузки грузовым автотранспортом улично-дорожной сети города.

«Планируемая технология работы складского комплекса Москвы предполагает переработку крупных партий груза, прибывающих железнодорожным транспортом, для нужд грузополучателей, расположенных на территории города, их расконсолидацию и доставку партий груза от склада мелкотоннажным автотранспортом до конечного потребителя преимущественно в ночное время. Это позволит оптимизировать логистику с учетом обеспечения потребности конечного потребителя, увеличить скорость доставки грузов, снизить нагрузку на улично-дорожную сеть, в том числе исключив встречные авто и грузопотоки», – отметили в пресс-службе ОАО «РЖД».



РАБОТА КАК ТВОРЧЕСТВО

О РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ГОРОДСКИХ
ПРОЕКТОВ — ИЗ ПЕРВЫХ УСТ



Одна из главных ценностей ГК «Мосинжпроект», крупнейшего инжинирингового холдинга в России, это команда высококлассных специалистов. Слаженная командная работа в компании позволяет преодолевать многие сложности и успешно реализовывать технически сложные проекты. О своем профессиональном пути и ежедневной работе, которой гордятся, рассказывают специалисты холдинга.

● Ольга Завершнева,
Камран Рустамзаде



АННА КУРОЧКА,

руководитель Департамента экономики, блок экономики и финансов АО «Мосинжпроект»

– **Расскажите о значимости Департамента экономики в структуре одного из крупнейших инжиниринговых холдингов страны.**

– Наш департамент состоит из пяти отделов, которые обеспечивают полный бюджетный цикл – от производственного планирования до формирования стратегического бизнес-плана компании.

Департамент разрабатывает методологию управленческого учета, бюджетирования головной компании и дочерних обществ, формирует целевые бюджеты проектов и отслеживает изменение их рентабельности, является важным звеном операционной деятельности общества. Мы организуем, придумываем, автоматизируем, считаем, обучаем, демонстрируем результаты работы всего общества, команд управления проектами и дочерних обществ в понятном виде.

Как головная компания холдинга также выполняем контрольные и координирующие функции экономических блоков во всех дочерних обществах. Сопровождаем их в процессе разработки и согласования планов, подведения итогов деятельности, помогаем корректно донести свои потребности до совета директоров.

Бюджетирование – большая и очень важная часть работы департамента, здесь важна точность и методологическая верность расчетов. Без корректного прогнозирования затрат по всем организациям мы не сможем понять, в каком объеме и когда сформировать запрос на финансирование в рамках заключенных контрактов с заказчиками. Наш самый главный заказчик – Москва, на основании наших данных город в том числе формирует программу финансирования объектов метростроения и других значимых объектов.

Производственное планирование у нас ведется более чем для 100 объектов. По каждому из них формируется комплект бюджетных форм, осуществляется анализ исполнения – а это огромный пласт работы.

Наша значимость для государства, для города Москвы, я считаю, более чем высокая: мы отвечаем за структуру, содержание, качество плановых данных и за их подтверждение. Объекты вводим – город старается для своих жителей, налоги спланированы и выплачены – казна государства пополняется, дивиденды городу выплачиваются – эффективность работы подтверждается.

– **Какой штат в экономблоте?**

– Штат небольшой – 37 человек. Департамент включен практически во все процессы компании и, конечно же, взаимодействует с большим количеством людей. Если мы говорим именно о людях, которые так или иначе принимают участие в планировании, то это несколько сотен человек во всем холдинге.

– **«Мосинжпроект» можно назвать одним из флагманов экономики города?**

– На протяжении уже многих лет «Мосинжпроект» показывает эффективность своей работы: мы приносим



прибыль и регулярно платим дивиденды, у нас стабильный коллектив. Регулярно участвуем в рейтингах, конкурсах, премиях по различным сферам деятельности холдинга – высокую оценку получает компания в целом как успешный инжиниринговый холдинг по финансовым и экономическим показателям. Лучшими признаются как наши объекты и специалисты, так и целые направления работы: качество управления, инжиниринг, цифровые инновации, закупочная деятельность, внешние и внутренние коммуникации, ESG-проекты.

В том числе ежегодно успешно принимаем участие в конкурсах. Годовые отчеты – ими я искренне горжусь, причем не только потому, что наш департамент разрабатывает этот продукт для компании, но и теми результатами, которые демонстрирует «Мосинжпроект», улучшая их из года в год.

– **Что самое сложное в вашей работе?**

– Результаты работы Департамента экономики необходимы всем подразделениям и руководству. Экономический аспект есть в любой работе, поэтому моя задача придумать, как наиболее эффективно будут взаимодействовать департамент и подразделения компании для решения поставленных перед нами общих задач. Самое сложное – сделать так, чтобы люди договорились, пошли навстречу и услышали друг друга. Если этого не происходит, то получится

так, как в басне Крылова «Лебедь, рак и щука». Первое, что я делаю на совещаниях, – всегда обозначаю общую цель, а дальше мы сообща продумываем, как к ней прийти.

Мне нравится моя работа, нравится быть частью крупнейшей компании и быть причастной к грандиозным проектам, которые мы реализуем. Одной из ключевых ценностей нашей компании является команда. На мой взгляд, именно командная работа в компании позволяет преодолевать многие сложности и уверенно идти к успеху.

– **Какие самые значимые и крупные проекты вы могли бы отметить?**

– Для меня все наши проекты масштабные и в своем роде уникальные. Я начала работать в «Мосинжпроект» в 2014 году в команде управления проектами. Мы строили участок Бутовской линии, Замоскворецкую линию до «Ховрино», станцию «Технопарк» в условиях действующей линии, Сокольническую линию до «Саларьево». Это было интересно, сложно и увлекательно одновременно.

Вспоминаю реконструкцию стадиона «Лужники», создание Дворца гимнастики и парка «Зарядье». После окончания строительства мы были там – это такая эйфория, когда понимаешь: «О! Мы начали с согласования проектного решения, а закончили тем, что объект уже живет своей жизнью, является местом притяжения для тысяч людей».

Я помню, как на штабах обсуждался проект первого участка Большой кольцевой линии от «Делового центра» до «Хорошёвской». Тогда его реализация казалась еще такой далекой, а уже сегодня вся Большая кольцевая линия работает. В этом заслуга огромного количества людей, которые делают свою работу хорошо.

95% сотрудников компании работают здесь долгое время. Они приходили на младшие позиции, продолжали развиваться, показывали результаты и шли дальше – теперь им поручают отдельные проекты. Я чувствую поддержку коллектива. Мне не страшно уходить в отпуск, потому что мои коллеги со всем справятся.

– Анна Сергеевна, как вы пришли в профессию, где работали до «Мосинжпроекта»?

– Я окончила Казанский государственный университет по специальности «финансовый менеджмент». Параллельно получила психологическое образование. Позже, уже в Москве, освоила «сметное дело и ценообразование в строительстве» в МГСУ.

После университета работала в разных компаниях. Экономистом-инженером в газонефтяной компании, менеджером по инвестиционным проектам в девелоперской компании, затем трудилась в аудиторской компании. Но мне всегда хотелось принимать участие в более крупном проекте.

Однажды увидела рекламу «Мосинжпроекта» и поняла, что хотела бы здесь работать. Отправила резюме, меня пригласили на собеседование, которое я успешно прошла, но мне предложили должность специалиста второй категории (была единственная вакансия), это было намного ниже моей должности на последнем месте работы. Однако я все же решила попробовать, понимая, что вторая категория – это ненадолго. Действительно, уже в первый год работы стала главным специалистом, дальше – заместителем по экономике в своем КУПе, потом руководителем отдела в функциональном блоке, который занимался контролем производственной программы по всем проектам строительства. В 2018 году стала руководителем Департамента экономики, блока экономики и финансов АО «Мосинжпроект». И чувствую, что я на своем месте.

– Вы прошли яркий профессиональный путь довольно быстро. Какими чертами характера нужно обладать, чтобы добиться такого успеха?

– Я считаю, что основное для экономиста – внимательность к деталям. Понятно, что с опытом вырабатываются навыки, но просто проверить цифры и сложить два плюс два сможет любой. Написано много книг о том, как формировать отчетность, разрабатывать и внедрять методологию, а экономист всегда анализирует причину, он должен понимать, что приводит к тому результату, который он видит. Но без желания разобраться, докопаться до сути, внимания к порой незначительным изменениям невозможно научиться пониманию причинно-следственных связей. ☺





АНДРЕЙ КОЧЕТКОВ,
руководитель пусконаладочных работ «МИПСТРОЙ 1»

– Андрей Валерьевич, расскажите о своем профессиональном пути, почему выбрали строительную отрасль?

– Строительство для меня – это не только любимая работа, но и настоящее творчество, которое требует комплексных знаний и умений, а также самоотверженного труда и невероятной самоотдачи. Я горжусь тем, что являюсь частью стройиндустрии, которая постоянно и динамично развивается, здесь применяются новые технологии и методы работы.

Кроме того, мой выбор профессионального пути связан с желанием создавать что-то долговечное, что останется после нас, и полезное для людей – что сделает их жизнь лучше.

– Вы работаете в группе компаний «Мосинжпроект» с 2019 года. С каких проектов началась ваша карьера в холдинге?

– Мое сотрудничество с ГК «Мосинжпроект» началось во время работы над реализацией проекта строительства станции «Боровское шоссе» Солнцевской линии метро – одного из самых протяженных радиусов столичной подземки. Тогда я работал в одной из подрядных организаций, занимался исполнительной документацией. Когда поступило предложение о сотрудничестве, я не раздумывая согласился, так как был уверен, что именно здесь смогу реализовать свой профессиональный потенциал, мой опыт будет полезен в реализации важных проектов холдинга. И я не ошибся. Так начался мой карьерный путь в холдинге.

– Вы участвовали в реализации крупнейшего проекта метроостроения Москвы и мира – Большой кольцевой линии (БКЛ) метро. В чем заключались ваши функции?

– Я принимал участие в строительстве и запуске одного из сложнейших участков БКЛ – юго-западного, от станции «Проспект Вернадского» до станции «Аминьевская». Тогда передо мной стояла задача обеспечения функций строительного контроля: качества производства работ, причем как собственных сил компании, так и подрядных организаций, а также мониторинг качества материалов, поставляемых на объект строительства. Необходимо отметить, что строительный контроль задействован во всех производственных процессах и на всех этапах строительства объекта, что позволяет успешно его реализовывать и в последующем своевременно передавать службам метрополитена.

При строительстве юго-западного участка мы столкнулись с многочисленными инженерными и технологическими сложностями, связанными с плотной жилой застройкой и обилием инфраструктурных объектов в этих районах города. Кроме того, работы велись в непосредственной близости к площадкам строительства новых и уже действующих станций Солнцевской и Сокольнической линий



метро. Это потребовало предельной точности и аккуратности при ведении проходческих работ и постоянного мониторинга ситуации.

Затем, уже в качестве руководителя строительства, участвовал в строительстве и запуске станции «Нагатинский затон» восточного участка БКЛ.

– Какие нестандартные решения были применены при строительстве станции «Нагатинский затон»?

– Сложность строительства станционного комплекса и перегонных тоннелей заключалась в особенностях местной гидрогеологии – район Нагатинский Затон с трех сторон окружен водой. Проходку вели в условиях сильно обводненных грунтов. Именно здесь пройдены самые протяженные подводные тоннели Большого кольца. Например, тоннель, связывающий «Нагатинский Затон» и «Кленовый бульвар», – единственный на БКЛ, который на всем протяжении выполнен в сплошном металлическом контуре: для обеспечения дополнительной гидроизоляции железобетонный слой тоннеля изнутри усилен стальной конструкцией.

– Насколько для вас ценен опыт участия в реализации масштабного проекта БКЛ?

– Опыт работы в таких мегапроектах, как БКЛ, очень важен и интересен с профессиональной точки зрения. Это своего рода вызов, возможность реализовать все свои навыки и компетенции, внести личный вклад в общее большое дело, завершения которого ждут миллионы жителей нашего города.

Кроме того, при реализации проекта выполнен колоссальный объем работ с применением комплекса новейших технологий. Например, планирование производства работ велось при помощи детализированной цифровой 3D-модели станционного комплекса, в которой в режиме реального времени отображаются все выполненные работы. Безусловно, строительная отрасль сделала огромный шаг вперед в развитии и внедрении в производственные процессы цифрового моделирования.

Более того, я участвовал в монтаже и пусконаладке новейшего инженерного оборудования и считаю это своей профессиональной удачей. Сегодня БКЛ – это линия, оснащенная самыми современными и высокотехнологичными системами и оборудованием.

– Каким вы видите ваш дальнейший профессиональный путь? В каких проектах хотели бы участвовать?

– С профессиональной точки зрения хотел бы продолжить работу в строительстве линий метрополитена. Считаю, что это самый важный и социально значимый проект. Ведь метро ежедневно и из года в год задает ритм нашего города.

– Что бы вы пожелали своим коллегам?

– Как говорил Конфуций: «Выберите себе работу по душе, и вам не придется работать ни одного дня в своей жизни». Поэтому желаю, чтобы работа приносила удовольствие, профессиональный рост и постоянное развитие. И пусть никакие сложности не встречаются на трудовом пути. ☺



СЕРГЕЙ ГРИГОРКЕВИЧ,

генеральный директор АО
«УРСТ» (дочерняя строительная
компания ГК «Мосинжпроект»)

– Сергей Степанович, расскажите о своем профессиональном пути: как вы пришли в строительную отрасль, почему выбрали именно метростроение?

– Профессиональный путь начинался в сельском хозяйстве. С 13 лет на летних каникулах школьники работали в наше время в колхозе на уборке урожая. Еще во время учебы в школе мы получали навыки и работали трактористами, помощниками комбайнеров. Изначально я хотел быть председателем колхоза. Даже отучился два курса в сельскохозяйственном институте. Потом ушел в армию, отслужил в стройбате и решил поменять специальность. Освоил рабочие специальности: плотник-бетонщик, штукатур-маляр, слесарь-наладчик. После армии перевелся с потерей курса в Архитектурно-строительный институт. Мои студенческие годы пришлись на время перемен, и оканчивал я уже Казахскую государственную архитектурно-строительную академию.

После учебы пошел работать на стройку. Был мастером, прорабом, начальником участка. В то время с карьерой было просто, так как на стройку никто не шел. Работать строителем не было престижно, поскольку отрасль была в кризисе, часто задерживали заработную плату, разъездной характер работ и прочие неудобства и специфика способствовали этому.

Уже в возрасте 25 лет меня назначили начальником ПТО треста, связанного с нефтегазовым строительством в Казахстане. Долгое время я трудился именно в этом направлении: работал на Карачаганакском месторождении, казахстанском участке трубопровода Каспийского трубопроводного консорциума (КТК). Потом у меня был перерыв от строительной деятельности: пять лет занимался техническим обслуживанием и ликвидацией аварий на казахстанском участке нефтепровода КТК.

Переехав в Россию, занимался обустройством месторождений в Тюмени, поработал на объектах трубопровода Восточная Сибирь – Тихий океан. Принимал участие в строительстве Амуро-Якутской магистрали, строил взлетно-посадочные полосы аэропорта Шереметьево и в Краснодаре перед Олимпиадой. Довелось поработать и на других объектах, например, строили порт сжиженных углеводородов в Усть-Луге, канатную дорогу с сопутствующими сооружениями горнолыжной трассы в Сочи. Участвовал в жилищном строительстве в Подмосковье, строительстве гостиничных комплексов премиум-класса во Владивостоке.

– Какие проекты реализует компания «УРСТ» под вашим руководством?

– Сейчас мы реализуем проект строительства пяти станций Троицкой линии метро – от «Новаторской» до «Корниловской». Начали работу на электродепо «Столбово». Для нас там расширились задачи: помимо депо строим соединительную ветку с Троицкой линией метро и объединенное здание эксплуатационного персонала.

Также возводим храм Успения Пресвятой Богородицы на Берёзовой аллее на северо-востоке столицы. Объект сегодня уже на высоком уровне готовности.

Также есть реализованные проекты, по которым мы несем гарантийные обязательства, в частности – принимали участие в строительстве Большой кольцевой линии метро.

– Ваша компания задействована в строительстве Троицкой линии, которая станет одним из самых протяженных радиусов московского метро. В чем особенности работ на этой ветке?

– На самом деле все решения, которые принимаются при строительстве Троицкой линии, известны и традиционны для московского метростроения. При этом они требуют профессиональных знаний, умений, опыта. К интересным решениям, которые реализуются, относятся участки верхних строений путей с дополнительными мероприятиями по уменьшению вибрации в зонах влияния на надземную часть.

Что касается архитектурно-дизайнерских решений и применяемых при отделке материалов, то они также понятны, поскольку апробированы на других станциях московского метро.

– На какой стадии находятся работы на доверенном вам пусковом участке? Какие из пяти станций сложнее строить?

– Кардинальных отличий в процессе строительства станций нет. Все идет по плану. Мы практически закончили бетонные и земляные работы. Инженерия и архитектура выполнены более чем наполовину. Смонтированы основные виды вентиляционного оборудования, а также эскалаторы. Уверен, что все задачи, порученные нам, будут выполнены.

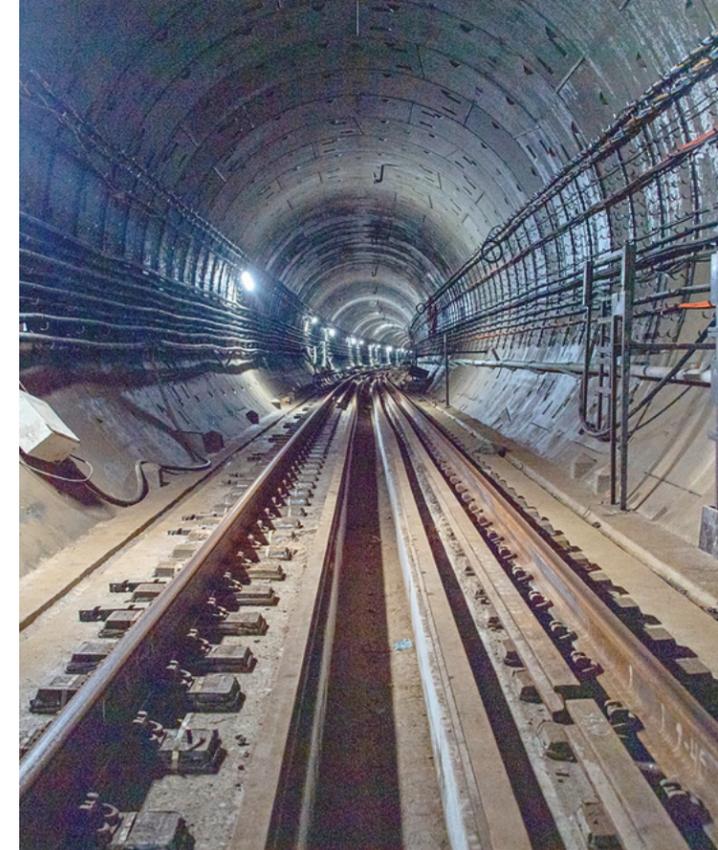
– «Университет Дружбы Народов» – одна из самых ярких станций будущей Троицкой линии. Какие архитектурные решения показали вам наиболее интересными?

– Станция расположена рядом с одноименным университетом и будет очень востребована студентами. Недавно там завершилась отделка путевых стен. Над эскалаторной группой в пассажирской зоне вестибюля станции выполнен монтаж художественного панно на тему дружбы народов мира. По моему мнению, оно получилось даже лучше, чем в проекте.

Вообще, я хороший практик и не создаю проблем коллегам-архитекторам. Какую бы задачу они ни поставили, наша команда ее решит. Для выбора архитектурных решений требуется определенный талант. Я верю архитекторам, они художники – они творят, а мы, строители, воплощаем их творческие идеи, все делаем в соответствии с технологической последовательностью.

– Используются ли в работе какие-либо еще передовые практики и инновации?

– Мы применяем систему бережливого производства в рамках участия в национальном проекте «Производительность труда». Я и до этого был с ней хорошо знаком. В прошлом году мы отработали пилотный проект по береж-



ливому производству на системах вентиляции и будем распространять эту систему на другие проекты, будем готовить и обучать специалистов. Это позволит правильно организовывать процесс строительства и поможет вовремя сдавать станции в эксплуатацию, оптимизировать и использовать имеющиеся ресурсы.

– Ранее с участием «УРСТ» было построено несколько станций БКЛ. Как вы оцениваете участие компании в этом масштабном проекте и сам проект в целом?

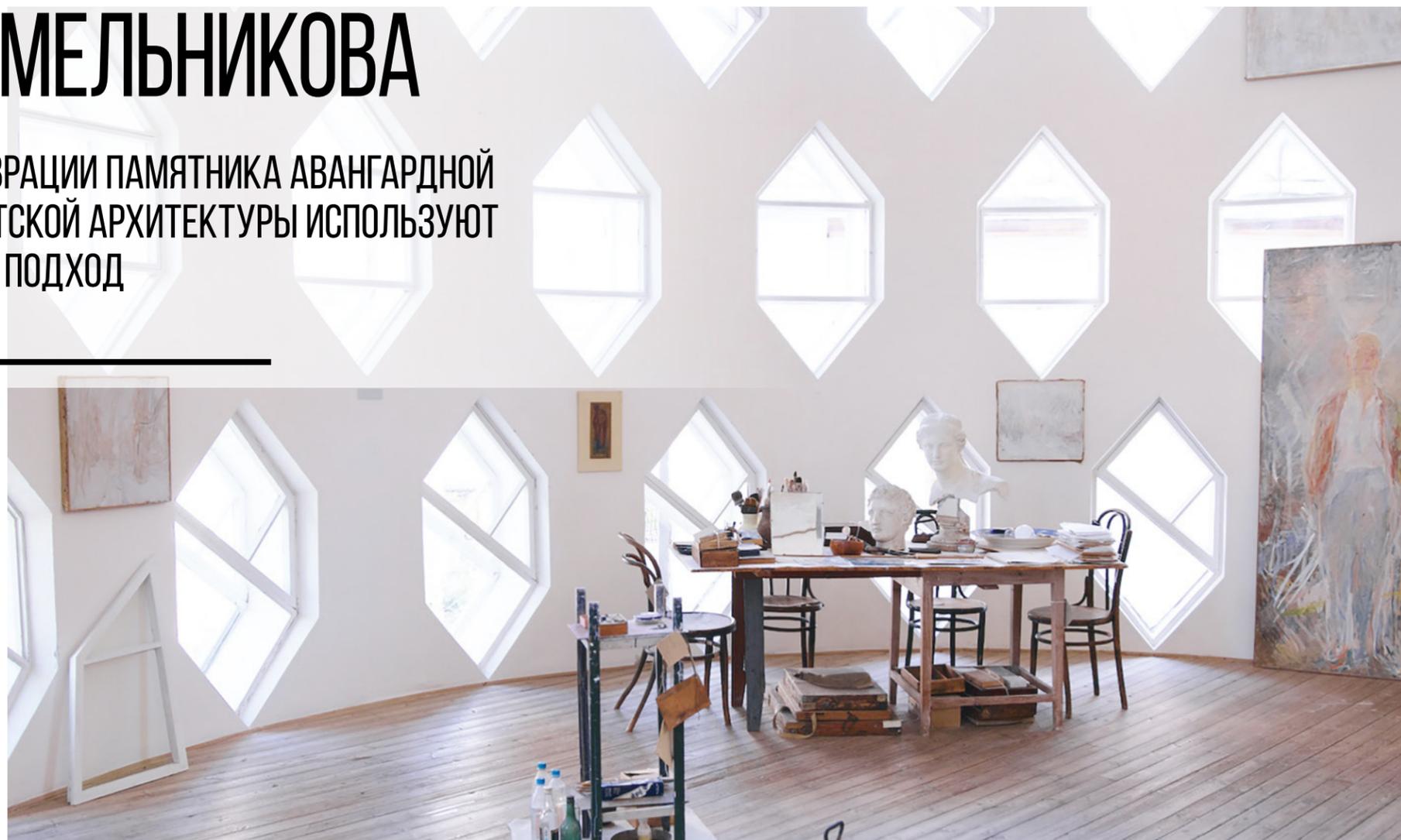
– БКЛ – крупнейший проект метростроения не только Москвы, но и мира. К работам были привлечены тысячи специалистов. Поэтому мы гордимся тем, что внесли свой вклад в реализацию этого проекта. «УРСТ» в период строительства БКЛ выполнял основной объем работ на станциях «Кунцевская» и «Мнёвники». Кроме того, наши сотрудники занимались инженерными системами на станциях «Терехово», «Давыдково» и «Кленовый бульвар». Мы также работали на соединительной ветке между Большим кольцом и Троицкой линией метро около станции «Новаторская» и по инженерным системам на перегоне между станциями «Нагатинский Затон» и «Кленовый бульвар».

– В каких проектах хотели бы поучаствовать в будущем? Какие из них для вас интереснее с точки зрения реализации – гражданские, транспортные?

– Метростроение в столице продолжается, а значит, у «Мосинжпроекта» впереди еще много интересных проектов. Это и Рублёво-Архангельская, и Бирюлёвская линии метро. Учитывая тот факт, что «УРСТ» имеет большой опыт и необходимые профессиональные компетенции, мы уверены, что примем участие в их строительстве. ☺

ДОМ МЕЛЬНИКОВА

ПРИ РЕСТАВРАЦИИ ПАМЯТНИКА АВАНГАРДНОЙ
МОДЕРНИСТСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ ИСПОЛЬЗУЮТ
БЕРЕЖНЫЙ ПОДХОД



Дом архитектора Константина Мельникова в центре Москвы закрыт на реставрацию. Объект сложный, поэтому только бережная реставрация поможет сохранить уникальные решения, применявшиеся при его строительстве.

Илья Голубев



Исследование показало, что для сохранения дома потребуется соблюдать особые условия: например, строгие ограничения по общему весу посетителей музея, поддержание определенных уровней температуры и влажности.

В 2021–2023 годах архитекторы-реставраторы бюро «Рождественка» под руководством Наринэ Тютчевой разработали концепцию и эскизный проект реставрации. В течение нескольких лет специалисты изучали колоссальный архив Константина Мельникова, которые его потомки сохраняли в течение десятилетий: подробные записи, заметки, фотографии, чертежи и даже дневники.

На основе огромного массива данных разработали 3D-модель здания, исследовали все детали его конструкции, типы дефектов. Кроме того, сохранилось большое количество документации и отчетов о многочисленных обследованиях состояния дома и прилегающей территории.

28 ноября 2023 года Мосгорнаследие окончательно утвердило проект реставрации в 40 томах, а уже в декабре начались работы. Ровно за год до этого из дома в специальный депозитарий вывезли 25 тыс. предметов интерьера: мебель, живопись, графику и др.

«Нам бы хотелось, чтобы Дом Мельникова стал образцом того, как надо подходить к реставрации подобного рода объекта. Таких зданий не так много не то что в России, но и во всем мире. Было принято решение, что

главный принцип реставрации – это прозрачность, прозрачность и открытость. Мы привлекли всех критиков, которые в течение последних девяти лет ругали нас. На самом деле мы все преследуем одну цель – спасти памятник. Он не станет массово проходным никогда. Наша задача – сохранить максимальное количество подлинных элементов конструкции, сохранить подлинный Дом вместе со всеми его составляющими», – пояснила директор Государственного музея архитектуры имени А.В. Щусева Елизавета Лихачёва.

Именно критики и составили большую часть наблюдательного совета, который все заинтересованные в сохранении памятника собрали специально для контроля реставрационных работ, в него вошли также потомки Константина Мельникова.

В целостности и сохранности

«Одно из самых необычных строений в столице – два вертикальных цилиндра разной высоты, встроенные друг в друга, – называют лучшим творением мастера. Реставраторы вернут памятнику исторический облик. Будут устранены трещины и заново покрашены фасады. Приведут в порядок кровлю, перестелют полы, отреставрируют лестницы и витражи», – так прокомментировал начало работ Мэр Москвы Сергей Собянин.

Долгая история

Константин Мельников разработал планировку парка имени Горького, спроектировал Дом культуры имени Рукавова и многое другое.

Строительство его экспериментального дома и памятника авангардной модернистской архитектуры завершилось в 1929 году. Константин Мельников разместил в уникальном здании и жилые помещения, и свою мастерскую.

Интересно, что идея частного дома для одной семьи была чужда молодому и крепнущему советскому государству, но архитектору позволили спроектировать и построить уникальное сооружение как эксперимент – впоследствии планировалось разработать на его основе типовое жилье для рабочих. Проект в итоге не был воплощен, но Константин Мельников со своей семьей остался жить и работать в уникальном здании.

Жильцы дома ранее регулярно что-то ремонтировали и переделывали в нем, а идея реставрации возникла еще в 1982 году, после чего начались работы под эгидой института «Спецпроектреставрация». В 1993-м их остановили из-за отсутствия финансирования. Кроме того, в 1990-е годы в этом районе шло активное строительство, которое негативно повлияло на состояние памятника – тогда еще местного значения (сейчас – федерального).

Новая застройка привела к тому, что по зданию пошли трещины. В 1996 году начали масштабную реставрацию,

но ее провели некачественно. Например, рабочие в некоторых случаях игнорировали историческую ценность здания и поступали так, как считали нужным. Неделки исправляли вплоть до 2000 года, но даже это не защитило строение от дальнейшего ветшания.

В 2014 году опасения из-за возможной потери памятника привели к повышению его статуса до федерального значения и созданию полноценного музея. Дому наконец уделили должное внимание: здание освободили и признали Государственным музеем Константина и Виктора Мельниковых, отдав под управление Государственному научно-исследовательскому Музею архитектуры имени А.В. Щусева.

В 2017–2019 годах специалисты провели масштабное и сложное научное обследование: на средства, пожертвованные Группой компаний ПИК, изучили участок, а благодаря гранту благотворительного Фонда Гетти (Getty Foundation, США), полученному по программе сохранения памятников XX века Keeping It Modern, обследовали все конструкции, материалы и инженерные сети.

В исследовании участвовали эксперты из России, Финляндии, Нидерландов, Испании и Франции. Им удалось уточнить многие конструктивные детали дома и даже обнаружить ранее неизвестные решения, установить составы отделочных материалов, многие из которых разработал Константин Мельников.



Действительно, проект предполагает скрупулезное повторение аутентичных составов и технологий, которые применял при проектировании и строительстве сам Константин Мельников. Некоторые использованные им материалы или решения до сих пор неизвестны, и их загадки еще предстоит разгадать специалистам. Это касается еще краски, и штукатурки, кирпичной кладки и многих других конструктивных решений.

«Мы будем дополнительно изучать и проводить разные исследования и эксперименты. Это касается, в частности, спальни – лаборатории сна. В дневниках Константина Степановича мы нашли состав – рецепт штукатурки с мраморной крошкой, которая была изначально. Попробуем методом экспериментов посмотреть, сможем ли восстановить изначальное покрытие», – рассказала о готовящихся работах руководитель архитектурного бюро «Рождественка» (автора проекта реставрации дома Мельникова) Наринэ Тютчева.

Она уверена, что Дом Мельникова таит еще немало сюрпризов. По ее словам, сохранение культурного наследия – это в большей степени научная работа, связанная с исследованиями, изучением объекта, а не с непосредственно строительными работами.

Сейчас все обнаруженные дефекты и проблемы разделены на две группы. Первая относится к «генетическим», то есть связанным с экспериментальной природой конструктивных решений. Их можно устранить на некоторое время, но в будущем они вновь неизбежно проявятся.

Вторая группа – технологические дефекты, которые удастся исправить надолго. Они возникли из-за несоблюдения технологий во время предыдущих ремонтов и реставрации 1990-х годов. Это, например, отслоения и трещины в отделочных слоях на фасадах из-за типов штукатурки, использованных в разные годы.

Таким образом сложились принципы бережной реставрации Дома Мельникова, утвержденные наблюдательным советом: максимально возможный отказ от вмешательства в конструктив здания, консервация как сохранение, а не воссоздание с утратой подлинности, аутентичность материалов, отделки, применяемых методов и дизайна.

Реставрация начнется с окна-витрины и 63 шестиугольных окон, затем работы охватят фасады и кровлю. Следующим этапом станет обновление трех этажей и подвала, а после специалисты воссоздадут исторический сад.

Систему наружного водоотведения, отливов, отмостку, кровлю большого и малого цилиндров приведут в порядок. Окна очистят от поздних слоев краски до древесины, рамы обработают специальными составами, а треснувшие стекла заменят.

В интерьерах дома отреставрируют штукатурку стен и перегородок, отремонтируют и укрепят стропильные и чердачные конструкции, приведут в порядок лестницы и витражи. Цветовую гамму дома сохранят такой же, какой ее задумывал в своих проектах Константин Мельников. 🏠



KEY TOPICS IN ENGLISH

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

IN THE MAIN ARTICLE OF THIS ISSUE, WE PROPOSE TO PLUNGE INTO TOURIST MOSCOW. THERE WE EXPLAIN WHAT MAKES THE RUSSIAN CAPITAL SO ATTRACTIVE TO TOURISTS: NEW LANDMARKS, MODERN TRANSPORT FACILITIES AND SO ON. ALSO TALKING ABOUT THE MAIN TOURISM TRENDS THAT CAN BE TRACED IN MOSCOW.



TRAVELING TO MOSCOW

NEW FACILITIES IN THE CAPITAL ARE BECOMING
A MAGNET FOR TOURISTS AND CITIZENS



In 2023, Moscow entered the top three most popular cities among tourists, ahead of Sochi and St. Petersburg in terms of the number of hotel bookings. The Russian capital has everything one needs to receive guests – developed infrastructure, high-quality hotel service and an extensive public transport network. It also has lots of sightseeing places, their number is growing year by year.

Olga Zavershneva



The tourism industry around the world continues to recover from the pandemic. Moscow not only reached pre-Covid levels, but also exceeded them. Last summer alone, the metropolis was visited by 7.1 million guests, which is 17% more than in June-August 2022.

“The bulk of tourists come to the capital from the regions. Thus, the growth of domestic tourist flow in 2023 compared to the record year of 2019 was 22%,” said Sergei Sobyenin, Moscow Mayor.

Business tourism is recovering even more rapidly. According to the Tourism Committee, every fifth guest comes to the capital for work matters. These are mainly Russian citizens from large industrial regions of the Russian Federation, St. Petersburg and the south of the country.

“In the domestic market, the business tourism segment remains at 20%, while the number of business trips in 2023 increased by 28% compared to 2022,” noted Moscow Mayor.

The city industry creates comfort for business trips and adapts to new challenges of the time. Business travelers want to take with them from their business trips not only useful contacts and profitable deals, but also impressions. A trend toward “people-centricity” has emerged, it is manifested in the combination of a business format of events with a rich excursion program.

Among Russian clients, there is a growing number of requests for the use of non-standard elements in a business program – from choosing an accommodation facility to developing an authentic menu.

An example of infrastructure suitable for business tourists is the tower of the Moscow International Business Center “Moscow City”. It has everything – event venues, hotels, restaurants, fitness centers, shops, popular viewing platforms.

The restoration of the tourist flow is also facilitated by an increase in visits from guests from foreign countries. In 2023, the capital received 2.3 million foreign tourists.

“The undisputed leader among non-CIS countries is China, and along with organized groups, tourists have increasingly begun to come individually and for business purposes. Also included in the top are Turkey, India, and Iran. International tourism is developing, the number of tourists coming from some countries exceeds even pre-pandemic values. In particular, the UAE, Kuwait and Qatar broke the record,” said Moscow Mayor.

One of the ways to provide foreigners with additional comfort is to take their customs and traditions into account as much as possible. In the capital, there are 50 hotels of a category higher than “3 stars”, which have adapted their services to the needs of tourists from China, the Middle East and India.

In addition, the construction of hotel infrastructure is actively underway, which makes Moscow even more open and accessible to tourists. Thus, over the past 12 years, more than 70 hotels have been built in the capital.

Today there are over 1.9 thousand hotels, apartments, hostels and other accommodation facilities in the city. According to this indicator, Moscow is in second place in Russia, conceding only to the Krasnodar Territory.

The capital's hotels can simultaneously accommodate 374 thousand people. This is the population of an entire city.

What attracts tourists from all over the world?

Over the past ten years, Moscow has changed significantly. In addition to iconic historical sites, new attractions have appeared that are loved by tourists. In addition, the capital follows the global trend towards an all-season tourism offer and is becoming a kind of resort city. You can find entertainment for every taste and age at any time of the year.

“Moscow attracts tourists with a wide variety of interests. We host around 350 cultural events every week: residents and visitors can choose from 50 events each evening. Gastronomic tourism is gaining popularity. If you have breakfast, lunch and dinner in a new location every day, it will take about 17 years to “try” all of the more than 18.5 thousand restaurants, cafes and other “delicious” places in the capital,” noted Sergei Sobyenin.

One of the hallmarks of the city has become festivals under the Moscow Seasons brand, which are known not only in Russia, but throughout the world. They have been held on pedestrian streets and squares since the end of 2012. Each site has its own unique cultural and educational program.

Festivals of creativity and art not only shape a new cultural image of the city, but also allow residents to see public spaces in a new light.

For example, back in 2012, Arbat was the only pedestrian street in the capital. Now there are more than 350 of them. The length of pedestrian spaces has increased fivefold since 2011. It is not surprising that tourists prefer walking.

Due to the huge number of green areas and parks, there are more opportunities for active recreation, such as skiing or Nordic walking. In winter, travelers have access to more than four thousand sites – ski slopes, ice and snow towns, roller coasters – and in summer – over 900 parks and green areas, dozens of beach areas.

Centers of attraction

Over the past ten years, several new stylish urban spaces have appeared in Moscow – some of them were created from scratch, some have undergone large-scale reconstruction, but each of them has become a powerful center of attraction for both tourists and local residents.

In 2017, a unique Zaryadye park opened near the Kremlin walls. The management company for the project implementation was Mosinzhproekt JSC. This park has become an architectural landmark of Moscow and has been



recognized by the professional community, receiving many awards.

Here you can see plants from different parts of Russia, take beautiful selfies on the Floating Bridge, visit an ice cave and the Zaryadye Concert Hall, which has no analogues in Russia in terms of its technical and acoustic parameters.

For guests with children, the point of attraction became Dream Island – Europe’s largest indoor all-season amusement park with various attractions and cartoon characters. In the summer of 2023, 500 meters from the entrance to the indoor park, the largest beach area in Russia opened, which includes five heated swimming pools.

As paradoxical as it sounds, the territory of VDNH, which this year will celebrate its 85th anniversary, can also be considered a new attraction of Moscow. The fact is that since 2014 it has been experiencing a rebirth – the historical pavilions, the main entrance arch and fountains have been restored here.

The largest educational complex in Russia dedicated to the history of the nuclear era – the Atom Pavilion – was also built. The tallest Ferris wheel in Europe, the Sun of Moscow, appeared here, from where the whole Moscow is visible at a glance.

Luzhniki and Vorobyovy Gory have become points of attraction for tourists who prefer an active lifestyle.

The first thing worth coming or visiting the territory of the Olympic complex for is the Big Sports Arena. Luzhniki is the largest stadium in Russia. It opened in 1956. Dozens of historical competitions took place within its walls, a whole generation of champions grew up and world records were set.

“The stadium has undergone the largest reconstruction in its history. The historical appearance of the main symbol of Russian sports has been preserved. Luzhniki is one of the best football stadiums in the world,” explained Andrei Bochkarev, Deputy Mayor of Moscow on Urban Planning and Construction.

New facilities also appeared here – the International Sambo Center and the Boxing Center, Irina Viner Gymnastics Palace. The latter was highly appreciated by the international community – in 2020 it became a laureate of the International MIPIM Awards 2020, winning in the category “Best Sports and Cultural Facility”. This is one of the best sports grounds in the world in terms of technological and organizational capabilities and has a unique external and internal architecture. The roof of the building, which was designed by a team of Russian architects, is made in the form of a fluttering gymnastic ribbon.



In addition, a ski cluster was opened on Vorobyovy Gory after reconstruction.

“A huge amount of work has been done to strengthen the slopes. As a result, Moscow received first-class ski slopes, two jumps, and the third is still being completed,” Sergei Sobyanin, Moscow Mayor, previously posted in his telegram-channel.

The Moscow cable car, which connected the banks of the Moscow River, became a new point of attraction for tourists and citizens. Now the Luzhniki sports complex and the famous observation deck on Vorobyovy Gory are connected by strong cables and an exciting feeling of flight.

The list of new holiday destinations in the capital was supplemented by the Northern and Southern River Stations, which were opened after reconstruction, from where you can go on a cruise around the cities of Russia.

“An observation deck with sun loungers and a view on the Moscow River was made on the roof of the Southern River Station building. A space was created inside for the exhibition of the Moscow Transport Museum. The Southern River Station will become a new fashionable location in Moscow,” emphasized Sergei Sobyanin.

The building of a former power plant from 1907 has been turned into an educational and entertainment complex, the GES-2 House of Culture. There is a concert hall, exhibition

galleries, a library, a cafe, a shop, and an indoor playground. And the pumping room with a five-meter ceiling was converted into a hall for cultural events.

Similar entertainment venues also operate in former industrial buildings – at the depot on the Ploschad Tryokh Vokzalov, where the largest food mall in the city with concert venues is located, at a bread factory and markets.

Transport

There are four airports in the Russian capital – Sheremetyevo, Vnukovo, Domodedovo and Zhukovsky. In recent years, they have all undergone changes – new high-quality terminals, runways were built, and even a metro came to Vnukovo – this airport became the country’s first air harbor with a subway station.

The new Vnukovo Airport metro station on the Solntsevskaya Line has been fully integrated into the air harbor infrastructure.

“This is a significant event for the whole country. The route from Vnukovo to the center of the capital is now economical and comfortable, and transit passengers can move between airports faster,” said Sergei Sobyanin, Moscow Mayor, at the opening of the station.

Using the Solntsevskaya metro line you can get to the city center in 40 minutes, and also make a transfer to Moscow’s

unique megaproject – the Big Circle Line (BCL) metro, the largest metro ring in the world with a length of 70 km.

There are 31 stations on the BCL, and each of them is a work of art. Thus, at Nagatinskiy Zaton you can see the museum of the underwater world of Moscow, at CSKA – giant bronze sculptures of athletes, at Novatorskaya – a fiery ceiling, at Vorontsovskaya – a starry sky, at Elektrozavodskaya – a unique panel on the entire platform length.

From the BCL you can transfer to the radial metro lines, as well as to the Moscow Central Circle – another unique project not only for Moscow, but also for Russia as a whole. The Ring has become a full-fledged light metro, integrated into the Moscow Metro system.

In 90 minutes you can enjoy a sightseeing tour of Moscow: from Izmailovo to Khamovniki, from Moscow City to Vorobyovy Gory, from VDNH to Yakimanka. Another transport megaproject of the capital is the Moscow Central Diameters. This is a new type of urban transport that combines the format of commuter trains and metro. The diameters connect scattered directions of railways with passages throughout Moscow, turning them into full-fledged lines along which you can travel through the capital without transfers and get to the nearest cities in the Moscow region.

They not only improved the transport situation for residents of the capital and nearby towns, but also became interesting to tourists as a new, modern type of public transport.

Tourists, having become MCD passengers, can not only get to museums, parks and architectural monuments, but can also compare the MCD with similar transport projects around the world that have already been implemented.

Regular river transport has been revived in Moscow. The world's first year-round electric vessels now sail along the Moscow River. They run on two routes: Kiyevsky – Serdtse Stolitsy and ZIL – Pechatniki. You can use an electric vessel in the same way as any other city transport.

“The launch of Russian electric vessels is a unique project not only for Moscow and Russia, but also for the world. This is the first year-round, most modern water transport that is completely electric,” said Sergei Sobyenin, Moscow Mayor.

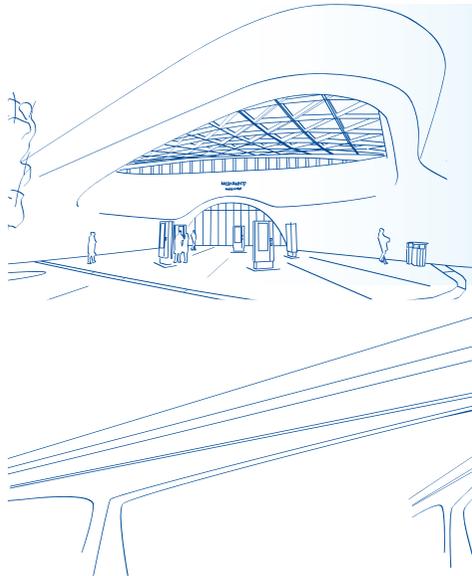
Convenient and easy

The development of tourism in Moscow is not only the construction of infrastructure and the organization of new routes. Much attention is paid to digital platforms. The service for travelers RUSSPASS, launched in 2021, was able to become a full-fledged replacement for outgoing foreign services. It helps you plan a trip throughout Russia: here you can buy plane tickets, train tickets, various excursions, museums and theaters, as well as learn about interesting places and useful services.

On the resources of one of the most popular cultural and educational projects – “Discover Moscow” – you can find 250 thematic routes with an interactive map. Facts, photographs, videos and descriptions of over 2.2 thousand buildings and 690 monuments are also collected here. 📍



СТРОИМ НАСТОЯЩЕЕ, СОЗДАЕМ БУДУЩЕЕ!

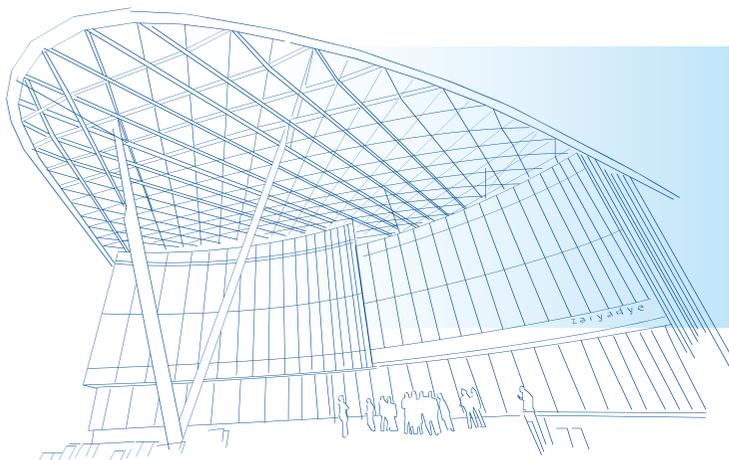


ПАРК «ЗАРЯДЬЕ»

«Зарядье» – первый за 70 лет новый крупный парк в границах Бульварного кольца Москвы, в котором представлены растения основных природно-ландшафтных зон России. Среди уникальных объектов парка – обзорная площадка «парящий мост», ледяная пещера, концертный зал и другие образовательно-развлекательные объекты. В 2018 году парк «Зарядье» получил премию портала ArchDaily в номинации «Лучший проект в области общественных пространств», а также вошел в число лучших мест мира по версии журнала Time. Также парк «Зарядье» с концертным залом – награжден специальным призом жюри международной премии MIPIM Awards.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОСМИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

Национальный космический центр создается в Москве в районе Филёвский Парк. Общая площадь зданий и сооружений превысит 250 тысяч кв. метров. Комплекс зданий включает низкоэтажную часть – корпуса от 8 до 10 этажей, конгрессно-деловой центр, подземный паркинг, а также высотную доминанту – 47-этажную башню высотой 288 метров со шпилем. Здания комплекса будут соединены пешеходной галереей.



МОСКОВСКИЙ КОНЦЕРТНЫЙ ЗАЛ «ЗАРЯДЬЕ»

Концертный зал «Зарядье» расположен в одноименном парке. Комплекс состоит из двух залов – большого на 1600 мест и малого на 400 мест. Оба зрительных зала отделаны натуральными акустическими породами дерева и оборудованы по последним технологиям. В феврале 2020 года впервые зазвучал главный музыкальный инструмент концертного зала «Зарядье» – большой концертный орган на 85 регистров.