



## **ИНЖЕНЕРНЫЕ СООРУЖЕНИЯ**

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ  
ЖУРНАЛ  
АО «МОСИНЖПРОЕКТ»

№5 (28) – 2019

[www.mosinzhproekt.ru](http://www.mosinzhproekt.ru)

# **НОВЫЙ ОБЛИК СТОЛИЦЫ**

**Современный подход к формированию  
общественных пространств**

## **В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ**

Как общественные пространства  
становятся драйверами развития  
мегаполисов

## **ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ВСЕХ**

Главный архитектор Москвы  
Сергей Кузнецов о смене  
городской парадигмы

## **ГОРОД ИЗ ПЕСКА**

Сергей Февралёв – художник-  
постановщик, который строил  
и Успенский собор XIV века,  
и Москву XIX столетия

## ЭКСПЕРТНЫЕ ЗАСЕДАНИЯ ПО САМЫМ АКТУАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

Мероприятия проходят при поддержке ВЦИОМ и Комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы.

**ФОРМАТ:** круглые столы, открытые дискуссии и экспертные сессии.

**УЧАСТНИКИ:** представители власти, бизнеса, медиа, экспертного сообщества и общественных структур.

**ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ ПРОЕКТА:** развитие обратной связи между властью и обществом по вопросам градостроительного развития, улучшения качества общественной экспертизы и прогнозирования.

Генеральный спонсор/организатор проекта – **АО «Мосинжпроект»**  
Информационный партнер – журнал «**Инженерные сооружения**»



№5 (28) — 2019

Профессиональный журнал  
АО «Мосинжпроект»

**Главный редактор:**  
Максим Орлов,  
кандидат экономических наук

**Члены редколлегии:**  
Павел Дудулин,  
председатель редколлегии  
Дмитрий Конюхов,  
кандидат технических наук  
Алексей Расходчиков,  
кандидат социологических наук  
Татьяна Поликанова,  
кандидат политических наук

**Выпускающие редакторы:**  
Татьяна Поликанова  
Александр Шибанов

**Дизайн и верстка:**  
Антон Ладыгин  
Мария Прищелова

**Фотографы:**  
Михаил Колобаев  
Руслан Кривобок  
Сергей Авдудевский

Использованы фотографии  
и визуальные материалы  
пресс-служб мэра г. Москвы,  
строительного комплекса г. Москвы.

**Учредитель:**  
АО «Мосинжпроект»  
Адрес учредителя и редакции:  
111250, Москва,  
проезд Завода Серп и Молот, д. 10  
E-mail: [press@mosinzhpoeekt.ru](mailto:press@mosinzhpoeekt.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 «Павловский печатный дом»  
143581, Московская область,  
Истринский район,  
сельское поселение Павло-Слободское,  
деревня Лешково, д. 242

Подписано в печать 19.09.2019 г.  
Тираж: 2000 экз.  
Распространяется бесплатно.



**Максим Орлов,**  
главный редактор журнала  
«Инженерные сооружения»

Сегодня Москва не только мировой центр политической и деловой активности. В первую очередь это город, комфортный для жизни, мегаполис, который может обеспечить жителей свободным и быстрым передвижением по городу на личном и общественном транспорте, современным жильем, социальной, спортивной, развлекательной инфраструктурой и многофункциональными пространствами. Главный вызов, стоящий перед любым мегаполисом мира в XXI веке, – конкуренция за человека. На этот вызов современности Москва отвечает мегапроектами.

Отвечая на запросы города и москвичей, изучив мировую практику и приняв во внимание рекомендации экспертов, Москва еще восемь лет назад решила масштабные преобразования. Были приняты новые градостроительные принципы: борьба с пробками – для свободного и комфортного перемещения по городу, создание точек роста – для полицентричного развития города, баланс застройки – для создания комфортной среды.

Если посмотреть на самые значимые и масштабные проекты Москвы, то окажется, что почти все это – общественные пространства. Если еще пять лет назад самым популярным общественным местом в столице был ближайший торговый центр, то теперь в распоряжении горожан парки, площади, набережные, пешеходные зоны. Что важно, Москва формирует новый для России подход к работе с городским пространством.

Тема работы с пространством города как со средой, где находится человек, сегодня приобрела совершенно иной масштаб, чем это было в недавнем прошлом. Ни один строительный проект не обходится без комплексного развития территорий вокруг. И все подобные площадки развиваются как единая система ландшафтного дизайна и архитектуры.

Современный город призван создавать комфортную среду для привлечения людей. Это пространство, где есть место культурным, образовательным, развлекательным вещам, чтобы люди с разным внутренним строем нашли ответы на свои личные запросы и могли бы выразить себя, в том числе творчески.

То, сколько столица делает сегодня для развития общественных пространств, свидетельствует о необратимости этих изменений. Повышается вовлеченность горожан в процессы обустройства: если люди чувствуют, что их пожелания воплощаются в жизнь, то они понимают, что сами внесли вклад в развитие городского пространства.

# СОДЕРЖАНИЕ

4

КОРОТКО О ВАЖНОМ  
НОВОСТИ

6

СОБЫТИЕ



**ДОСТОЙНЫ  
НАЗЫВАТЬСЯ ЛУЧШИМИ**  
Столица отпраздновала  
День строителя

12

**МОСКВА НА ВЫРОСТ**  
Сергей Собянин наградил  
победителей конкурса лучших  
проектов в области строительства

24

**ОБЪЕКТИВНО О МЕТРО**  
Фотовыставка о возведении подземки  
открылась на Тверском бульваре

28–29

ИНФОГРАФИКА  
**СТРОИТЕЛЬСТВО В МОСКВЕ  
(ЯНВАРЬ – ИЮЛЬ 2019)**

30

ИССЛЕДОВАНИЕ



**ДОСУГ РЯДОМ С ДОМОМ**  
ВЦИОМ провел исследование  
о том, какие публичные  
территории хотят видеть москвичи

ТЕМА НОМЕРА:  
НОВЫЙ ОБЛИК СТОЛИЦЫ

36



**В ЦЕНТРЕ ГОРОДА**  
Как общественные пространства  
становятся драйверами  
развития мегаполисов

44



**ГЛАВНЫЙ АРХИТЕКТОР МОСКВЫ  
СЕРГЕЙ КУЗНЕЦОВ О СМЕНЕ  
ГОРОДСКОЙ ПАРАДИГМЫ**

50



**КОМФОРТНО ТАМ,  
ГДЕ ИНТЕРЕСНО**  
Эксперты о создании  
общественных пространств

58



**МИРОВОЙ ОПЫТ**  
Крупнейшие проекты  
организации городской среды

64

ИНТЕРВЬЮ  
**В ЦЕНТРЕ РАЗВИТИЯ**  
Стив Иу о том, как создаются  
комфортные ТПУ в Гонконге

68

ОПЫТ  
**ПРАГА В ЦЕНТРЕ МОСКВЫ**  
Новая недвижимость позволяет  
создавать кинопродукцию,  
не покидая столицу

72

**«МОЙ ГОРОД ИЗ ПЕСКА»**  
Сергей Февралёв – художник-  
постановщик, который строил  
и Успенский собор XIV века,  
и Москву XIX столетия

78



ИСТОРИЯ  
СТРОИТЕЛИ В КИНО

84

KEY TOPICS IN ENGLISH

## ДО КОНЦА ГОДА БУДЕТ РАЗРАБОТАН ИНДЕКС «IQ ГОРОДОВ»



Минстрой России объявил конкурс на разработку методики оценки хода и эффективности цифровой трансформации городского хозяйства в Российской Федерации. Сама методика и первые результаты измерения «IQ городов» будут доступны уже в этом году.

Индекс «IQ городов» будет использоваться для ежегодной оценки уровня цифровизации городского хозяйства и внедрения решений умного города. «При сравнении «IQ городов» мы будем смотреть не только на величину показателя, но и на динамику ее изменений, так как очевидно, что у городов разные исходные данные. Динамика позволит увидеть эффективность внедряемых решений и оценить работу команды в городе и регионе. После того как «IQ городов» будет разработан и апробирован, он может быть включен в индекс качества городской среды», – пояснил глава Минстроя России Владимир Якушев.

## ВВОД ЖИЛЬЯ В РОССИИ ПРОДОЛЖАЕТ РАСТИ



Согласно данным Росстата, объемы ввода жилья в России продолжают расти. По состоянию на 1 августа 2019 года ввод жилья составил 36,3 млн кв. метров, что на 7% выше показателя 2018 года.

Как ранее заявлял глава Минстроя России Владимир Якушев, ведомство рассчитывало на хорошие показатели по вводу жилья, что подтвердила опубликованная статистика. По его словам, состояние неопределенности на рынке строительства жилья, вызванное реформой, проходит. «Все понимают, что дальше делать и как делать, поэтому ввод пошел вверх», – пояснил Владимир Якушев.

Многokвартирных домов за семь месяцев введено 17,7 млн кв. метров, что на 7,9% выше аналогичного периода 2018 года, а индивидуального жилищного строительства – 18,6 млн кв. метров, что на 6,1% выше аналогичного периода 2018 года.

## ОТКРЫТ ДУБЛЕР ОСТАФЬЕВСКОГО ШОССЕ

Мэр Москвы Сергей Собянин открыл новую магистральную улицу межрайонного значения – четырехполосную автомобильную дорогу Остафьевское шоссе (ранее Проектируемый проезд № 947).

«Мы шаг за шагом улучшаем транспортную доступность Щербинки. Недавно построили эстакаду через железнодорожные пути и завершили реконструкцию Варшавского шоссе. Сегодня открываем новое Остафьевское шоссе, которое свяжет Щербинку с близлежащими населенными пунктами», – сказал Собянин.

Новая дорога длиной 4,1 километра проходит от улицы Степана Эрьзи до Рязановского шоссе параллельно старому Остафьевскому шоссе. Дорога имеет съезды к аэропорту «Остафьево», жилой застройке и СНТ «Нефтемаш».



## УНИКАЛЬНУЮ ШКОЛУ – ДЕТСКИЙ САД ПОСТРОИЛИ В ЗЕЛЕНОГРАДЕ



Мэр Москвы Сергей Собянин открыл в Зеленограде новый корпус школы № 2045, совмещенной с детским садом. Это первое подобное учреждение в Москве.

«Такие проекты дают возможность гибкого реагирования школ на изменения демографической ситуации», – отметил Сергей Собянин. Трехэтажный сад рассчитан на 350 детей. В нем оборудованы музыкальный и спортивный залы, столовая, помещения для кружков. Здесь 10 групп со своими игровыми, спальнями, раздевалками и уборными.

Школу будут посещать учащиеся 5–6-х классов. Ранее они обучались в другом корпусе. Также в новом корпусе оборудованы кабинет технологии, моделирования и технической игрушки, кабинеты робототехники, информационных и вычислительных технологий, лингвистическая лаборатория, кружок юннатско-биологической деятельности.

## В КОММУНАРКЕ ПОЯВЯТСЯ ФИЛИАЛЫ НЕСКОЛЬКИХ ВУЗОВ



## ИНСТИТУТ ГЕНПЛАНА МОСКВЫ РАЗРАБОТАЛ БАЗУ ТИПОВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ДЛЯ BIM-МОДЕЛИ

В Институте Генплана Москвы практически все работы по проектированию выполняются с применением технологий BIM: разрабатываются новые форматы, которые упрощают работу и позволяют ускорить сроки выполнения задач. Об этом рассказал первый заместитель директора Института Генплана Москвы по производственным вопросам Олег Григорьев.

«В нашем институте создан отдел по внедрению BIM-технологий, в котором все сотрудники проходят обучение в процессе выполнения конкретной задачи. Специалисты разработали базу типовых зданий и городских элементов по разным справочникам, чтобы их можно было легко включить в любой проект планировки. Это существенно ускоряет работу и упрощает задачу по разработке модели», – сказал Олег Григорьев. По его словам, работа с применением BIM – это не просто модный тренд, а необходимость для создания сбалансированного мегаполиса с качественной городской средой.





# ДОСТОЙНЫ НАЗЫВАТЬСЯ ЛУЧШИМИ

## СТОЛИЦА ОТПРАЗДНОВАЛА ДЕНЬ СТРОИТЕЛЯ

В новом Дворце гимнастики в «Лужниках» отметили свой профессиональный праздник московские строители.

📍 Андрей Мещеряков



Поздравить строителей с их профессиональным праздником на мероприятие пришли заместитель Председателя Правительства России по вопросам строительства и регионального развития Виталий Мутко, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Владимир Якушев и мэр Москвы Сергей Собянин.

Виталий Мутко зачитал приветственное обращение к строителям России президента страны Владимира Путина. «Строительный комплекс по праву считается одной из базовых, ключевых отраслей национальной экономики, а профессия строителя-созидателя пользуется особым уважением в обществе.

От вас, вашей компетентности, энергии, ответственного отношения к делу во многом зависит реализация масштабных программ по развитию промышленной, энергетической, социальной, транспортной инфраструктуры и, конечно, качество жизни миллионов людей, обеспечение их современным доступным жильем. Отрадно, что, опираясь на опыт и трудовые традиции ветеранов,

нынешнее поколение российских строителей успешно решает задачи, связанные с модернизацией комплекса, повышением его конкурентоспособности, активно внедряет смелые конструкторские, инженерные идеи и экологически чистые, безопасные технологии и материалы, работает честно, старательно, как говорится, на совесть», – отметил президент РФ.

Владимир Якушев напомнил о большой роли, которую играет стройкомплекс Москвы в жизни не только столицы, но и других российских городов. «Строительная отрасль – одна из основных фондообразующих отраслей национальной экономики. Достаточно оглянуться вокруг, чтобы понять, какой огромный вклад каждый из вас вносит в развитие и преобразование нашей страны», – сказал чиновник.

«Московские строители достойны того, чтобы называться лучшими, – заявил Сергей Собянин. – Слов благодарности заслуживают успешные проекты по обновлению столичного жилья и городской инфраструктуры, возведению детских садов и школ, а также спортивных



и образовательных объектов. Программа реновации, которую вы реализуете, самая крутая в мире, но вы с ней справитесь. Спасибо вам от взрослого населения города, от маленьких москвичей, которые 1 сентября откроют двери новых школ и детских садов! Спасибо от московских спортсменов, которые приходят в замечательные тренировочные центры и комплексы мирового уровня! Спасибо за благоустроенные набережные, парки, скверы, бульвары! Спасибо замечательным архитекторам, проектировщикам, прорабам, мастерам, простым строителям, которые каждый день на своем посту профессионально и ответственно строят и создают будущее нашего города!» – поблагодарил всех Сергей Собянин.

В ходе торжественной церемонии были награждены лучшие представители строительной отрасли, приехавшие на торжества со всей страны, – монтажники, штукатуры, маляры, машинисты, механики, производственники, крановщики, сварщики и управленцы. Награды вручили Виталий Мутко, Владимир Якушев и Сергей Собянин.



**Виталий Мутко,**  
заместитель Председателя  
Правительства РФ  
по вопросам строительства  
и регионального развития:

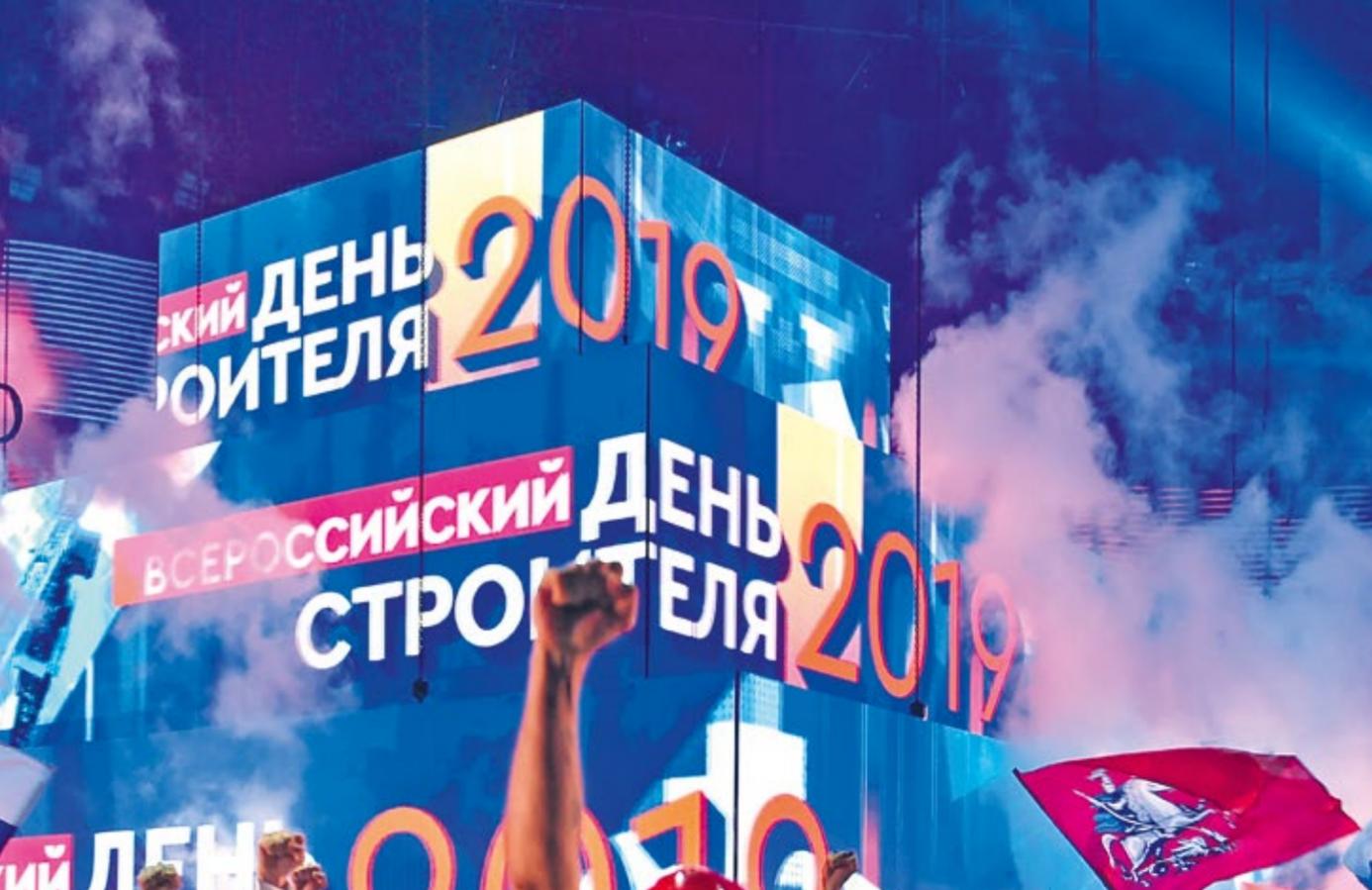
*Строительный комплекс играет особую, стратегическую роль в нашей стране, помогает решать главнейшие задачи. Нынешнее поколение строителей активно внедряет конструкторские, инженерные, безопасные технологии, работает честно и старательно. Высокий профессионализм представителей строительного сообщества позволяет решать самые амбициозные задачи, придерживаясь инновационных подходов и при этом сохраняя вековые традиции!*

*Мы видим, как строители преобразуют большие города, всю страну. И конечно, высоко ценится труд архитекторов и проектировщиков, инженеров и производителей строительных материалов. Результат работы строителей виден в современных объектах: промышленных предприятиях, мостах, дорогах, жилых домах, школах, детских садах, больницах. Эта профессия уважаема и почетна. Все, что нас окружает, создано руками строителей. От ваших умений и талантов зависит, в каких условиях будут жить, учиться, работать наши дети и внуки. Строители работают на века. Мы стараемся приумножить опыт, который передают нам ветераны.*

*В то же время необходимо искать решения для дальнейшего развития отрасли, в первую очередь – строительства жилья, дорог, аэропортов, других важных транспортных, социальных, культурных и спортивных объектов. Сейчас перед стройкомплексом стоят большие задачи: увеличение объемов строительства жилья и формирование комфортной современной среды для каждого россиянина.*

*От работы проектировщиков и архитекторов, инженеров и монтажников, застройщиков и девелоперов напрямую зависят жизни миллионов людей, планы на будущее. Ведь создание семьи и рождение детей многие увязывают с наличием собственного жилья. Однако речь не только о строительстве новых современных домов, но и о развитии социальной и коммунальной инфраструктуры, благоустройстве городских пространств. Все это часть сложного, комплексного и чрезвычайно ответственного процесса.*

*Работы у нас будет очень много, но я уверен, что мы справимся с этими задачами.*





# МОСКВА НА ВЫРОСТ

## ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ КОНКУРСА НА ЛУЧШИЙ ПРОЕКТ В ОБЛАСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА

В канун Дня строителя Мэр Москвы Сергей Собянин наградил победителей конкурса «Лучший реализованный проект в области строительства» за 2018 год. Торжественная церемония прошла в Белом зале столичной мэрии.

☛ Андрей Мещеряков



В 2019 году в конкурсе лучших реализованных проектов в области строительства приняли участие 107 объектов, разрешение на ввод в эксплуатацию которых было выдано с 1 января по 31 декабря 2018 года. Специального приза «Проект года» ожидаемо удостоился Московский концертный зал «Зарядье». «Это новый символ Москвы, объект, который высоко оценен международными экспертами, зрителями и москвичами», – сказал глава города Сергей Собянин.

Он также подчеркнул, что в столице строится большое количество спортивных объектов, среди которых нельзя не отметить современный стадион «Динамо», сохранивший элементы исторического здания, что весьма важно. «Спасибо проектировщикам, строителям, благодаря которым появился еще один суперсовременный объект, превратившийся в спортивный символ нашего города», – заявил мэр.

Лучшим проектом в номинации «Реставрация и приспособление объектов культурного наследия для современного использования» стал павильон «Космос». «На ВДНХ по большому счету можно дать награду каждому объекту. Но «Космос» – не просто павильон, это наша история и гордость. Его восстановление заняло не один год. Проведена кропотливая работа. Многие специалисты не верили, что все получится. Сейчас «Космос» наполнен жизнью и является одним из лучших в мире выставочных комплексов, связанных с космосом», – сказал Сергей Собянин.

Столичный градоначальник напомнил, что в 2018 году в Москве также было введено 17 станций метро. Награду за лучший проект в номинации «Объекты метрополитена

и железнодорожного транспорта» по решению городской конкурсной комиссии получил участок от станции «Мичуринский проспект» до станции «Рассказовка» Калининско-Солнцевской линии Московского метро-политена, а по итогам открытого общегородского голосования – станция метро «Беломорская» Замоскворецкой линии.

## История с продолжением

Конкурс на определение лучшего реализованного проекта в области строительства проводится в столице с 2000 года. «Это весьма ответственное событие не только для его участников и организаторов, но и для нашего города в целом, поскольку является подведением итогов работы лучших из лучших – заказчиков, инвесторов, проектировщиков и генеральных подрядчиков, стремящихся сделать наш город прекраснее, уютнее и привлекательнее не только для тех, кто в нем живет и работает, но и для всех его гостей», – подчеркнул Сергей Собянин.

Начиная с 2015 года участники конкурса борются за победу в 12 номинациях, которые охватывают широкий спектр строительной отрасли, – не только объекты жилой недвижимости, но и спортивные и учебно-образовательные, объекты метрополитена и железнодорожного транспорта, проекты реставрации объектов культурного наследия.

Основными показателями любого конкурсного объекта являются его экономическая целесообразность, эффективность, востребованность при высоких качественных показа-

телях проектирования, строительства и эксплуатации. «При этом все задуманное обязательно должно быть реализовано и работать в интересах людей», – подытожил мэр.

Победителей в каждой номинации определяют городская конкурсная комиссия и сами горожане. В состав комиссии входят ведущие эксперты в области строительства, архитектуры, урбанистики и реставрации, а также представители органов исполнительной власти Москвы. Председатель комиссии – заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Основных критериев, по которым оцениваются объекты, десять, но в зависимости от номинации они могут различаться. Ключевыми являются архитектурно-планировочное решение, благоустройство прилегающих территорий, транспортная доступность, организация парковочного пространства, применение инновационных решений в системах безопасности, доступность для маломобильных групп граждан.

Открытое общегородское голосование проходит на портале «Активный гражданин», на интернет-сайте конкурса (<https://moscowbestproject.ru>) и выставке проектов-участников в павильоне «Макет Москвы» на ВДНХ. В 2019-м к этим площадкам для голосования добавился еще один электронный сервис – мобильное приложение «Строим просто».

«В этот раз в открытом общегородском голосовании приняли участие около 1 млн человек, 700 тыс. из которых проголосовали на портале «Активный гражданин» и 290 тыс. – на интернет-сайте конкурса и в мобильном приложении», – отметил Сергей Собянин. ☺



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

*Участники конкурса создают настоящее и будущее столицы. Идея конкурса прекрасна, потому что она заставляет амбициозных, способных людей, настоящих профессионалов бороться за то, чтобы именно их проект был признан лучшим. И в целом ряде случаев им удается получать такие решения и в области архитектуры, и в области комфорта, и в иных направлениях, которые действительно являются авангардными. Мы можем уверенно сказать, что растет уровень строительства, появляются оригинальные, умные, талантливые решения, поэтому у инвестиционно-строительного комплекса города блестящее будущее.*

# ПОБЕДИТЕЛИ ЕЖЕГОДНОГО КОНКУРСА «ЛУЧШИЙ РЕАЛИЗОВАННЫЙ ПРОЕКТ В ОБЛАСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА»

В номинации «Многоквартирные дома категории «Стандартное жильё эконом-класса»



По решению городской конкурсной комиссии: жилые дома в Котловке



По итогам открытого общегородского голосования: жилой комплекс «Мещерский лес»

В номинации «Многоквартирные дома повышенной комфортности»



По решению городской конкурсной комиссии: квартал «Сердце Столицы», а также ЖК «Невский»



По итогам открытого общегородского голосования: жилой комплекс «Эталон-Сити», «Башни «Токио»



**Сергей Лёвкин,**  
руководитель департамента градостроительной политики Москвы:

За прошедшие годы конкурс «Лучший реализованный проект в области строительства» стал значимым событием для всего инвестиционно-строительного сообщества Москвы.

Растущий спрос мероприятия объясняется его высоким статусом, который поддерживает лично мэр Москвы Сергей Собянин. Главной задачей конкурса является стремление не только выявить лучшие объекты, но и распространить опыт эффективно работающих организаций в сфере строительства, а также способствовать повышению качества проектирования и возведения зданий.

На конкурсе демонстрируются лучшие московские практики строительства и реставрации – быть победителем или лауреатом этого состязания очень престижно, а на объектах, которые признаны проектами года, устанавливаются специальные памятные доски.



**Юрий Башмет,**  
народный артист СССР, художественный руководитель и главный дирижер камерного ансамбля «Солисты Москвы»:

В Москве появилась жемчужина. Как она родилась? Я представляю сначала чистый лист бумаги, на который композитор, сочиняя музыкальное произведение, записывает ноты. Откуда они берутся? Рождается идея, как в случае с Московским концертным залом «Зарядье», которую подали мэр Сергей Собянин, правительство столицы. Потом идея тщательно прорабатывается – возникают новые мысли и желания, частично отбрасываются прежние, за ненадобностью. В процессе работы внимание уделяется каждой мелочи, каждому штриху – и идея воплощается в жизнь в виде великолепного зала.

Мне довелось выступить с альтом в качестве солиста на ведущих музыкальных сценах мира – в «Карнеги-холл» в Нью-Йорке, в Токио, в Вене, в Амстердаме. И, наконец, у себя дома я сыграл в зале столь же высокого уровня, который, не кривя душой, отношу к числу лучших концертных залов мира.

Здесь очень хорошая акустика – великолепное звучание классических музыкальных инструментов. Но это также и эстетическое наслаждение от его интерьеров, ощущение уюта, которое создается с момент входа в зрительный зал, что немаловажно для слушателя. Несмотря на то что зал большой для классического исполнения, здесь великолепно звучат Бах и Моцарт, Шуберт и Чайковский, Прокофьев и Шостакович.

Имея честь поздравить абсолютных победителей конкурса, заслуженно завоевавших его главный приз, приглашаю всех прийти в «Зарядье» на концерт и послушать исполнение произведений великих композиторов. Впрочем, зал уже становится историей, поскольку в нем прошло много замечательных концертов, на которых выступали солисты с мировыми именами из разных стран. Я уверен, что у него большое музыкальное будущее.

**В номинации «Объекты спортивного назначения»**



По решению городской конкурсной комиссии и итогам открытого общегородского голосования: «VTB Арена» – Центральный стадион «Динамо» имени Льва Яшина



Специальный приз: физкультурно-оздоровительный комплекс LA SALUTE

**В номинации «Объекты улично-дорожной сети»**



По решению городской конкурсной комиссии: участок Северо-Восточной хорды от шоссе Энтузиастов до Измайловского шоссе



По итогам открытого общегородского голосования: участок автодороги Москва – Санкт-Петербург. «Северная рокада» (от ул. Фестивальной до Дмитровского шоссе)

**В номинации «Реставрация и приспособление объектов культурного наследия для современного использования»**



По решению городской конкурсной комиссии и итогам открытого общегородского голосования: павильон «Космос» на ВДНХ (бывший – «Механизация»)

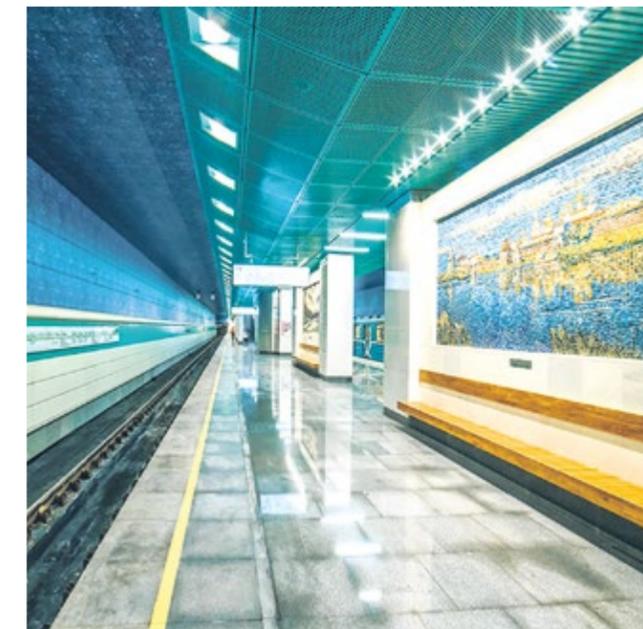


Специальный приз конкурсной комиссии: особняк Кекушевой на Остоженке (1903 г.)

**В номинации «Объекты метрополитена и железнодорожного транспорта»**



По решению городской конкурсной комиссии: участок Калининско–Солнцевской линии от станции «Мичуринский проспект» до станции «Рассказовка»



По итогам открытого общегородского голосования: станция метро «Беломорская» Замоскворецкой линии

**В номинации «Объекты учебно-образовательного и учебно-воспитательного назначения»**



*По решению городской конкурсной комиссии:  
Международная школа BROOKERS MOSCOW*



*По итогам открытого общегородского голосования:  
школа на 1100 мест в Некрасовке*

**В номинации «Лечебно-оздоровительные объекты»**



*По решению городской конкурсной комиссии:  
Международный медицинский кластер в «Сколкове»,  
диагностический корпус*

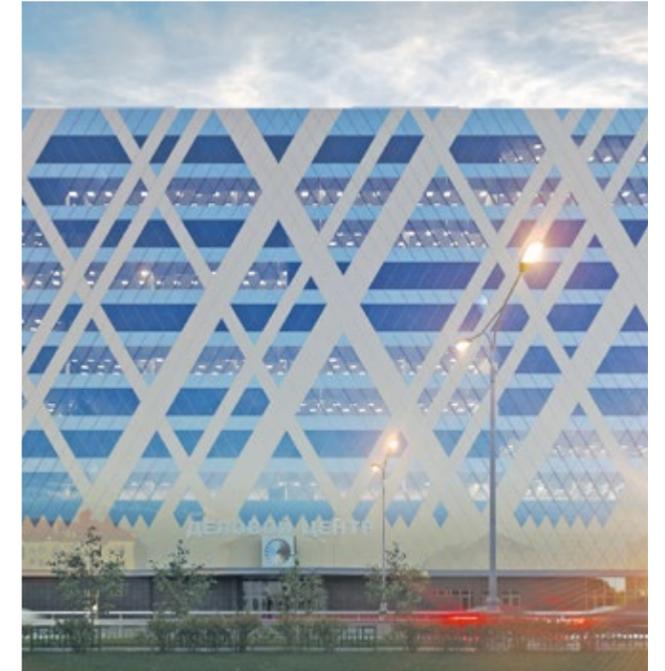


*По итогам открытого общегородского голосования:  
Федеральный центр цереброваскулярной  
патологии и инсульта Минздрава России*

**В номинации «Офисные здания и деловые центры»**



*По решению городской конкурсной комиссии:  
бизнес-центр «Амальтея»*



*По итогам открытого общегородского голосования:  
бизнес-центр «Ла-5»*

**В номинации «Гостиницы»**



*По решению городской конкурсной комиссии и итогам  
открытого общегородского голосования:  
гостиница «5 звезд»  
«Radisson Blu Олимпийский»*

**В номинации «Многофункциональные торговые центры и комплексы»**

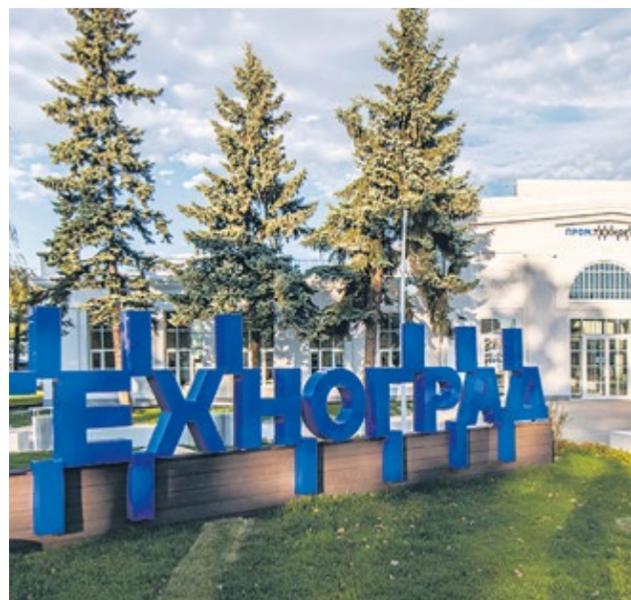


*По решению городской конкурсной комиссии:  
торгово-развлекательный центр «Каширская Плаза»*



*По итогам открытого общегородского голосования:  
многофункциональный коммерческий центр  
на пересечении Новоясеневского проспекта  
и Профсоюзной улицы*

**В номинации «Объекты культурно-просветительского назначения»**



*По решению городской конкурсной комиссии:  
инновационно-образовательный комплекс  
«Техноград»*



*По итогам открытого общегородского голосования:  
Московский концертный зал «Зарядье»*



Специальный приз  
«Проект года»  
лучший проект из числа  
ПОБЕДИТЕЛЕЙ КОНКУРСА:  
Московский  
концертный зал  
«Зарядье»

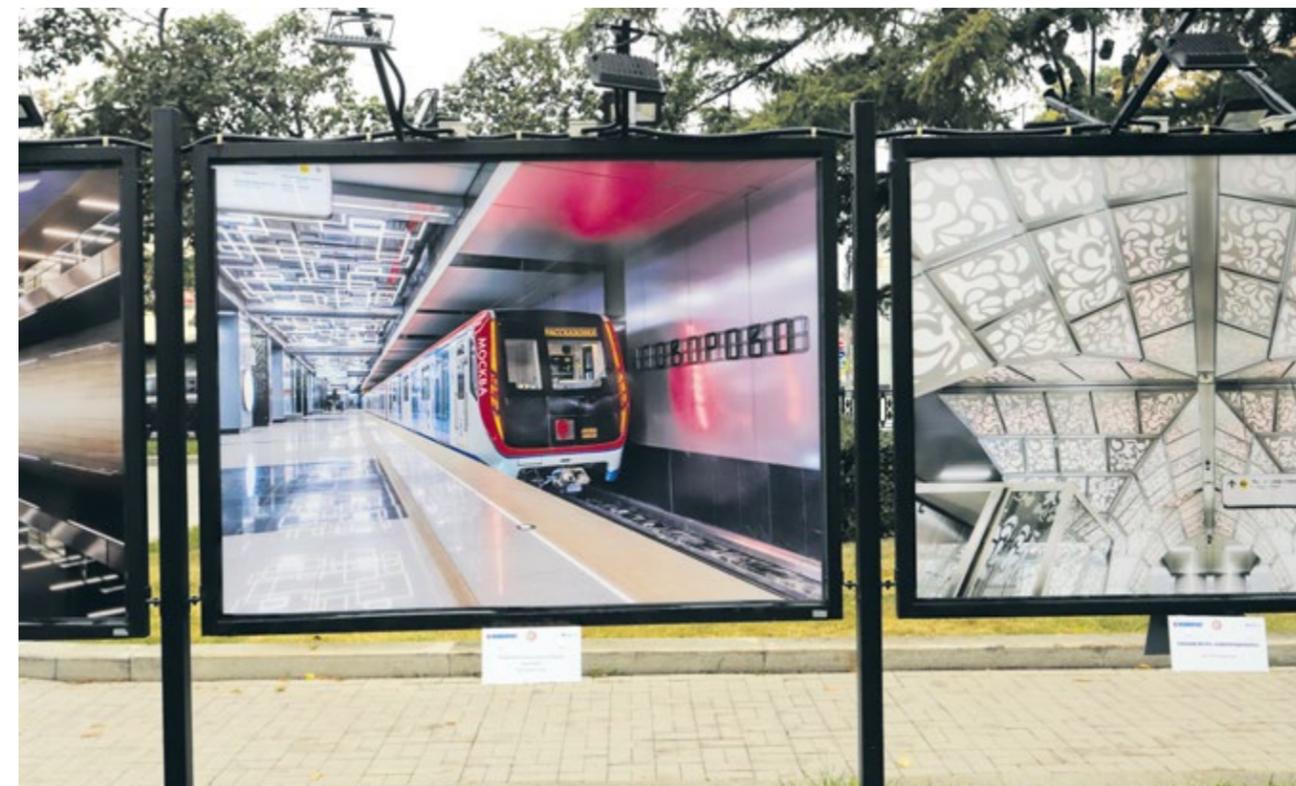


# ОБЪЕКТИВНО О МЕТРО

## ФОТОВЫСТАВКА О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОДЗЕМКИ ОТКРЫЛАСЬ НА ТВЕРСКОМ БУЛЬВАРЕ

В канун Дня города на главной аллее Тверского бульвара у Новопушкинского сквера начала работу выставка фотографий «Искусство строить метро». Организаторы мероприятия подчеркнули, что экспозиция посвящена не внешней уличной красоте города, а внутренней – метро и его строителям. Открыл фотовыставку заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Сергей Чаев



Метро – самый популярный в Москве вид общественного транспорта и гордость столицы. С каждым годом оно становится более современным и функциональным, не теряя при этом своей индивидуальности и красоты.

«Сегодня Москва реализует большую программу строительства метрополитена. Каждый день столичной подземкой пользуются 9 млн человек. Но большинство из них чаще всего ездят по одному и тому же маршруту, не зная, какие новые станции в городе появились, какие уже строятся и с какими сложностями сталкиваются метростроители в ходе выполнения работ. Мы решили хотя бы частично исправить ситуацию, организовав данную фотовыставку», – сказал Марат Хуснуллин.

Глава стройкомплекса уточнил, что менее чем за 9 лет протяженность столичной подземки увеличилась на 45% – построены 157 км линий метро и МЦК и 81 станция. При этом в планах города на ближайшие пять лет проектирование и строительство еще 135 км путей и 55 станций.

По словам генерального директора АО «Мосинжпроект» Марса Газизуллина, расширение сети московского метро происходит рекордными темпами, с такой скоростью его не строили даже в советский период.

Марат Хуснуллин, в свою очередь, напомнил, что с момента открытия первых станций столичной подземки в середине 30-х годов прошлого века и по сей день

станции возводились в основном по индивидуальным проектам. Поэтому Московский метрополитен – один из самых красивых в мире.

«Мы охотно продолжаем традицию делать каждую станцию метро индивидуальной. Сначала разрабатывали все проекты сами, благо у нас есть замечательные архитекторы и высококвалифицированные проектировщики и строители. Затем приняли решение проводить международные архитектурные конкурсы на разработку концепции станций. Проведено четыре конкурса на дизайн 9 станций метро», – подчеркнул глава стройкомплекса.

Он также рассказал, что выставка организована АО «Мосинжпроект» – управляющей компанией по строительству новых линий и станций метро при поддержке Центра продюсирования российской фотографии. Для участия в ней пригласили московских фотографов Романа Вуколова, Алексея Гордиенко, Михаила Колобаева, Руслана Кривобока, Александра Попова и Дмитрия Чистопрудова, которые постарались при помощи художественно выполненных снимков показать зрителю процесс создания новых станций и тоннелей. Поэтому рядом с фотоработами, демонстрирующими современный дизайн новых станций, соседствуют снимки, на которых запечатлен нелегкий труд московских метростроителей.

По словам устроителей выставки, она продлится до 3 октября 2019 года. 📷



# СТРОИТЕЛЬСТВО В МОСКВЕ (ЯНВАРЬ – ИЮЛЬ 2019)

ПО ТЕМПАМ СТРОИТЕЛЬСТВА ЗДАНИЙ МОСКВА ПОДНЯЛАСЬ НА 4-Е МЕСТО  
СРЕДИ МЕГАПОЛИСОВ, ОБОГНАВ НЬЮ-ЙОРК



# ДОСУГ РЯДОМ С ДОМОМ

## КАКИЕ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА НУЖНЫ МОСКВИЧАМ

ВЦИОМ провел исследование среди жителей Москвы по теме развития и благоустройства общественных пространств. Куда сегодня направлен вектор запроса москвичей с точки зрения времяпрепровождения и кто, собственно, является субъектом этого запроса?

📍 Лев Новожилов

## ПРИОРИТЕТЫ БЛАГОУСТРОЙСТВА

ЕСЛИ БЫ ШЛО ГОЛОСОВАНИЕ ЗА ОБЪЕКТЫ БЛАГОУСТРОЙСТВА, ТО ЧТО БЫ ВЫ ВЫБРАЛИ?  
(%, до 3 вариантов ответа)



В репрезентативной выборке приняли участие тысяча горожан от 18 лет. Москвичи высоко оценивают проекты по благоустройству, которые были реализованы в центре города. Например, открытие парка «Зарядье» стало знаковым событием для всего мегаполиса: о нем известно подавляющему большинству горожан — 88%, в том числе 28% жителей столицы уже посетили парк. У объекта еще остается большой потенциал для развития, при этом уже сегодня 75% москвичей, знающих о работе парка, утвердительно отвечают на вопрос о необходимости реализации этого проекта, а 70% посетителей положительно оценивают свои впечатления от увиденного. С точки зрения общественных пространств парк «Зарядье» по своей значимости и потенциалу сопоставим с другим не менее масштабным проектом в Москве — открытием многофункциональных центров госуслуг.

Однако при одобрении и признании необходимости такого культурного объекта в центре столицы запрос жителей сконцентрирован на развитии среды районов. Москвичи предпочитают не самим добираться до общественных пространств, а транслировать запрос на то, чтобы общественные пространства постепенно приходили в места проживания людей. Надо отметить, что како-

го-то общего глобального субъекта запроса, какого-то «глобального москвича» фактически не существует, есть отдельные группы людей со своими запросами, которые требуют изучения.

В целом уровень удовлетворенности различными объектами инфраструктуры в столице достаточно высок (как в центре, так и непосредственно в местах проживания), и при этом можно выделить несколько зон роста. В центре мегаполиса, по мнению опрошенных, не хватает зеленых уголков, а также мест для прогулок с детьми. Недостаточность таких мест времяпрепровождения отмечается и в местах проживания, но основной запрос на периферии существует на улицы, набережные и аллеи, привлекательные для прогулок, места для занятий спортом на открытом воздухе, а также кинотеатры.

Основные приоритеты в вопросе благоустройства города также отданы развитию среды районов. Главные драйверы этого запроса — люди среднего возраста с детьми (дошкольниками и школьниками). Приоритеты развития центра столицы более характерны для молодежи, которая провид там много времени.

Запрос на общественные пространства по административным округам столицы имеет свою специфику.

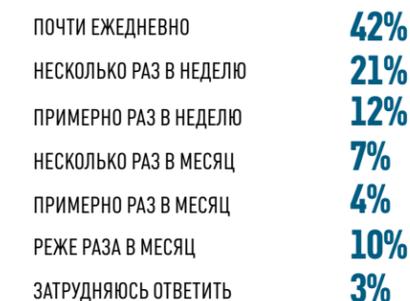


По мнению опрошенных, наименее удовлетворен запрос у жителей НАО, САО, ЦАО, ЗАО. Жители этих округов испытывают потребность в создании в местах проживания зеленых зон, мест для прогулок с детьми и для занятий спортом. Запрос на развлекательную инфраструктуру в районе не реализован только в ЗАО.

Главный вывод исследования: вектор запросов горожан разворачивается от центра к периферии. Проводить свое свободное время люди настроены именно в своих районах, рядом с домом. Поэтому там должна появиться вся необходимая инфраструктура: новые прогулочные маршруты, зоны для спортивной активности, места для проведения культурного досуга. На первое место по важности обустройства внешней среды москвичи поставили качество дворовых территорий.

Хорошо развитые общественные пространства решают экономические и социальные проблемы города. Не только строительство комфортных жилых квадратных метров, но и формирование городской среды, адаптированной под потребности жителей, развитие в районах проживания общественных пространств, где каждый житель может найти занятие по душе, — вот последний тренд, который должен стать вектором развития такого мегаполиса, как Москва. 🏡

### КАК ЧАСТО ДЛЯ ПРОГУЛОК И ОТДЫХА ВЫ ИСПОЛЗУЕТЕ РАЙОН, ГДЕ ЖИВЕТЕ?



### КАКИХ МЕСТ ДЛЯ ОТДЫХА СЕГОДНЯ В МОСКВЕ НЕДОСТАТОЧНО?



ТЕМА НОМЕРА:

# НОВЫЙ ОБЛИК СТОЛИЦЫ

Развитие общественных пространств – одно из приоритетных направлений градостроительной политики Москвы. Масштабные проекты, реализованные в столице за последние годы, позволили сформировать качественно новую городскую среду, комфортную для жизни и работы. Ее создание имеет не только эстетическое значение. Это полноценные проекты развития, благодаря которым современные города притягивают к себе активных людей и инвестиции, развивают туризм и стимулируют экономическую активность. Москва не исключение. Экономический эффект от благоустройства улиц и парков – дополнительные доходы городского бизнеса, поступления в бюджет и десятки тысяч созданных и сохраненных рабочих мест в сфере торговли, общественного питания, индустрии сервиса и многих смежных отраслях.



# В ЦЕНТРЕ ГОРОДА

## КАК ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА СТАНОВЯТСЯ ДРАЙВЕРАМИ РАЗВИТИЯ МЕГАПОЛИСОВ

Отношения человека и города – вещь невероятно переменчивая. Сто лет назад большую часть города занимали пешеходные улицы в плотной застройке, полвека – автотрассы и многоэтажки, жители которых почти в полном составе ездили на работу в центр или на завод. В XXI веке к городу предъявляются новые требования: сужение автомобильных проездов и расширение тротуаров, поощрение пешеходного и велосипедного трафика, борьба с личным автомобилем в пользу общественного транспорта и главное – создание комфортной городской среды. Между тем, что такое общественное пространство? Каковы критерии его комфортности и как их измерить?

🔗 Дмитрий Щипанов



Передовые мегаполисы так или иначе декларируют в своих программных документах политику, направленную на создание комфортных общественных пространств. Что важно, на всей площади города, не только в центре. Нью-Йорк обустроивает сотни мини-парков на небольших пустырях, мэрия Лондона делает то же самое в рамках городской программы, Сингапур создает каркас из зеленых зон и велодорожек, Москва реконструирует центр по программе «Моя улица» и остальные территории по программе «Мой район». Этот тренд сегодня так же устойчив, как автомобилизация 30–40-х годов, и вряд ли развернется ближайшие лет пятьдесят.

Единого понимания, что такое общественное пространство, в экспертной среде нет. Так принято называть парки, скверы и площади. То есть места большого скопления людей. Но строго говоря, общественное пространство – это вся территория, куда не ограничен доступ, вне зависимости от собственности. То есть все, что есть в городе, что не заперто на замок и не обнесено забором. По этой причине сама формулировка «на такой-то территории появится общественное пространство» неточна. Пространство уже есть, вопрос в том, что город с ним делает.

Самый дефицитный ресурс в любом мегаполисе – земля. Плотная застройка и сеть улиц, которые делают город городом, порождают высокую плотность населения. А значит, на пользование землей претендует большое количество людей со своими потребностями и чаяниями.

Интересно, что система масштабируется. Например, население Праги – 1 300 000 человек. Это чуть больше Самары и Омска и чуть меньше Новосибирска. Однако ее нельзя упрекнуть в том, что в России называют провинциальностью, – недостатке прогулочных зон, бедности архитектуры, слабом ассортименте заведений, неэффективном общественном транспорте. Как раз это сильные стороны чешской столицы, которые привлекают туда миллионы туристов ежегодно.

Зато провинциальности (говоря научным языком, нехватки городских функций) в избытке в Лос-Анджелесе, агломерация которого насчитывает почти 18 млн жителей и кратно превосходит Москву (не говоря уже о Праге) по площади. Здесь всего две линии полноценного метро и четыре – Light Rail, гибрида метро и трамвая, который обособлен от автомобильного трафика, но пересекает улицы в одной плоскости. Интервалы движения могут достигать 10–15 минут, как в той же Самаре и Новосибирске. Это связано с тем, что застройка представлена преимущественно частным сектором, разбросанным по огромной территории, что не позволяет сформировать городскую среду из экономических соображений. Для кофейни – маленькая проходимость, для метро – мало пассажиров на километр пути, малый бизнес может развиваться, только арендуя углы в резервациях торговых центров. Даже просто выйти погулять можно в очень ограниченном количестве районов, вроде Голливуда или CBD (Central Business District, деловой небоскрежный центр города).



Иными словами, масштабируемость города заключается в том, что полуторамиллионная Прага в большей степени город, чем 18-миллионный Лос-Анджелес, в ней представлено больше городских функций.

## Хозяева улиц

Львиная доля общественных пространств в городе приходится на улицы. Например, в Нью-Йорке это примерно 25% городской площади, 10 тыс. километров дорог и вдвое больше тротуаров. Автор книги «Битва за города», экс-глава департамента транспорта Нью-Йорка Джанет Садик-Хан назвала свое ведомство крупнейшим застройщиком в городе.

Улица как общественное пространство – основа городской среды. Именно она формирует характер города, его фирменный стиль (разумеется, если в городе есть квалифицированный главный архитектор, дизайн-код и колористические паспорта фасадов). Правильно спланированная улица поощряет развитие малого бизнеса, мотивирует людей больше ходить пешком, чаще заглядывать в кафе и закусочные, покупать кофе в ожидании автобуса, общаться с незнакомыми людьми на скамейке.

Смещение приоритетов городской мобильности и планирования улиц от автомобилей к пешеходам – актуальный мировой тренд. Каждый пешеход на улице делает город удобнее. Это минус один автомобиль на дороге или освобожденное место в автобусе. Прогулки делают горожан

здоровее и счастливее – об этом немало говорили эксперты на Московском урбанистическом форуме 2019 года.

Например, в феврале 2017 года лондонский департамент транспорта (TfL) утвердил план реализации проектов, отвечающих концепции Healthy streets. Британская столица собирается инвестировать в эту концепцию 2,1 млрд фунтов. На первый взгляд парадоксально, что программе «пешеходизации» мегаполиса и обустройства общественных пространств запускает департамент транспорта, но на то есть причины. 19% площади на центральных улицах Лондона все еще занимают автомобили, тогда как на них приходится всего 11% поездок горожан. Пешеходные маршруты и использование общественного транспорта позволят сократить количество личных автомобилей в городе, нарастить человеческий трафик на улицах, дать стимул развитию малого бизнеса.

Идея программы формулируется примерно так: каждый житель Лондона должен в будущем иметь возможность хотя бы 20 минут в день гулять по улицам или ездить на велосипеде, не задыхаясь от выхлопов, наслаждаясь видами и поправляя свое здоровье. Для их воплощения нужно, чтобы жители огромной городской агломерации добровольно стали выбирать вместо машин велосипеды и общественный транспорт, а на улицах появились новые элементы дизайна и инфраструктуры.

Британские ученые подсчитали и экономический эффект от 20-минутных ежедневных прогулок или поездок на велосипеде. Это сэкономит 1,7 млрд фунтов стерлингов



в области здравоохранения в следующие 25 лет. Потому что число пациентов с переломами шейки бедра уменьшится на 85 тыс. человек, число страдающих слабоумием – на 19 тыс., а число людей с депрессией – на 18 тыс.

В Москве подобные функции реализованы в ходе программы «Моя улица». Расширение тротуаров, замедление автомобильного трафика, создание пешеходных и полупешеходных улиц привело к росту малого бизнеса, популярности пеших прогулок у москвичей. На Санкт-Петербургском экономическом форуме в июне 2019 года мэр Москвы Сергей Собянин заявил о росте капитализации некоторых зданий в районах благоустройства в 20 раз. По результатам исследования Центра городской экономики КБ «Стрелка» за первый год количество вакантных площадей на благоустроенных улицах снизилось с 14 до 6%, на неблагоустроенных – с 10 до 8%. Отдельные предприниматели отметили увеличение прибыли в выходные дни на 20%, в среднем на 20% увеличилось количество туристов среди посетителей.

Аналогичная программа в городах Калифорнии увеличила продажи стрит-ритейла на 105%, на 167% увеличилась рыночная стоимость коммерческой недвижимости, на 76% сократились пустующие коммерческие площади. В Нью-Йорке после реконструкции отдельно взятой Вандербилт-авеню продажи в магазинах, ресторанах и барах в первый же год выросли на 39%, а спустя еще два года удвоились.

## Самый маленький парк

Парк – это не всегда знаковый проект вроде московского «Зарядья» или чикагского Миллениума. Его площадь может занимать и несколько квадратных метров. Речь идет о парклетах – платформах, которые устанавливаются на парковочных местах вдоль улицы. Это временные сооружения, чаще всего сезонные, которые на зиму увозят, оставляя место для автомобилей.

Чаще всего на парклетах оборудуют зеленые уголки со скамейками, где можно передохнуть и поймать Wi-Fi от ближайшего кафе или точки раздачи муниципальной сети. Они редко становятся полноценной заменой летней веранде кафе, но могут существенно помочь в условиях плотной городской застройки, где разместить веранду или парк негде, а потребность в них есть.

Американская некоммерческая организация University City District, занимающаяся развитием районов, провела исследование использования парклетов в CBD Чикаго, Нью-Йорка и Лос-Анджелеса. Оно показало, что зоны комфорта на месте парковок повышают проходимость заведений, напротив которых стоят, на 20%. Между тем треть пользователей парклетов не являются клиентами окрестного бизнеса, что делает эти площадки полноценными общественными пространствами. Один из самых популярных парклетов в Сан-Франциско за день использовали 150 человек.

Директор UCD по планированию и экономическому развитию Према Гупта заметила: «Аргумент, который мы ранее осознавали качественно, теперь смогли подтвердить количественно. Что лучше для этой пары парковочных мест – общественное пространство на 150 человек или два автомобиля?»

Преимущество парклетов – в их компактности и мобильности, но главное – в цене. Обустроить комфортное общественное пространство можно за несколько десятков тысяч рублей, тогда как замостить такой участок плиткой будет стоить миллионы рублей, не говоря уже о времени на проектирование, подготовку грунта, обустройство дренажа и так далее. Кроме того, бывает, что общественные пространства не работают: например, закрылось очень популярное кафе неподалеку – и люди перестали ходить по этой улице. Парклет можно погрузить на грузовик и увезти в другую точку города. С плиткой это сделать заметно сложнее.

## «Карманные» скверы

В плотной квартальной застройке исторического центра городов довольно часто можно заметить нарушения «красной линии» улиц (линии, в которой «притянуты» фасады домов). Это участки под дома, которые планировалось построить, но так и не удалось, или же дома были разрушены пожарами или войной. Таких мест особенно много в Москве и Санкт-Петербурге, они сильно пострадали во время Великой Отечественной войны, но в целом историческую среду сохранили.

Зачастую подобные территории пустуют, зарастают бурьяном или стихийными парковками. Однако на их месте можно обустроить точки притяжения. Один из примеров в Москве – сквер Майи Плисецкой на Большой Дмитровке, где на нескольких десятках квадратных метров собираются сотни людей в течение дня. Кроме того, знаменитое граффити с портретом балерины прекрасно дополняет городской пейзаж.

Располагать подобные парки можно на незастроенных углах улиц, в промежутках между домами при точечной застройке, внутри кольцевых развязок, как это сделано в Вашингтоне на всех кольцах, а на Dupont Circle разбит целый парк с фонтаном. Еще один пример – нью-йоркский Columbus Circle, где внутри кольца на углу Центрального парка площадь с фонтаном и посадочными местами, проходимость которой в любое время суток исчисляется сотнями людей.

## Азбука хорошего пространства

Парковые территории, в отличие от описанных выше форматов, подразумевают не сиюминутный попутный интерес, а сознательное использование. В небольшие парки, такие как «Тюфелева роща» или Бабушкинский парк в Москве, Таврический сад в Петербурге, набережная озера Кабан в Казани, приходят погулять жители окрестных районов. Парки покрупнее притягивают людей со всего города –



московский парк Горького, парк Галицкого в Краснодаре, который на самом деле называется «Городской парк Краснодар», но запомнился по имени спонсора стройки и даже индексируется так на онлайн-картах. Есть проекты уровня «Зарядье», Петергофа, Хайлайн-парка в Нью-Йорке, Gardens by the Bay в Сингапуре, куда едут туристы со всего мира. Их объединяет одно – сюда люди идут и едут специально.

Проектирование общественных пространств – задача многогранная, требующая участия большого количества специалистов, от которых зависит привлекательность места. Но, по мнению урбаниста Аркадия Гершмана, ключевые принципы довольно просты: «Если говорить об общих принципах, то их два: в общественных зонах должны быть места, где можно: 1) посидеть и 2) поесть. Хотя ладно, кого я обманываю, еще Wi-Fi должен быть».

Парк должен быть интересен максимально широкому кругу людей, для чего его нужно насыщать разными активностями. К примеру, «Зарядье» предлагает посетить музеи древнейшего района Москвы, неспешно погулять меж березок, поучаствовать в высокотехнологичных мультимедийных перформансах, полюбоваться видами Кремля с «Парящего моста», поесть и еще десятки видов активностей. Здесь интересно и студенту, и пенсионеру, и туристу из Австралии,

и москвичу в десятом поколении. Аналогично, хоть и в меньших масштабах, работает «Тюфелева роща», где можно и погулять, и попрыгать на батутах.

Любопытный парк работает в Нарьян-Маре, городе на Крайнем Севере. Из-за климата большую часть года обычные городские парки пустуют, но местные власти нашли выход. В здании Дворца культуры под крышей разбита оранжерея, открытая с утра до позднего вечера, где сформированы настоящие джунгли, в центре которых журчит фонтан, а посетители могут воспользоваться скамейками и качелями.

Разумеется, важна и эстетика парка. На нее работают зеленые насаждения, вода, перепады рельефа местности и необычные искусственные сооружения. Например, сингапурские Gardens by the Bay известны своими «деревьями-киборгами»: огромные, высотой с 20-этажный дом, каркасы покрыты естественной растительностью, что делает их похожими на исполинские деревья с другой планеты.

В любом случае по-настоящему интересным становится парк, у которого есть яркая уникальная деталь, которая делает его непохожим на другие. «Линия конвейера» в «Тюфелевой роще», Петергофские фонтаны, «Парящий мост» в Москве и сингапурские «деревья» – черты уникальных парков, которые занимают место во всех путеводителях.



## Общественный КРП

Рассчитать эффективность общественного пространства невероятно сложно. Все зависит от его размера Placemaking – это целая наука по планированию, разработке и управлению общественными пространствами в городе.

Project for Public Spaces (PPS) – некоммерческая организация в области планирования публичных пространств – предлагает методику Powers of Ten («Сила десяти»). В общественном пространстве должно быть минимум десять активностей, которыми могут себя занять его посетители.

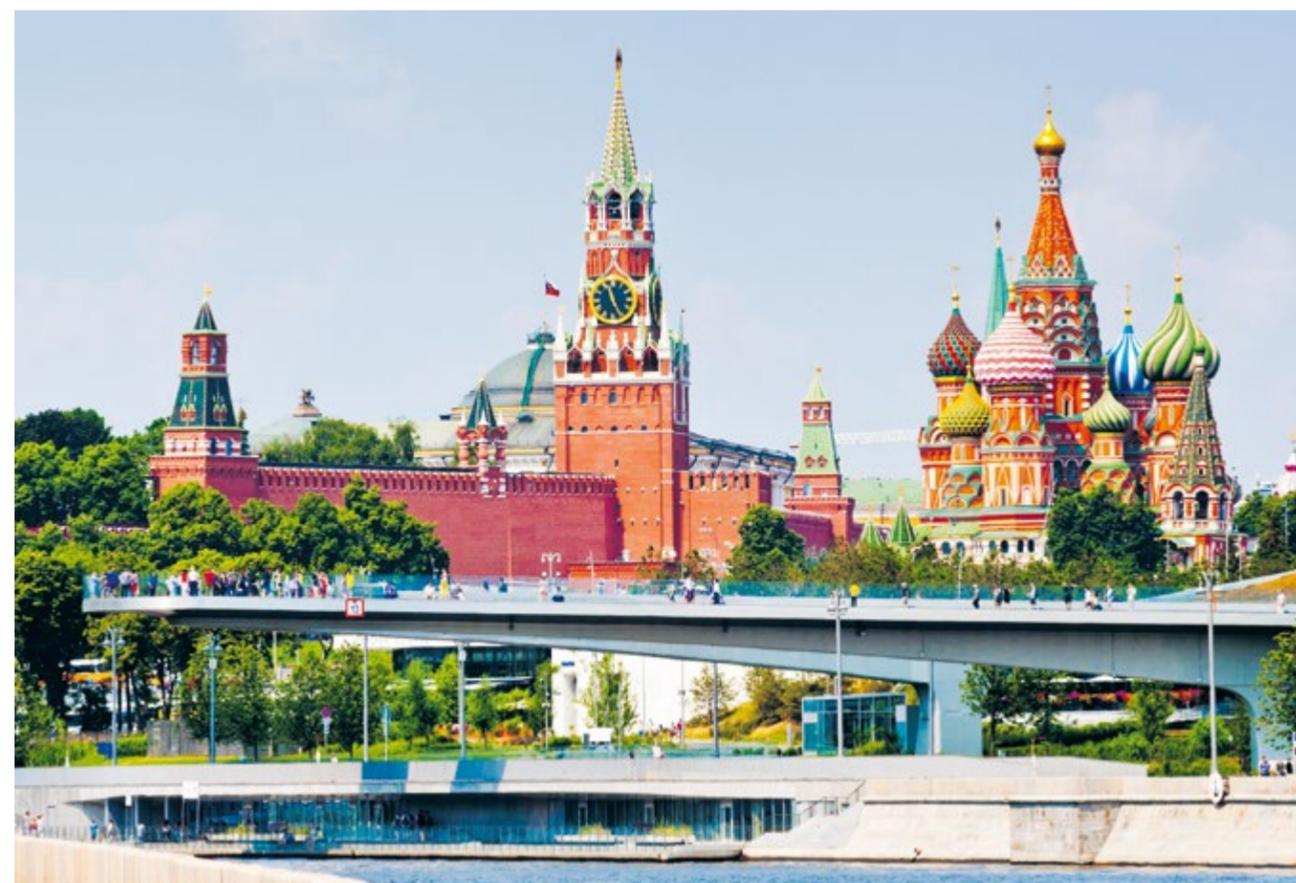
«Парк – это хорошо. Парк с фонтаном, детской площадкой и попкорном – еще лучше. Библиотека через улицу – просто замечательно. Если поблизости есть кафе, автобусная остановка, велосипедная дорожка и кафе-мороженое – значит, у вас есть то, что большинство людей считают великолепным местом», – говорится в описании идеи.

Цифра «10» означает, что каждый житель города найдёт, чем ему заняться в этом парке. А это обеспечит поток посетителей. Это могут быть скамейки, детские площадки, а также зоны, где можно послушать музыку, вкусно поесть, встретить интересных людей.

Кроме того, общественные пространства должны работать системно. Разными функциями нужно насыщать разные районы города – каток будет работать лучше вблизи университета, а детская площадка – в спальном районе. Они должны быть увязаны друг с другом и транспортной сетью города. Например, парк «Зарядье» лишь часть комплексной программы по реконструкции 105 парков.

Большое количество посетителей делает общественное пространство безопасным и интересным – здесь все взаимодействуют и общаются, а в людном месте никто не станет продавать наркотики или совершать ограбления. Более того, из таких мест вытесняются асоциальные активности (чрезмерное распитие спиртного, например), которые, как известно, любят тишину и уединение.

Неспециалисту оценить, работает пространство или нет, можно по одной простой методике: если место хорошее, люди будут приходить в него специально, а случайные прохожие – задерживаться. Место можно считать очень хорошим, если через него прокладывают маршрут те, кому не очень по пути. Наконец, другой критерий хорошего публичного пространства – здесь назначают встречи и свидания. ☺





# ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ ВСЕХ

## ГЛАВНЫЙ АРХИТЕКТОР МОСКВЫ СЕРГЕЙ КУЗНЕЦОВ О СМЕНЕ ГОРОДСКОЙ ПАРАДИГМЫ

Современные мегаполисы во всем мире задают тренд на создание городов, комфортных и интересных для жителей. Независимо от уровня дохода, увлечений и мечтаний каждый горожанин должен найти себе место по вкусу и потребностям. Каково это место, что ему присуще и как измеряется эффективность его работы, рассказал главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов.

● Дмитрий Щипанов



### › Что такое общественное пространство в современном понимании?

– Общественное пространство в современном мире – это пространство, в которое может попасть неограниченное число людей. То есть, по сути, выходя из дома на улицу, мы уже попадаем в сложную, витиеватую систему публичных пространств. Все, начиная от тротуаров и заканчивая парками и площадями, – общественные пространства в современном городе. У них, естественно, есть своя градация, уровень насыщенности разными активностями. Ясно одно – у современного жителя мегаполиса потребности и подход к использованию неличного пространства кардинально меняются. Задача города в данном случае – создать условия для разных активностей, не понуждая к этому самих людей, и при этом сохранить открытыми все общественные территории, не огораживать их.

### › Чем отличается плохое общественное пространство от хорошего, каковы критерии оценки?

– Пожалуй, главный показатель успешности, качества пространства – его открытость и востребован-

ность горожанами. Проще всего объяснить на примере. Реконструированная Триумфальная площадь никогда не пустует. На качелях, которые стали визитной карточкой всего окружающего района, качаются в любую погоду и в любое время суток, на скамейках отдыхают туристы и горожане, а кафе на площади пользуются большим спросом. При этом в обычном советском парке, который огорожен забором и в котором часто надо далеко идти до ближайшей скамейки, зимой можно было вообще никого не встретить. А пустые, ничем не наполненные площади, отданные под парковку, – в лучшем случае транзитная территория, а в худшем – помеха для пешеходов.

### › Можно ли вообще измерить эффективность подобных мест? Какими методиками пользуются в Москве?

– Эффективность можно измерить по таким показателям, как востребованность и популярность. У успешного пространства есть посетители, оно наполнено различными активностями. А вместе с людьми приходит и бизнес – вряд ли вы встретите успешное пространство без кофейни или небольшого ресторана.



### › Какова роль ТПУ на карте общественных пространств? Какие требования предъявляются к ним?

– Транспортные узлы сами по себе – очень насыщенные, востребованные объекты. Естественно, к их организации нужно подходить с полной серьезностью. Важно продумать направление пешеходных потоков, которые будут быстро и удобно соединять разные виды транспорта, – это самое главное требование в организации таких пространств. При этом важно обеспечить комфорт и сопутствующие услуги. Думаю, те же небольшие магазины и кафе будут востребованы. Возможно, понадобятся залы ожидания и другие статичные места, где пассажиры могли бы отдохнуть и просто посидеть.

### › Общественное пространство – это зона ответственности властей или частные компании тоже их обустроивают?

– Да, естественно, частные компании организуют общественные пространства и делают это на довольно высоком уровне. Организовывать парки, рекреации, продуманные дворы стало нормой для игроков московского

рынка недвижимости. Достаточно вспомнить редевелопмент территории бывшего завода ЗИЛ. Помимо жилых домов застройщик уже открыл современный, комфортный парк, благоустраивает набережную Марка Шагала, в проекте общественное здание – филиал Эрмитажа. Это далеко не единственный пример – комфортные небольшие парки, дизайнерские детские площадки, продуманные современные площади, променады и бульвары появляются вместе с новыми жилыми комплексами в разных районах старой и Новой Москвы.

### › В каком направлении будут развиваться общественные пространства Москвы дальше?

– Направление задано в сторону повышения комфорта, удобства, разнообразия функций. В идеале все парки должны быть предназначены не только для прогулок, набережные – не только для машин, а улицы – не только для того, чтобы быстро пройти из точки А в точку Б. Комфортное общественное пространство должно быть удобным и востребованным для всех людей, вне зависимости от их положения в обществе, способа передвижения и круга интересов.



› Какой срок службы закладывается в среднем на площадки?

– Площадки должны служить столько, сколько они будут востребованы. Это вопрос эксплуатации и ухода за ними. В то же время авторы концепции могут предусмотреть постепенную трансформацию и смену основных функций – такой подход применяется и известен в мире.

› Будет ли Москва работать в русле мирового тренда на деавтомобилизацию общественных пространств, в первую очередь улиц?

– Да, такая тенденция давно существует, и Москва ее поддерживает – расширяются тротуары, стали появляться пешеходные зоны, куда автомобиль попасть не может. Новые жилые кварталы проектируются без парковок на внутреннем дворе – и это одна из «фишек» проекта, это востребовано покупателями, потому что люди знают, что детей можно будет отпускать гулять на улицу, что сохранится благоустройство, а двор не превратится в хаотичную парковку. Для автовладельцев, конечно, тоже предусмотрены комфортные условия – это и подземные паркинги, и отдельно стоящие сооружения. Думаю, что этот тренд продолжит развиваться и дальше, будет охватывать все новые сферы, потому что он помогает сделать город более человечным, безопасным и удобным для жителей. 📷



# МЕСТО, НАПОЛНЕННОЕ СМЫСЛОМ



**ГИЛ ПЕНЬЯЛОСА,**

учредитель и председатель совета директоров канадской организации 8 80 Cities, специальный представитель ассоциации World Urban Parks:

Сегодня важно создавать комфортные для всех общественные пространства и наполнять их смыслом. Это то, что должно диктовать политику развития городов. В Москве создан прекрасный парк «Зарядье», который сегодня является одним из лучших в мире. Но я обратил внимание, что в нем мало детей и пожилых людей. Кажется бы, все создано для них: инфраструктура, мероприятия по интересам. Чего же тогда не хватает? Задача, которую предстоит решить, более глобальная и не связана со строительством, архитектурой или планировкой. Есть такое понятие, как «кризис одиночества». В любом городе есть люди, которые живут одни. Они редко ходят гулять, предпочитают оставаться дома и не выходить куда-либо. А задача города, как мы говорили, сделать их тоже счастливыми. Я думаю, что в Москве, как и в любом другом городе России, нужно организовать специальные мероприятия. То есть важно не только создать что-то физическое (парк, здание), но и наполнить все это смыслом. Еще один важный момент, на который я хотел бы обратить внимание, это распространение общественных пространств по всему городу. Конечно, есть такие крупные проекты, как парк Горького, «Зарядье», ВДНХ, но важно создавать и средние, и маленькие. Человек должен получить возможность выйти из дома и за 10–15 минут пешком дойти до парка. В идеале это должна быть общегородская система общественных пространств, в которой все элементы увязаны друг с другом.

# КОМФОРТНО ТАМ, ГДЕ ИНТЕРЕСНО



**АННА КУРБАТОВА,**

основатель НПК Quite White, директор  
Института комплексного развития  
территорий:

Подходы к формированию городской среды изменились вместе с принципами планирования городского пространства. Во времена Советского Союза основным критерием комфортной среды считалось наличие объектов социального обслуживания в шаговой доступности. Упрощенно концепция была такова – социалистическое государство гарантирует гражданину безопасность и определенный перечень бесплатных услуг рядом с его домом.

Сегодня эта парадигма сохранилась только для сервисов, которые по-прежнему входят в социальный пакет, – например, для здравоохранения и образования. Остальные услуги стали распределяться по местам притяжения, чему способствовали возросшая автомобилизация и мобильность населения. Современный горожанин может позволить себе выбрать, куда именно ему хочется поехать поужинать или провести досуг.

Фактор личного выбора серьезно поменял отношение к понятию комфорта. Комфортно не там, где больше всего скамеек, а там, где интересно. Закончилась эпоха, когда скамейки были основным показателем благоустроенного пространства. Городская среда должна быть доступной, безопасной, креативной и экологичной. Она позволяет человеку удовлетворить его социальные потребности, включающие интеллектуальное и физическое развитие, заботу о собственном здоровье. То есть чтобы территория стала востребованной, нужно создавать места, наполненные разнообразными, максимально диверсифицированными функциями.

# ПРИРОДА ОСТАЕТСЯ ФРАКТАЛЬНОЙ



**КОЛИН ЭЛЛАРД,**

руководитель Лаборатории городской повседневности канадского Университета Уотерлу (Канада):

Парки могут быть небольшими, но обязательно должны находиться рядом с домом, так же как и продуктовый магазин. Американский ученый Бермен проследил связь между количеством деревьев в публичных зонах и здоровьем людей и сделал вывод, что продолжительность жизни зависит от количества озеленения вокруг. Но самовоспроизводства и самоповторяемости также можно добиться и в архитектуре. В Москве достаточно много людей пользуются общественными пространствами – с учетом того, что в городах по всему миру их становится все меньше и меньше. Это однозначно позитивный аспект. Также в российской столице бросилось в глаза разнообразие архитектурных стилей, собранных в одном месте. Кто-то может назвать это эклектикой, но я бы сказал, что это смешение стилей и разнообразие застройки придает уникальный дух городу, делает его отличным от других. Это индивидуальность, которую вам нужно ценить. В России, как и в Канаде, где я живу, очень долгая зима и много людей страдают от депрессии. У нас даже есть специальные помещения с искусственным солнцем, нужны и такие инструменты. Но все равно зимой есть положительная реакция даже на оголенные деревья, потому что их природа остается фрактальной.

# НОВАЯ СВОБОДА ПРОСТРАНСТВА



**КРИСТИНА ИВАНЕНКО,**  
доцент РАНХиГС, психолог городских  
пространств:

Если появилось городское пространство, которое остается первозданным, чистым, без людей, тусовок и мусора, то это показатель того, что у урбанистов что-то не получилось. А если в новых городских пространствах появляются люди с лонгбордами, колонками, черешней и гитарами, неважно с чем, но все равно появляются, то это показатель, что городское пространство получилось. Появившиеся недавно в Москве общественные пространства «Яма» и «Горка» стали такими центрами притяжения. Там очень много молодых людей 15–20 лет. Это современное поколение, которые чувствуют себя достаточно свободным. Оно не хочет рамок, хочет создавать свои правила, дышать свежим воздухом, не играть по чужому формату. У «Горки» и «Ямы» есть ценность, что туда можно приехать на самокате, лонгборде, велосипеде и делать то, что тебе нравится, устанавливать свой формат и правила – а это новая свобода. Ведь в кафе многих вещей не позволено. «Горку» и «Яму» можно рассматривать как ответ на потребность собираться, то есть это новая замена тем же подъездам.

# ГИБКОЕ ПРОСТРАНСТВО НАД ВОДОЙ

Проект центральной набережной, который удалось реализовать в Торонто, считается одним из самых передовых и оригинальных в мире. Волнообразный настил – изобретение гениальное. Красиво и функционально, нравится взрослым и детям. На волнистых деревянных конструкциях сидят, лежат, загорают, скользят, прыгают, бегают, катаются на роликах и велосипедах.

Обновленный район стал одним из самых популярных общественных пространств крупнейшего города Канады. А еще десять лет назад это была заброшенная прибрежная зона. По ее центру проходили трамвайные пути, два ряда машин в каждом направлении создавали нежелательное оживленное движение, а узкий пешеходный тротуар не обеспечивал доступа к озеру.

Старт преобразованиям был дан в 2001 году. Городские власти, заинтересованные в том, чтобы общественные пространства играли ключевую роль в определении нового вектора развития, сделали ставку на строительство интересных архитектурных объектов вдоль озера Онтарио – настоящей жемчужины Торонто. Для реализации масштабного проекта правительством Канады и администрацией города была основана организация Waterfront Toronto, занимающаяся контролем, управлением и координированием реализации всех проектов набережной.

Международный конкурс на концепцию общественной зоны был проведен в 2006 году, заявки на участие подали 38 команд. Победил проект, разработанный командой во главе с голландским бюро West 8. По мнению жюри, архитекторы под руководством Адриана Гёзе предложили оригинальный инновационный дизайн, ориентированный на нужды горожан (пешеходов и велосипедистов), которые будут отдыхать в этой рекреационной зоне.

В предложенном решении особое внимание уделялось развитию не только набережной, но и находящихся дальше от воды бульваров и площадей. В пользу этого предложения говорило также использование простых и экологически чистых материалов.

Перед началом работ по реализации плана были проведены многочисленные консультации со всеми заинтересованными сторонами – городскими жителями, девелоперами.

В итоге через два года были построены декоративные туристические тропы, каждая из которых представляет собой гладкую, бесступенчатую палубу. Проект устраняет проблему отсутствия пешеходного пространства вдоль набережной и, по сути, создает новое пространство «из воздуха», используя консольную структуру на сваях над водой. Дорожки выполнены из желтого кедра и клееной древесины, оснащены стройными перилами из нержавеющей стали. Поверхность настила покрыта противоскользящими компонентами.

Волнообразная деревянная конструкция имеет семь основных сегментов с повторяющимся ритмом, но с небольшими вариациями в каждой части. Характер каждого сегмента волны зависит от ее функций и пространственных качеств. Различные уровни контакта с озером и скамьи у кромки воды, откуда открываются виды как на озеро, так и на городской пейзаж, подчеркивают главную идею проекта.

Все части, собранные воедино, вдохновлены извилистыми контурами береговой линии – они создают новое общественное пространство, где город соприкасается с озером.

Геометрия конструкции является уникальной и неоднозначной. Форма стимулирует фантазию людей и позволяет интерпретировать пространство по-разному; платформы на восточной и западной стороне дают неформальное пространство для музыкантов и других исполнителей, а возвышения могут быть использованы как места для сидения.

Это гибкое общественное пространство. Ступени действуют как неформальный амфитеатр, а разница в высотах платформ дает возможность рассмотреть озеро с разных углов. Пространство оборудовано также для движения инвалидов колясок, а маршруты от улицы до центральной зоны изящно интегрированы в форму и отмечены дорожкой из нержавеющей стали. Дощатая конструкция соединила между собой Музыкальный сад и парк НТО – два оживленных общественных пространства на набережной.

Немаловажны и необозримые части конструкции: проект включает в себя аспект новой водной среды обитания озера. Установлены линии речного камня, бревна и насыпи, чтобы обеспечить места обитания и увеличить возможности питания озерной рыбы. ☺

# МОСТ ПРИРОДЫ ТАБИАТ

Тем, что в наше время пешеходные зоны оборудуют специальными велодорожками, уже никого не удивишь. Но по мосту Табиат можно не только ходить пешком, двигаться на велосипеде или скейте, но даже и прокатиться на лошади, запряженной в повозку.

Каким образом развивается современная иранская архитектура, можно наблюдать по недавним проектам, среди которых новый 270-метровый мост Табиат. Это – первый и самый большой исключительно пешеходный мост в Иране, и на Ближнем Востоке аналогов ему не существует. Сооружение держится на трех огромных опорах и представляет собой длинную изогнутую кривую с тремя этажами, на которых расположились рестораны, кафе, галереи и комфортные зеленые зоны отдыха. Как единая конструкция мост полностью гармонирует с окружающей средой и природой. С его верхнего яруса открывается потрясающая панорама Тегерана.

Еще недавно такие архитектурные достижения для Ирана, который сильно пострадал от затяжной войны с Ираком, казались невозможными. Послевоенная застройка была нацелена на обеспечение жильем как можно большего количества жителей страны и с точки зрения архитектурной ценности не выдерживает никакой критики. Отсюда такой очевидный разрыв между тем, что в Иране строили в 80-е годы и что сооружают с начала 2000-х.

Тем не менее за последнее десятилетие иранской архитектуре вновь удалось найти свой путь. Развитие экономики, растущие потребности населения в модернизации образа жизни и колоссальные вложения в сферу туризма – все это создает новые возможности для высококвалифицированных специалистов в некогда изолированной от всего мира стране.

Табиат, строительство которого было завершено в 2014 году, пересекает загруженную автотрассу и соединяет две разделенные зеленые зоны в городе с очень плотной тканью застройки и преимущественно утилитарной архитектурой. Причем во время всего процесса строительства моста поток транспорта по автотрассе не прерывался. Для страховки от падения на дорогу стройматериалов под мостом были проведены специальные платформы и временные тоннели.

Ажурная арка моста оказалась не только удобной пешеходной тропой между двумя парками. Табиат стал популярнейшим местом для утренних занятий спортом и вечерних выходов в свет. Горожане и гости Тегерана назначают здесь деловые встречи, устраивают дружеские посиделки.

Второе название моста Табиат – мост Природы. Подобно многим зеленым островкам в городском ландшафте, новостройка стала элементом идентичности города и его жителей.

Зеленая зона эстакады занимает площадь 720 кв. метров. Колонны в форме деревьев, на которые опирается Табиат, отражают природные формы прилегающих парков. Расположение колонн было тщательно выбрано, чтобы свести к минимуму необходимость в вырубке деревьев. А там, где мост переходит в парк Або-Аташ, его каркас в трех местах оставлен открытым, чтобы деревья могли расти сквозь него, создавая впечатление единого и неразрывного зеленого пространства.

В связи со сложным изгибом трехмерной фермы каждый ее элемент пришлось вырезать отдельно; работа производилась частично на ЧПУ-станке, а частично путем печати развернутой формы с трехмерной модели. Трубы были нарезаны, отшлифованы и загрунтованы в мастерской, а затем доставлены на место сборки.

Над переходами установлено покрытие из импортного армированного волокном гибридного материала, произведенного из рисовой шелухи, поваренной соли и нефтяных масел. Аналогичный материал, одновременно подлежащий повторной переработке и устойчивый к погодным условиям, использовался для скамеек.

Вместо того чтобы сосредотачиваться на восприятии тех, кто видит мост издалека, архитекторы проектировали его «изнутри»: вся последовательность пространств построена вокруг пешеходов. Мост Табиат, обладающий исключительными характеристиками, стал одной из туристических достопримечательностей Тегерана, а спустя время и новым символом столицы.

Табиат был назван лучшей постройкой из стали и внесен в список шести красивейших мостов Ирана уже в год открытия, а его автор Лейла Арагиан получила международный приз Golden Brick Awards. Через год на авторитетном конкурсе городской архитектуры, который проходил в Нью-Йорке, дизайнер стала обладательницей премии от Architizer A+ Awards, а ее детище вошло в пятерку 300 самых выдающихся сооружений мира. Еще через год к двум престижным наградам добавилась третья – Aga Khan Award. Эта премия с призовым фондом в 1 миллион долларов отмечает архитектурные и дизайнерские решения, отвечающие потребностям и желаниям обществ, в которых мусульмане играют важную роль.

Лейла Арагиан стала примером для подражания многих людей по всему свету, ведь на момент создания проекта 26-летняя девушка находилась еще в статусе студентки. Спустя несколько лет ее авангардная идея, несмотря на санкции, воплотилась в реальность и проторила дорогу для наиболее передовых иранских дизайнеров. ☺

# ПАРК НАД РЕКОЙ

Открытие в 2013 году новой ландшафтной зоны стало ожидаемым и очень значимым событием для Ниццы. Тремя годами ранее мэр Кристиан Эстрози предложил в рамках программы модернизации города устроить здесь пешеходную территорию с деревьями, газонами, игровыми зонами и фонтанами. С точки зрения проектирования городского пространства создание парка, простирающегося более чем на километр, позволило соединить две локации, которые были разобщены в течение XX века. Подобное вмешательство дало возможность сделать пространство открытым.

Автор концепции парка Мишель Пена – один из выдающихся французских ландшафтных архитекторов нашего времени с более чем 30-летним стажем работы. Все решения парка подчинены единой идее «водного потока». А сам проект реконструкции городской территории получил символическое название «Зеленый поток».

Главный бульвар, вымощенный камнем, имитирующим водную гладь, вызывает ассоциацию с руслом реки. И эта ассоциация неслучайна. Все пространство парка действительно лежит над руслом главной реки Ниццы – Пайон, истоки которой находятся в Приморских Альпах. Река невелика (36 километров), но в свое время город претерпел от нее немало: ее периодические разливы приводили к разрушительным наводнениям.

Поэтому еще во второй половине XIX века началось постепенное заключение водной артерии в подземную трубу, а полностью река ушла под землю в 1972 году.

На ее месте возникли сомнительной архитектуры автовокзал и паркинг, которые в рамках глобального плана реконструкции и улучшения инфраструктуры Ниццы власти города постановили попросту снести. А вот название некогда протекавшей в этом месте реки Пайон в ходе оживленной дискуссии горожан и было присвоено новому парку.

Жители Ниццы проявили активность и тогда, когда процесс реконструкции территории немного затянулся. Горожане критиковали действия властей, некоторые высказывали сомнения в том, что Променад получится удачным. Когда трудности переходного периода остались позади, все признали, что в городском пространстве появился один из красивейших парков.

Чтобы вдоволь насладиться этой красотой, кто-то уютно располагается на изумрудных газонах или в уличных кафе, а кто-то засматривается на красоты, неспешно прогуливаясь по бульвару, который напрямик ведет к морю. Редкий гость Ниццы, да и житель города не останется на площади Массены, чтобы полюбоваться на потрясающие фонари в виде людей, которые в вечернее время переливаются неоновыми цветами. Композиция из семи фигур на высоких мачтах под названием «Беседа в Ницце» – олицетворение семи континентов.

Среди деревьев и лужаек парка Променад-дю-Пайон поселились морские обитатели. Фигурки рыб, осьминогов, скатов, дельфинов и черепах поражают своими размерами, а 37-метровый скелет кита, составляющий основу аттракциона «Канатные джунгли», – зона особого притяжения. Все составляющие элементы детской площадки парка изготовлены из стойкого к перипетиям погоды красного кедра.

Ребятишки с восторгом ползают по этим огромным композициям, не меньшей популярностью пользуются различные горки, качели и карусели на любой возраст. Отдыхать и веселиться в детском городке парка можно совершенно бесплатно. Круглосуточный Wi-Fi в любом уголке Променада тоже удовольствие бесплатное. Есть питьевые бюветы, а вот употреблять алкоголь на территории зеленой зоны запрещено.

Здесь не только уютно, но и безопасно. За порядком круглосуточно следят веб-камеры, а также бригады по охране порядка, родители особо отмечают и безопасные выходы: маленькие посетители самостоятельно выйти из парка не могут. В общем, новый парк в Ницце называют идеальным местом для прогулок и отдыха с детьми.

Впрочем, равно как и для горожан всех возрастов, а также многочисленных туристов, которые, попадая в Ниццу, Променад посетят обязательно. Его территория утопает в зелени, что очень нехарактерно для Ниццы. Благодаря магии средиземноморского климата, подходящего многим растениям, в парке стало возможным разместить ботанический сад, который цветет практически круглый год. ☺

# В ЦЕНТРЕ РАЗВИТИЯ

## СТИВ ИУ О ТОМ, КАК СОЗДАЮТСЯ КОМФОРТНЫЕ ТПУ В ГОНКОНГЕ

Гонконг во многом напоминает Нью-Йорк, Лондон и Москву. Это неугомонный город небоскребов, который никогда не спит. И хотя атмосфера динамичного мегаполиса витает повсюду, все же отличие от других мест здесь есть – это не только вода, горы и высотки, но и уникальная транспортная система: четкая, пунктуальная и хорошо организованная. Главное – это подход к планированию. Здесь не возводят отдельно станции метро, железной дороги, это лишь часть глобальных проектов. Об этом рассказал в интервью «ИС» главный советник по планированию и вопросам недвижимости MTR Corporation Limited (Гонконг) Стив Иу.

☛ Максим Клинский



➤ **Господин Иу, в чем главное отличие транспортных систем Москвы и Гонконга?**

– В Гонконге нет таких красивых станций, как в Москве, но мы знамениты своей системой интеграции разных видов транспорта: это метро, железная дорога, которые прекрасно взаимосвязаны. Около половины станций изначально разрабатывались с учетом удобных пересадок.

Гонконг находится на юге Китая, это вертикальный город, который растет вверх, а не в стороны, поэтому он обладает высокой плотностью населения. Многие люди предпочитают пользоваться общественным транспортом, поскольку он наиболее прогнозируемый и комфортный. Как правило, это граждане, которые привыкли ценить свое время.

У железных дорог (в это понятие мы включаем также метро и трамваи) есть две основные задачи – комфорт, безопасность пассажиров и прибыльность.

Нам была очень нужна система метрополитена. Но у города не было средств на его строительство, поскольку они вкладывались в образование, жилье и рабочие места. Тогда мы приняли решение, что эта транспортная система должна стать самокупаемой.

➤ **Как вы этого добились?**

– Мы приняли решение строить не просто станции метро, которые выполняют чисто транспортную функцию, а возводить центры развития территорий, которые включают набор дополнительных услуг: магазины, жилье, всевозможные развлечения, рабочие места.

В 1975 году была основана корпорация MTR, которая полностью отвечала за создание системы метро. У нас не было инвестиций от государства, поэтому мы сначала показали прибыльность проекта, после чего вышли на биржу. В состав совета директоров вошли министры – это нужно было для того, чтобы показать не только ком-

мерческую важность проекта, но и заинтересованность в нем государства.

Сегодня в структуре доходов метрополитена почти половина – это то, что мы получаем от сферы торговли и развлечений. Благодаря этому у нас есть финансовые ресурсы, которые мы направляем на поддержание бесперебойной работы этого вида транспорта.

Наша модель называется «железная дорога плюс недвижимость». Мы не разделяем две эти составляющие. Люди, которые живут вблизи станций, пользуются не только транспортом, но и всей сопутствующей инфраструктурой.

➤ **Сохранилась ли такая система сегодня или новые линии и станции строит государство?**

– Разумеется сохранилась. Когда нам говорят, что нужно построить новую станцию или новую линию, мы смотрим, как будем развивать прилегающие территории. После всех согласований и одобрений выплачиваем деньги за землю, которую планируем использовать. MTR полностью финансирует строительство, правительство же дает только скидку на участки, поскольку заинтересовано в этом.

Далее мы работаем с девелоперами и делим с ними все риски, но и прибыль в дальнейшем мы тоже делим с ними.

➤ **Что нужно, чтобы проекты были успешными?**

– Нужно содействие чиновников, законодательства, которое поддерживает именно такую структуру. Также важно, чтобы большое количество услуг и сервисов могли существовать рядом со станцией.

Важно создавать современные комфортные общественные пространства, которые будут привлекать пассажиров и местных жителей. Мы считаем, что в этом залог успеха.

➤ **Расскажите о проекте, который находится в центре вашего внимания сейчас.**

– Сейчас мы реализуем проект комплексной застройки района Западный Коулун (West Kowloon Cultural District). Территория, предназначенная для реализации проекта, – это обширное пространство с видом на гавань. Там мы планируем строительство крупного культурно-социального комплекса. Проект предусматривает создание музеев мирового значения, галерей, культурного центра, жилого комплекса, а также вокзала сверхскоростного железнодорожного сообщения. Все это наряду с коммерческой недвижимостью будет полностью интегрировано в «зеленую» среду, а два километра набережных позволят в полной мере насладиться панорамой города.

Правительство Гонконга вложило в реализацию культурного центра Западного Коулун (WKCD) 2,8 млрд долларов. Завершится проект не ранее 2031 года. 📍

**КСТАТИ**

*В Гонконге местные и пригородные ж/д перевозки долгое время осуществлялись двумя компаниями – MTR Corporation (Mass Transit Railway Corporation) и KCRC (Kowloon Canton Railway Corporation). MTR Corporation владела семью линиями, включая аэро-экспресс (Airport Express), а KCRC тремя пригородными линиями и системой легкого метро (LRT - Light Rail). 2 декабря 2007 года произошло слияние двух компаний, и теперь они работают под общим брендом MTR Corporation Limited (MTRCL).*

*Первые три линии метро были проложены между 1979 и 1985 годами. В 2002 году сеть метро MTR расширилась: открыта линия Tseung Kwan O Line, а в 2009 году к ней добавили дополнительную ветку. В 2005 году была открыта линия метро для Диснейленда - Disneyland Resort Line.*

*Строительство железной дороги Коулун - Кантон (Kowloon-Canton Railway) началось в 1906 году и закончилось в 1910-м. Эта одноколейка с поездами сначала на паровозной, а затем и дизельной тяге соединила Гонконг и Гуанчжоу, столицу провинции Гуандун в Китае, расположенную на расстоянии около 100 км от Гонконга (Кантон (Canton), – это искаженное название Гуанчжоу). Так было до 1982 года, когда была проложена вторая колея и завершилась электрификация всей линии. При этом ее гонконгская часть превратилась в пригородную электричку East Rail Line с дополнительными станциями. Она заканчивается на станции Lo Wu, где пассажиры могут попасть на территорию Китая и пересечь на метро Шэньчжэня.*

*В конце 1990-х KCRC начала строительство линий West Rail Line и Ma On Shan Rail Line, которое завершилось в 2003 и 2004 году соответственно. Эти линии соединили пригороды Гонконга с его центром. 16 августа 2009 года открылась ветка до станции Hung Hom, где две системы метро получили еще одну точку пересечения. В начале 2003 года началось строительство второй ветки метро Lok Ma Chau Spur Line (между станциями Lok Ma Chau и Sheung Shui), соединившей гонконгское метро с метро Шэньчжэня в еще одном месте. Эту линию длиной 7,4 км открыли 15 августа 2007 года. Ее особенность – большое количества тоннелей и мостов.*

# ПРАГА В ЦЕНТРЕ МОСКВЫ

**НОВАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ ПОЗВОЛЯЕТ  
СОЗДАВАТЬ КИНОПРОДУКЦИЮ,  
НЕ ПОКИДАЯ СТОЛИЦУ**

Хорошо известно, что в советские годы всю западную жизнь отечественным кинематографистам приходилось снимать в Прибалтике. Профессор Плейшнер гулял по «швейцарскому» городу, находясь в Риге. В воспоминаниях о производстве фильма «Совсем пропавший» режиссер Георгий Данелия писал: «Американскую жизнь снимали в Литве». Некоторые улицы Риги, Таллина, их объекты фигурировали в кино так часто, что каждый раз при съемке Домского собора, например, операторам приходилось находить новые и новые ракурсы, чтобы не создавалось впечатление повтора.

● Наталья Лилина



Новое строительство, бурно развивавшееся последние годы в Москве и ее пригородах, расширило возможности выбора. Небоскребы, кварталы в самых разных национальных стилях существуют в столице и пригородах наряду с обычными домами. Бывшие фабрики и заводы, превратившиеся в жилые комплексы в стиле лофт, стали площадками для демонстрации жизни западной богемы. Школы в стиле Хогвартса, где проходил обучение Гарри Поттер, можно найти сразу за МКАД, в элитных коттеджных поселках. Да и замки в самых разных исторических стилях, если поискать, обнаружить не так уж сложно. Каждый коттеджный поселок гордится каким-нибудь замком Синдереллы с башенками кобальтового цвета. Интерьеры квартир и загородных домов – способ самовыражения наших соотечественников – превзошли по своей роскоши и убранству богатейшие жилища западных богачей. Интерьерный минимализм, хай-тек, являющийся явным стилистическим аутсайдером у жителей мегаполиса, тоже есть. Значит, снимать современные лондонские или нью-йоркские реалии можно без проблем. Тем более если интерьеры дополняет панорамное остекление, что для Москвы тоже уже не редкость. Есть даже гольф-поля, причем огромные и технически отлично оснащенные. Например, в Завидове.

В общем, у нас теперь, как в Греции, все есть. Дело только в стоимости «натуры». В целях экономии картины российского прошлого теперь принято снимать в провинции, например, в Ярославле. Это дешевле, чем даже в павильонах «Мосфильма». Строить специальные декорации на территории отечественной «фабрики грез» дорого. Жизнь советского периода часто воссоздают в Минске: рустированные фасады домов на центральном проспекте белорусской столицы очень напоминают города Советского

Союза. Поэтому если фильм полнометражный, а тем более сериал, едут снимать туда. Однако в последнее время ценник Минска тоже существенно вырос.

Не покидают родной мегаполис только производители клипов и рекламных роликов. Ради короткого кадра нет смысла тратиться на дорогу для целой съемочной группы. Иногда это не требуется и для полнометражного фильма, если не нужны большие общие планы. Поиски площадок осуществляют люди новой специальности – location-менеджеры. Они договариваются с арендодателями – владельцами квартир, домов, управляющими компаниями (УК) БЦ и ТЦ. ММДЦ «Москва-Сити» является наиболее часто мелькающей в кино и рекламе натурой. А платить приходится не только за съемку внутри, но и за съемку на улице. Если не получить разрешения, служба охраны попросит удалиться с территории. Сложности возникают тогда, когда УК одной башни дает разрешение на съемку, а другая не разрешает. При этом проходку с камерой надо сделать именно между ними, рассказывает location-менеджер Алексей Носов. Люди, занятые в этой сфере, имеют целые базы данных по объектам города, которые постоянно обновляются.

Комплекс «Белая площадь» на площади Белорусского вокзала, куда кинематографисты рвутся уже не первый год, рассказывает режиссер Алексей Боченин, пока остается недоступным. УК комплекса «Белая площадь» говорит твердое «нет!» людям с кинокамерами. Исключение было сделано только ради гостя столицы – кинозвезды Тима Швайгера, уточняет Носов.

Испанию, Францию, Чехию – все это теперь можно снять в центре Москвы, роль юга Европы часто играет Крым. «Скоро будем снимать Прагу на площадке БЦ «Новопасский двор». Краснокирпичная архитектура вполне это

позволяет. А дорисовать на компьютере на заднем фоне башни в пражском стиле совсем не сложно», – говорит Алексей Носов. Чтобы снять жизнь в Японии, Иране или Великобритании, тоже нет надобности выезжать за рубеж. В загородном доме одного известного путешественника есть интерьеры, обустроенные в национальных стилях этих стран. Владелец сдает площади в аренду для съемки. День работы в таких интерьерах обходится в 50 тыс. руб. И дом не простаивает.

Однако дефицит природы все-таки существует. А как же без этого? Мало остается ретро-квартир в старом московском стиле. Не так уж много в городе настоящих коммуналок. В павильонах все это можно воссоздать, но для быстрой съемки это и дорого, и трудоемко. Проще договориться с управой, полицией, жильцами коммуналки, сдвинуть пару шкафов в квартире и за один день снять все, что надо, говорит Носов. «Недавно по сюжету надо было найти дома с балконами, в кадре их должно быть шесть. Современные строители дома с балконами почти не строят, в основном с лоджиями. Старые объекты с балконами есть, но они давно заселены, а значит, надо договариваться и платить сразу нескольким собственникам, что гораздо дороже, чем в случае с одной новостройкой», – рассказывает Алексей Боченин.

В некоторых случаях при создании клипов киношников выручает мода на брутализм, суровый стиль, который уже не первое десятилетие ценится молодежной аудиторией. Именуемый гранжем в мире fashion-индустрии, он является бунтом против гламура и лоска. Для такой съемки не нужны люксовые интерьеры, дорогие дома и ухоженные лужайки. Нужны старые мосты, руины домов, исписанные граффити стены и прочие «ужасы нашего городка». Все это найти гораздо проще. А главное – бесплатно! 📸





# «МОЙ ГОРОД ИЗ ПЕСКА»

СЕРГЕЙ ФЕВРАЛЁВ – ХУДОЖНИК-ПОСТАНОВЩИК, КОТОРЫЙ СТРОИЛ И УСПЕНСКИЙ СОБОР XIV ВЕКА, И МОСКВУ XIX СТОЛЕТИЯ

Сергей Февралёв – один из самых востребованных художников-постановщиков в кино. Он работает с такими знаменитыми режиссерами, как Никита Михалков, Карен Шахназаров, Павел Лунгин, Александр Прошкин, Николай Лебедев. И все, что мы видим в кадре, придумано и построено им.

● Наталия Журавлёва



› **Сергей, кто решает, какой будет декорация в кадре, вы или режиссер?**

– Часто бывает так, что режиссер не имеет своего видения и соглашается с тем, что ты предлагаешь, иногда решение принимается обоюдно, а случается, что у режиссера уже есть свое видение декораций, но, честно говоря, его всегда можно переубедить. Потому что у художника свой жизненный опыт, свои потрясения и воспоминания, и возможно, что предложения художника увлекут и переубедят режиссера.

› **Вы художник-постановщик не только в кино, вы поставили более 30 пьес в театре. Где работать интереснее? Мне кажется, на сцене театра не особенно разгуляешься, а в кино возможностей больше. Вы же еще и натуру выбираете для съемок?**

– Напротив, в кино возможностей меньше. Это все-таки очень узкое направление, кино совсем не терпит условностей, особенно яркой авангардной условности. По крайней мере, пока у нас в России мало кому это удастся. Театр же с легкостью играет в нереалистичное пространство. В театре и на голой сцене можно создать нечто невероятное. Например, недавно я делал спектакль «Дикие лебеди»

по Стругацким в Музее истории ГУЛАГа – сцена маленькая, метров 6 на 4, а по замыслу режиссеров Ольги Шайдуллиной и Антона Калипанова, действие переносится из 1970-х годов в современный мир, где привычная техника – компьютеры и планшеты – является продолжением не только человеческого тела, но и разума. Я «накрутил» различных сценических приемов с телефонами и с планшетами, которые в руках актеров становятся марионетками, и технику, встроенную в их костюмы, в декорации. По большому счету это была авантюра, но режиссеры готовы были на это пойти. А кинорежиссеры стремятся чаще все-таки к быту, к бытовой правде. Но бывают исключения. Когда мы работали с Кареном Шахназаровым на «Анне Карениной», у него уже было поэтическое восприятие реальности, ему хотелось поэтического изображения, а не бытовой правды. Мне удалось то же самое сделать с Александром Прошкиным в фильме «Орда» и с Павлом Лунгиным в фильме «Братство». Эти режиссеры мне были интересны.

› **Уточните, что значит – поэтическое восприятие?**

– Ну это же просто. Одно дело – обозначение места действия или какой-нибудь красивый интерьер и другое дело, когда интерьер сам становится персонажем или антагонистом персонажа. Работая над фильмом «Орда»,



мы придумали, что Сарай-Бату – это «город из песка, который смывает волна времени». Мы строили практически из песка огромную декорацию. Клеили на нее песчаную основу, и это выглядело так, что вот сейчас накатит волна и декорация рухнет. Мы как бы рассказывали о будущем этого города. И это создавало некую странную ауру у людей, которые в этом песчаном городе живут, и получалась уже совершенно другая реальность. С этим решением был не согласен консультант. Он настаивал на историческом, археологическом изображении этой декорации. А мы делали не историческую, а поэтическую реальность. С Шахназаровым на «Анне Карениной» мы Анне с помощью декораций создавали невыносимо серую жизнь. Мы делали неудобные интерьеры, бал проходил в каком-то зале с черными мраморными колоннами, он больше напоминал зал для торжественных последних проводов, улицы Москвы и Петербурга мы выкрасили во все оттенки гранита, создав ощущение каменного и душного мешка.

› **Какой материал вы используете чаще всего? Или это тоже зависит от ситуации?**

– Да, главное – замысел, а материалы подбираем в зависимости от него, но технологическая особенность кинодекораций – это то, что мы их делаем

не на века, а только на время съемки. Естественно, каркасы декораций делаются из самых дешевых материалов. А вот фактуры практически всегда делаем из натуральных смесей, но за некоторым исключением – позолоту, мрамор мы заменяем росписью, какие-то интересные поверхности создаем бутафорским способом – пластиком, пенопластом, картоном, папье-маше.

› **Но вы же их потом своими руками и разбираете. Не жалко?**

– Не жалко, мы это делаем не сами – их разбирают строители. Сначала, когда я только пришел в профессию, было жалко, но потом привык. Некоторые декорации остаются. Ордынская декорация Сарай-Бату в Астраханской области сохранилась и работает сейчас как музей. Декорация к кинокартине «Анна Каренина» – Санкт-Петербург – тоже сохранилась на «Мосфильме» и используется как для съемок, так и в качестве экскурсионного объекта.

› **Вы сказали, что Москву тоже приходилось строить. Какие именно улицы или объекты?**

– На картине «Анна Каренина» мы создали одну декорацию, которая совмещала в себе Санкт-Петербург и Москву.

Строили не конкретные улицы, а некий собирательный образ. Для этой работы мы также делали интерьеры московских квартир. Для картины «Орда» мы построили Москву XIV века с площадью вокруг Успенского собора. И воссоздали интерьер второго Успенского собора времен митрополита Алексия.

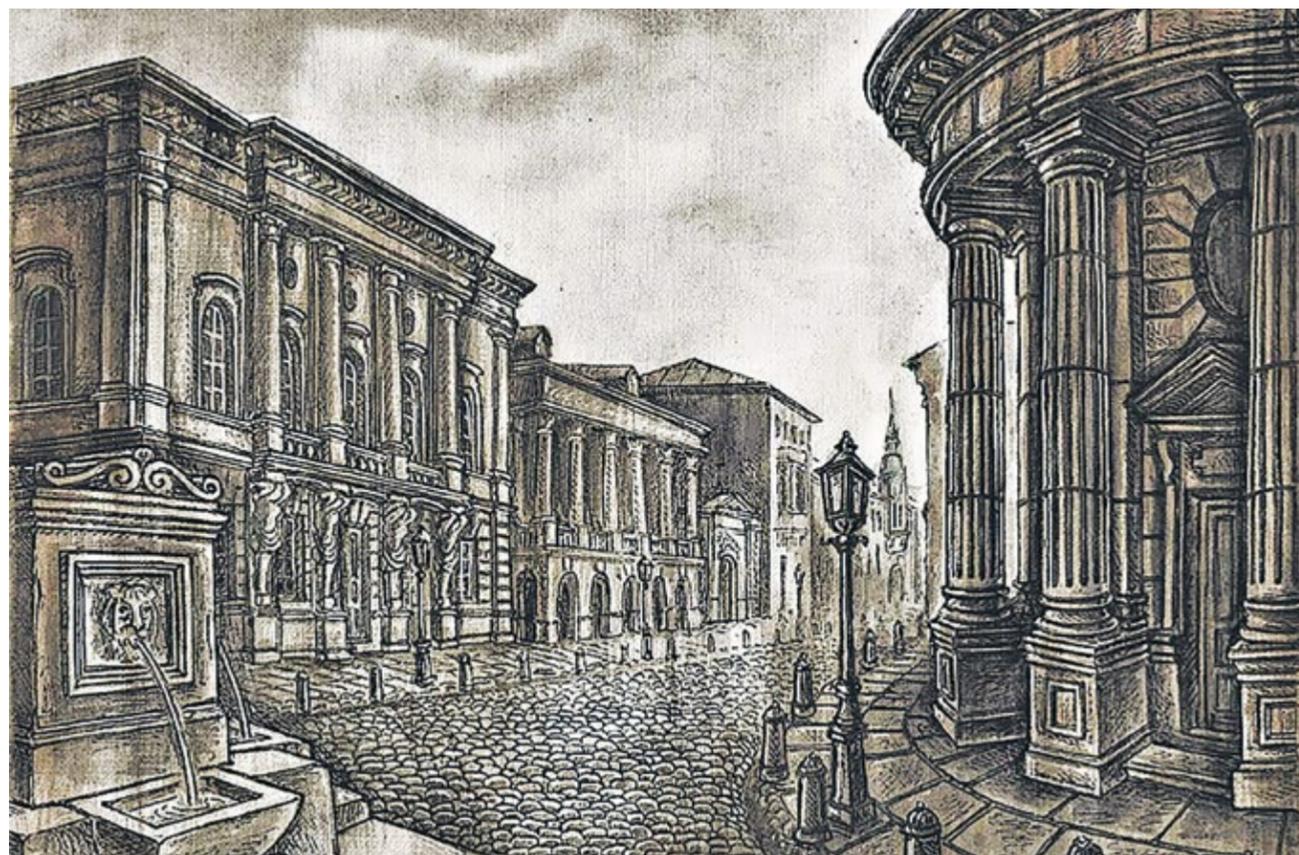
**› Вам приходится и исторический материал изучать, чтобы не отступить от исторической правды?**

– Любое кино – это концентрированная реальность. Несмотря на условности, мы, конечно, опираемся на исторические исследования, материальный мир эпохи, активно обращаемся к консультантам, специалистам. Есть такие элементы декорации, в подборе или изготовлении которых нам просто нельзя ошибиться. Например, работая над фильмом «Братство» о выводе войск из Афганистана, мы строили рынок Чирикаре. Для этого изготовили большое количество рыночных вывесок на дари и пушту, но, как оказалось, в России есть только один специалист по этим языкам. На «Анне Карениной» мы строили китайскую деревню для сцен о Русско-японской войне, там должно было быть много обереговых и не только надписей на китайском языке.

Но в Китае была языковая реформа, а письменность 1904 года очень сильно отличается от современной. Казалось бы, мелочь, но мы с трудом нашли человека, который смог нас проконсультировать по надписям. А консультации по предметному миру, архитектуре, быту! Порой приходится искать консультанта, чтобы задать ему всего один вопрос, потому что в науке все специалисты в основном узкопрофильные.

**› Получается, что вы в одном лице и историк, и художник, и архитектор?**

– Мне приходится знать многое, но глубокого знания по всем вопросам получить невозможно, поэтому основная моя задача – собрать профессиональную команду и правильно построить ее работу. Я придумываю декорации на уровне эскиза, а команда разрабатывает ее детально. Мне остается только отслеживать, чтобы все сделанное не противоречило придуманному мной образу. У меня уже сложилась своя команда, которая периодически пополняется. Эскизы, макеты, чертежи, разработка фактур, смета – вот неполный перечень работ, которыми приходится заниматься при создании декораций для кино.



**› А дома вы тоже все своими руками делаете?**

– Наша задача – организовать, поэтому зовем помощников. Шучу, конечно, все могу – и прибить, покрасить и подмазать, а поскольку я работал в театре, даже в кукольном, то своими руками делаю из дерева кукол. Жена у меня тоже художник-постановщик. Она делала такие картины, как «Рай», «Мешок без дна», «Белый тигр», поэтому даже на день рождения она просит меня подарить ей шурупверт!

**› Вы видите, как сейчас меняется Москва, а трудно ли сегодня в столице снять историческое кино?**

– Это огромная проблема. В Москве осталось очень мало уголков, сохранивших историческую аутентичность. То, что город сейчас убирает электропровода под землю, это огромный подарок для кино. Но для исторического кино этого мало. Мне кажется, для любого исторического города, включая и Москву, нужно несколько правил, возможно, даже законов. Например, запрет на белые пластиковые окна. Исторически цвет оконных рам либо кремовый, либо коричневый, либо цвет темного дерева. Необходим запрет на установку кондиционеров на исторические фасады в исторические

дворы. Вынесение зон для установки кондиционеров на чердаки. И нужен закон по магазинным и рекламным вывескам.

**› А что надо сделать с вывесками?**

– В исторической части города однозначно должен действовать какой-то закон по вывескам. Хотя бы утверждение на уровне города или что-то еще. Реклама на исторических улицах должна как минимум не мешать. Для этого, возможно, она должна быть стилизованной под эпоху. За рубежом в исторической части города, например, я очень часто видел вывески, либо стилизованные под старину, либо весь рекламный объем помещали в раму витрины, чтобы она не скрывала пропорции и компоновку исторического здания. А если говорить по максимуму, для съемок кино на улицах Москвы мешает огромное количество современных элементов. Из перечисленных – евроокна, кондиционеры, вывески и реклама. Из не перечисленных – спутниковые и телевизионные антенны, металлические входные двери, водосточные трубы из нержавеющей стали, металлические крыши ярких современных цветов, дорожные знаки и разметка на проезжей части, современное освещение улиц и многое другое. Иногда, чтобы снять небольшую сцену, нам приходится потратить огромные силы, чтобы декорировать или заменить все эти элементы. ☺





# КТО ТАК СТРОИТ?

## СФЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА – БОГАТАЯ ПОЧВА ДЛЯ КИНОИСКУССТВА

Долгие годы отечественная киноиндустрия черпала вдохновение, создавала образы и сюжеты, используя строительную тематику. Характеры и истории получались разными, но почти всегда жизнеутверждающими.

● Наталья Лилина



Иногда говорят, что любое искусство начинается с поэзии. К кинематографу это имеет прямое отношение. Вспомним стихотворение Владимира Маяковского «Рассказ Хренова о Кузнецкстрое и людях Кузнецка», написанное в 1929 году. Строки из него стали хрестоматийными: «Я знаю, город будет, я знаю, саду цвезть, / Когда такие люди в стране советской есть».

Позже почти забыли, что написано это о строителях Новокузнецка, работавших на возведении крупного промышленного гиганта. Слова приобрели обобщенный смысл и стали гимном всем труженикам-созидателям. Правда, теперь некоторые строки поэта-классика воспринимаются неоднозначно: «Свела промозглость корчею – неважный мокр уют, сидят впотьмах рабочие, подмокший хлеб жуют»... Помимо воли вспоминаешь о строительном контроле, который явно не одобрил бы таких условий труда. Но такова специфика искусства – оно отражает свое время.

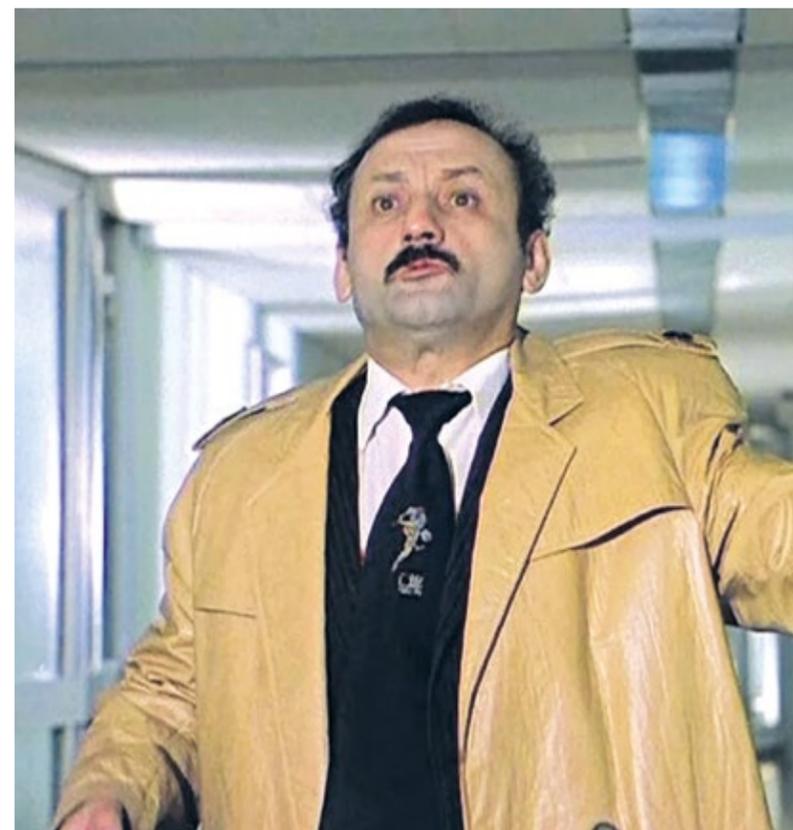
Первые образы строителей были исключительно положительными. Это были люди-символы, люди-борцы. И первый такой герой возник благодаря экранизации романа Николая Островского «Как закалялась сталь». Экранизаций было три. Неумоимый борец за коммунистические идеалы Павка Корчагин, разделившись с врагами революции, без устали работает на стройках страны. Все три фильма запечатлели важную ключевую сцену: люди

в военной форме и в буденовках ломают замерзшую землю, прокладывая железную дорогу. Получается, что в мирное время Павел Корчагин был дорожным рабочим. Причем работал он в районе родной Шепетовки и дорогу строил неподалеку от Киева. Для усиления идеологического эффекта пригороды Киева зимой были представлены кинематографистами как занесенные снегом сибирские земли. Таковы были художественные приемы советского кино, да и не только советского.

Фильм режиссера Юрия Егорова «Добровольцы», снятый в 1958 году, в преддверии оттепели, тоже был идеологически выдержанным, но его герои получились более «человечными». Обаятельные образы неразлучных друзей – Кайтанова, Уфимцева и Акишина – создали актеры Михаил Ульяновов, Петр Щербаков и Леонид Быков. Три друга добровольно записались в метростроевцы и ударно работали на строительстве метро до конца 30-х годов. А дальше – испанские добровольные бригады, Вторая мировая война... Идея фильма понятна, она воспекает вечные ценности – дружбу, преданность, любовь к Родине. Такими и были эти люди. Интересно, как выглядят костюмы метростроевцев того времени, – серые двубортные широкие куртки, широкополые шляпы. Все это делает их похожими на рыбаков-скандинавов. Киноведы теперь уже не могут ответить на этот вопрос – что было снято в па-

вильонах «Мосфильма», а что в тоннелях метрополитена. Доподлинно известно только то, что сцены в бомбоубежище запечатлели станцию метро «Охотный Ряд». Прекрасно смоделированы в кинопавильоне тоннели подземки. Там проходит важная сцена – собрание комсомольцев, на котором руководитель комсомольской организации пылкая красавица Леля Кайтанова (Элина Быстрицкая) отстаивает доброе имя своего мужа (Михаил Ульянов).

Другой культовый фильм – «Девчата» режиссера Юрия Чулюкина – был снят в 1961 году. В далекий сибирский поселок приезжает молодая повариха Тося Кислицына (Надежда Румянцева). Тося влюбляется в местного донжуана – Илью, работающего бригадиром на лесоповале. Эту роль исполнил Николай Рыбников. Но отношения рушатся: сердце Тоси разбито, она узнает о неприглядном поступке Ильи. Он заключил спор, что без проблем завоюет ее симпатию. Легкая комедийная мелодрама включает множество смешных эпизодов. В том числе и финальный, когда любовь побеждает все интриги. Примирение происходит, конечно же, на стройке. Вся молодежь поселка выходит на коммунистический субботник и трудится на строительстве домов. Илья работает на втором этаже, туда случайно с коробкой гвоздей поднимается Тося. И снова ссора, потом примирение и, наконец, первый поцелуй. Люди в строительных спецовках пылко целуются и даже собираются пожениться.



Фильм Константина Бромберга «Чародеи», снятый в 1982 году по роману братьев Стругацких, не связан со строительной темой. Но одна из его фраз, произнесенная «южным гостем» в исполнении Михаила Фарады, стала афоризмом. «Кто так строит?» – возмущается он, бегая по коридорам только что построенного советского учреждения. Коридоры его длинные и однообразные, а главный их декор – алюминиевые профили, обрамляющие пластиковые панели «под дерево». Но справедливости ради надо сказать, что дело здесь не в строительстве, а в навигации – именно она запутала героя, потерявшего вход и выход из новостройки-ловушки.

В 1963 году Георгий Данелия снял фильм «Я шагаю по Москве» по сценарию Геннадия Шпаликова. В нем несколько героев, один из них, сыгранный молодым Никитой Михалковым, – метростроитель Колька. Веселый, легкий, ироничный Колька по сценарию то занимается примирением новобрачных, то ловит подозрительного человека в городском парке, то выбирает костюм для свадьбы друга. И он, без сомнения, строитель новой формации: он и его друг, который немного знает английский язык, помогают шоферу такси доставить в нужное место пассажира из Японии. Конец фильма – своего рода гимн молодому метростроителю и городу, в котором он живет: устраивая дела друга, совершенно не выспавшийся, но бодрый Колька идет на смену. Он молод, ему хорошо просто потому, что прошел обычный летний дождь. Песня «Я шагаю по Москве», исполненная «метростроителем» Михалковым, остается шлягером долгие годы.

В фильме «Женщины», снятом режиссером Павлом Любимовым в 1965 году, нет героев-строителей. Но есть интересный эпизод, связанный с этой темой. Евдокия, молодая работница мебельной фабрики, женщина с неустоенной судьбой, возвращается из туристической по-

ездки в Париж. Эту роль в фильме исполняет актриса Инна Макарова. Ее наставница, суровая женщина по имени Екатерина Тимофеевна (Нина Сазонова), идет на работу и наблюдает такую картину. Евдокия в обтягивающем платье, с высокой прической, в туфлях на шпильках, стоя на штабелях железобетонных перекрытий, показывает работницам строительных бригад, как надо танцевать твист. Как сотрудница мебельного предприятия оказалась среди строителей, не совсем понятно. Скорее всего, это тоже был художественный прием. Все-таки твист на железобетонных конструкциях выглядит куда более эффектно, чем просто на улице.

Но самой запоминающейся картиной о стройке стала кинокомедия «Операция «Ы» и другие приключения Шурика» режиссера Леонида Гайдая, снятая в 1965 году. Широкий зритель смотрит и пересматривает ее уже несколько десятилетий. Действие эпизода картины связано с неким СМУ-61, куда за хулиганское поведение отправляют отработать 15 суток забулдыгу по кличке Верзила (актер Алексей Смирнов). Сцены проходят на стройке жилых домов – пятиэтажек панельных серий. По всей видимости, съемка там и проходила: рядом с не-

достроенными домами стоят подъемные краны, штабели железобетонных плит, стопки кирпича, а возле рабочего вагончика лежат рулоны рубероида. Верзила огромен и силен: он легко поднимает чугунную батарею, ломает руками кирпичи, но от работы отлынивает. Масса связанных с этим трюков и составляет сюжет фильма: практикант Шурик (Александр Демьяненко) задался целью вовлечь тунеядца в рабочий процесс. На какое-то время Верзила спасен, он попадает в компанию бригадира-демагога (актер Михаил Пуговкин), который считает своим долгом поставить процесс воспитания на высокий идейный уровень. Но истории о том, как «космические корабли бороздят просторы Вселенной», заканчиваются, тогда остроумный Шурик устраивает своему «напарнику» настоящий трудовой ад. Атрибуты стройки позволяют это сделать по полной программе.

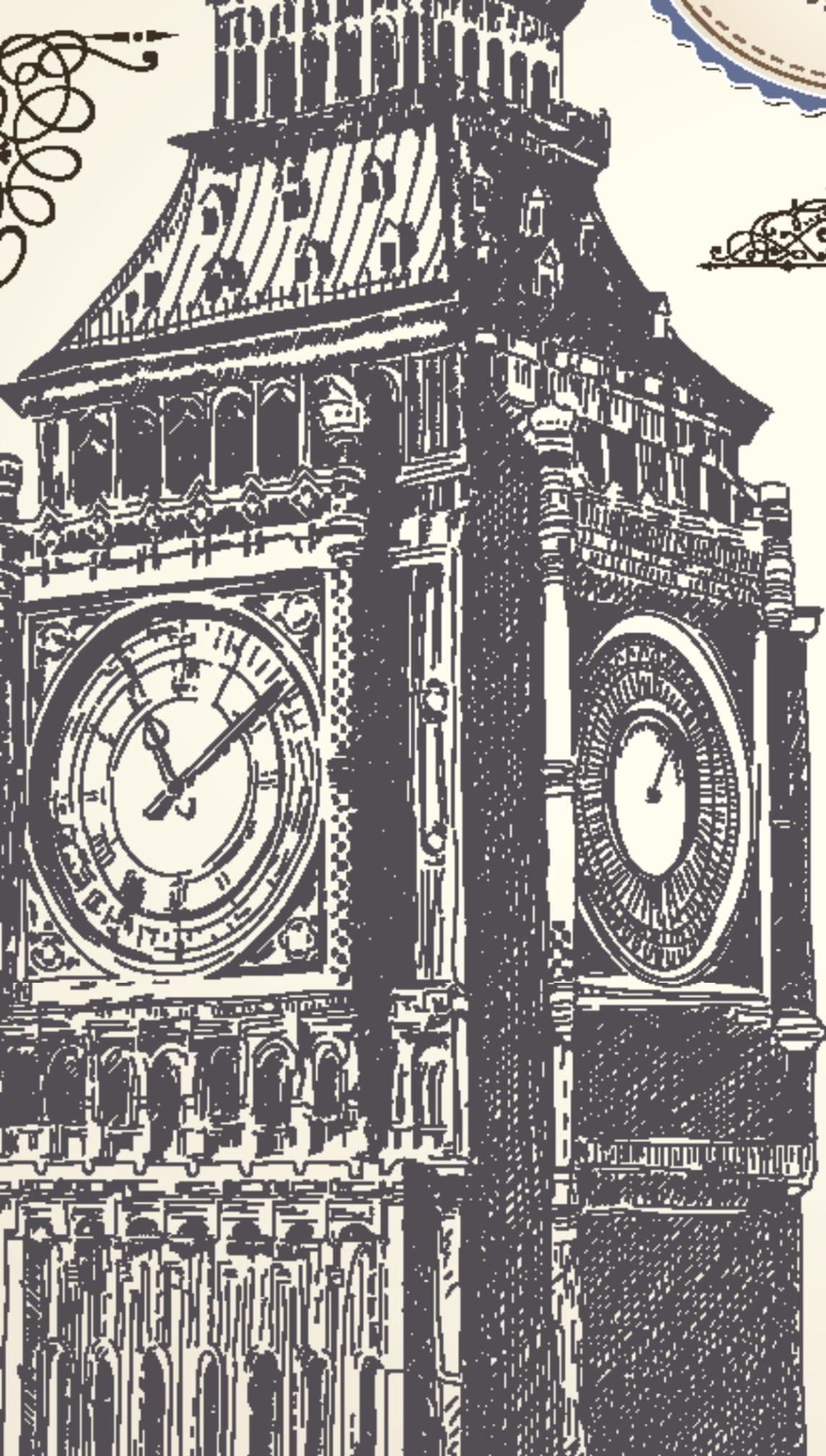
С наступлением рыночной экономики фильмов о строительстве и людях этой профессии явно поубавилось. Зато появились прекрасные объекты на улицах Москвы. Теперь у кинематографистов не возникает дефицита в площадках для съемки роскошной современной жизни – прекрасных офисов, особняков, апартаментов. Собственно, и выез-

жать на Запад для воссоздания жизни за рубежом уже не нужно – все есть в Москве.

В том числе и гастарбайтеры. Сегодня их ударному труду посвящена серия короткометражек, снятых Глебом Орловым для одного из телеканалов под общим названием «Наша Russia». Молодые рабочие из Средней Азии Равшан и Джамшут (актеры Михаил Галустян и Валерий Магдьяш) трудятся на отделке помещений то в новом многоэтажном доме, то на спортивных объектах Сочи. Ими руководит «начальника» (актер Сергей Светлаков). У незадачливых рабочих свое представление о прекрасном, о строительных технологиях, об инновациях. Они устанавливают унитаз на пьедестал, посыпают песком каток для конькобежцев – чтобы не скользил, вывешивают батарею за стену дома, считая, что если на улице будет тепло, то и в квартире тоже...

Они плохо и смешно говорят на русском языке, а еще смешнее ругаются. Но когда начальник, отчитав их, покидает место действия, гастарбайтеры изъясняются на родном языке высоким слогом! И зритель понимает: Равшан и Джамшут – интеллектуалы. Просто им надо зарабатывать деньги. Такова реальность. Весь интернет заполнен роликами, которые просматривают тысячи зрителей. ☺





# KEY TOPICS IN ENGLISH

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

## IN THE MIDDLE OF CITY

How public spaces are becoming drivers of megacities

## HONG KONG IS A DELICATE MATTER

Steve Yiwu on how to create comfortable transport hubs in Hong Kong

## SPACE FOR EVERYONE

The chief architect of Moscow Sergey Kuznetsov on changing the urban paradigm

Great Britain

**LONDON**



**LONDON**

# IN THE MIDDLE OF CITY

## HOW PUBLIC SPACES ARE BECOMING DRIVERS OF MEGACITIES

The relationship between man and the city is an incredibly changeable thing. A hundred years ago, most of the city was occupied by pedestrian streets in dense buildings, for half a century - highways and high-rise buildings, the population of which almost in full force went to work in the center or factory. In the 21st century, new demands are being made on the city: narrowing car roads and widening sidewalks, encouraging pedestrian and bicycle traffic, fighting a private car in favor of public transport, and most importantly, creating comfortable public spaces. Meanwhile, what is public space? What are the criteria for its comfort and how to measure them? How much does it cost to create such a place and can non-capital cities with modest budgets afford it?

👤 Dmitry Schipanov



Advanced megacities in one way or another declare a policy in their program documents aimed at creating comfortable public spaces. What is important, in the entire area of the city, not only in the center.

New York equips hundreds of mini-parks in small wastelands, the City Hall of London does the same under the city program, Singapore creates a framework of green areas and bike paths, Moscow is reconstructing the center under the My Street program and other territories under the My District program. This trend is today as stable as motorization of the 30–40s, and it is unlikely that the next fifty years will unfold.

There is no single understanding of what public space is in the expert community. So it is customary to call parks, squares and squares. That is, places of large crowds.

But strictly speaking, public space is the whole territory where access is not limited, regardless of property. That is, everything that is in the city that is not locked and not fenced. For this reason, the very wording “public space will appear in such a territory” is inaccurate. There is already space, the question is what the city does with it.

The most scarce resource in any metropolis is land. The dense buildings and network of streets that make the city a city generate a high population density. This means that a large number of people claim their land needs and aspirations.

Interestingly, the system is scalable.

For example, the population of Prague is 1,300,000. This is slightly larger than Samara and Omsk and slightly smaller

than Novosibirsk. However, it cannot be blamed for what is called provincialism in Russia – the lack of recreational areas, poverty of architecture, a poor assortment of establishments, and inefficient public transport. These are just the strengths of the Czech capital, which attract millions of tourists there annually.

But provinciality (in scientific terms, lack of urban functions) is abundant in Los Angeles, which has an agglomeration of almost 18 million inhabitants and is several times larger than Moscow (not to mention Prague) in area.

There are only two lines of a full-fledged metro and four – Light Rail, a hybrid of the metro and tram, which is isolated from car traffic, but crosses the streets in one plane. Intervals of movement can reach 10-15 minutes, as in the same Samara and Novosibirsk. This is due to the fact that the development is represented mainly by the private sector, scattered over a vast territory, which does not allow to form an urban environment for economic reasons. For a coffee shop – a small cross, for the metro – few passengers per kilometer, a small business can develop only by renting corners on the reservations of shopping centers.

You can even go for a walk in a very limited number of areas, such as Hollywood or CBD (Central Business District, a business skyscraper city center).

In other words, the scalability of the city lies in the fact that one and a half million Prague is more a city than the 18 millionth Los Angeles, it presents more urban functions.



## Street square

The lion's share of public spaces in the city falls on the streets. For example, in New York, this is about 25% of the city's area, 10 thousand kilometers of roads and twice as many sidewalks. The author of the book “Battle for the cities”, the former head of the Department of Transportation of New York, Janet Sadik-Khan, called her department the largest developer in the city.

Street as a public space is the basis of the urban environment. It is she who forms the character of the city, its corporate identity (of course, if the city has a qualified chief architect, design code and coloristic passports of the facades). A well-planned street encourages the development of small businesses, motivates people to walk more, often drop in cafes and eateries, buy coffee while waiting for a bus, and chat with strangers on a bench.

The shift in priorities for urban mobility and street planning from cars to pedestrians is a current global trend.

Every pedestrian on the street makes the city more convenient. This is minus one car on the road or an empty seat on the bus. Walking makes the townspeople healthier and happier – experts spoke about this a lot at the 2019 Moscow Urban Forum.

For example, in February 2017, the London Department of Transportation (TfL) approved a plan for implementing projects that meet the Healthy streets concept.

The British capital is going to invest 2.1 billion pounds in this concept. At first glance, it is paradoxical that the program of “pedestrianization” of the metropolis and the arrangement of public spaces is launched by the Department of Transport, but there are reasons for this. 19% of the area on the central streets of London is still occupied by cars, while they account for only 11% of city trips. Walking routes and the use of public transport will reduce the number of personal cars in the city, increase human traffic on the streets, and give an incentive to the development of small businesses.

The idea of the program is formulated something like this: in the future, every Londoner should be able to walk the streets at least 20 minutes a day or ride a bicycle, not suffocating from the exhaust, enjoying the views and improving their health. For their implementation, it is necessary that the residents of a huge city agglomeration voluntarily choose bicycles and public transport instead of cars, and new design elements and infrastructure appear on the streets.

British scientists have also calculated the economic effect of a 20-minute daily walk or bike ride. This will save £ 1.7 billion in health over the next 25 years.

Because the number of patients with hip fractures will decrease by 85 thousand people, the number of people with dementia – by 19 thousand, and the number of people with depression – by 18 thousand.

In Moscow, similar functions were implemented during the My Street program. The expansion of sidewalks, the



slowdown of car traffic, the creation of pedestrian and semi-pedestrian streets led to the growth of small business and the popularity of walking among Muscovites. At the St. Petersburg Economic Forum in June 2019, Moscow Mayor Sergei Sobyenin announced a 20-fold increase in the capitalization of some buildings in beautification areas.

According to a study by the Strelka CB Center for Urban Economics, for the first year, the number of vacant areas on landscaped streets decreased from 14 to 6%, and on unfunded ones – from 10 to 8%. Some entrepreneurs noted a 20% increase in profit over the weekend, an average of 20% increase in the number of tourists among visitors.

A similar program in the cities of California increased street retail sales by 105%, the market value of commercial real estate increased by 167%, and empty commercial space decreased by 76%. In New York, after the reconstruction of a single Vanderbilt Avenue, sales in stores, restaurants and bars in the first year increased by 39%, and doubled after another two years.

## Smallest park

The park is not always a landmark project like the Moscow Zaryadye or the Chicago Millennium. Its area can occupy several square meters. We are talking about parklets - platforms that are installed in parking spaces along the street. These are temporary structures, most often seasonal, which are taken away for the winter, leaving room for cars.

Most often, on parquet floors, green corners with benches are equipped, where you can rest and catch Wi-Fi from the nearest cafe or distribution point of the municipal network.

They rarely become a full replacement for the summer terrace of a cafe, but can significantly help in a dense urban area, where there is no place to place a veranda or park, but there is a need for them.

U.S. non-profit university development district university city district has conducted a study on the use of flooring in CBD Chicago, New York and Los Angeles. It showed that comfort zones at the parking lot increase the permeability of the establishments opposite which they stand by 20%. Meanwhile, a third of users of parklets are not customers of the surrounding business, which makes these sites full-fledged public spaces.

One of the most popular parklets in San Francisco used 150 people per day.

Prema Gupta, UCD Director for Planning and Economic Development, remarked: "The argument that we previously understood qualitatively was now able to confirm quantitatively. What is better for this pair of parking spaces – a public space for 150 people or two cars?"

The advantage of parklets is in their compactness and mobility, but most importantly – in price. It is possible to equip a comfortable public space for several tens of thousands of rubles, while paving such a site with tiles will cost millions of

rubles, not to mention the time for designing, preparing the soil, arranging drainage, and so on. In addition, it happens that public spaces do not work: for example, a very popular cafe nearby was closed – and people stopped walking along this street. Parklet can be loaded onto a truck and taken to another point in the city. With tiles, this is noticeably more difficult.

## Pocket square

In the dense quarterly buildings of the historical city center, quite often you can notice violations of the "red line" of the streets (the line in which the facades of the houses are "pulled"). These are land plots that were planned to be built, but failed, or the houses were destroyed by fires or war. Such places are especially numerous in Moscow and St. Petersburg, they were badly damaged during the Great Patriotic War, but on the whole they preserved the historical environment.

Often these areas are empty, overgrown with weeds or spontaneous parking. However, in their place you can equip the points of attraction.

One example in Moscow is Maya Plisetskaya Square on Bolshaya Dmitrovka, where hundreds of people gather on

several tens of square meters during the day. In addition, the famous graffiti with a portrait of a ballerina perfectly complements the urban landscape.

Such parks can be located on the undeveloped corners of the streets, in the intervals between houses with point building, inside the roundabouts, as was done in Washington on all the rings, and a whole park with a fountain is set up at Dupont Circle. Another example is the New York Columbus Circle, where inside the ring on the corner of Central Park there is a square with a fountain and seats, the cross-country capacity of which at any time of the day amounts to hundreds of people.

## ABC of a good park

Park territories, in contrast to the formats described above, imply not a momentary passing interest, but conscious use. In small parks such as the Tyufel Grove or Grandma's Park in Moscow, the Tauride Garden in St. Petersburg, the embankment of Lake Kaban in Kazan, residents of the surrounding areas come for a walk. Larger parks attract people from all over the city – Gorky Moscow Park, Galitsky Park in Krasnodar, which is actually called the "Krasnodar City Park", but is remembered by the name of the construction sponsor and even indexed on online maps.



There are projects of the Zaryadye level, Peterhof, Highline Park in New York, Gardens by the Bay in Singapore, where tourists from all over the world go. They are united by one thing - here people go and go on purpose.

Designing public spaces is a multifaceted task, requiring the participation of a large number of specialists, on which the attractiveness of the place depends. But, according to urbanist Arkady Gershman, the key principles are quite simple: "If we talk about general principles, there are two of them: there should be places in public areas where you can: 1) sit and 2) eat. Although okay, who am I kidding, there should still be Wi-Fi."

The park should be interesting to the widest possible range of people, for which it needs to be saturated with various activities. For example, Zaryadye invites you to visit the museums of the oldest Moscow region, take a leisurely walk between the birches, take part in high-tech multimedia performances, enjoy the views of the Kremlin from the Soaring Bridge, eat and dozens of other types of activities. It is interesting for a student, a senior citizen, and a tourist from Australia, and a Muscovite in the tenth generation.

Similarly, albeit on a smaller scale, the Tyufel Grove works, where you can walk and jump on trampolines.

An interesting park operates in Naryan-Mar, a city in the Far North. Due to the climate, most of the year ordinary city parks are empty, but local authorities have found a way out. In the building of the Palace of Culture, a greenhouse is opened under the roof, open from morning until late evening, where real jungles are formed, in the center of which a fountain murmurs, and visitors can use benches and swings. Of course, the aesthetics of the park is also important. Green spaces, water, differences in the terrain and unusual artificial structures work for it. For example, Singapore's Gardens by the Bay are known for their "cyborg trees": huge, 20-story house-tall frames, covered with natural vegetation, making them look like gigantic trees from another planet.

In any case, the park becomes really interesting, which has a bright unique detail that makes it unlike others. The "conveyor line" in the "Tyffel Grove", the Peterhof fountains, the "Floating bridge" in Moscow and Singaporean "trees" are features of unique parks that occupy a place in all guidebooks.



## Public KPI

Calculating the effectiveness of public space is incredibly difficult. It all depends on its size. Placemaking is a whole science of planning, design and management of public spaces in the city.

Project for Public Spaces (PPS), a nonprofit organization for public space planning, offers the Powers of Ten methodology. There must be at least ten activities in the public space that its visitors can take.

"Park is good. A park with a fountain, playground and popcorn is even better. The library across the street is just wonderful. If there is a cafe, bus stop, bike path and ice cream parlor nearby, then you have what most people consider to be a great place," the description of the idea says.

The number "10" means that every resident of the city will find something to do in this park. And this will provide a stream of visitors. It can be benches, playgrounds, as well as areas where you can listen to music, eat, meet interesting people.

In addition, public spaces must work systematically. Different functions need to be saturated in different areas of the city – the skating rink will work better near the university, and the playground in the sleeping area. They must be linked to each other and the city's transportation network. For example, Zaryadye Park is only part of a comprehensive program for the reconstruction of 105 parks.

A large number of visitors makes the public space safe and interesting – here everyone interacts and communicates, and in a public place no one will sell drugs or commit robberies.

Moreover, antisocial activities (excessive drinking of alcohol, for example) that are known to love silence and solitude are supplanted from such places.

It is possible for a layman to evaluate whether space works or not according to one simple technique: if the place is good, people will come to it specially, and random passers-by will be delayed. A place can be considered very good if those who are not very along the route are laid through it. Finally, another criterion for a good public space is to make appointments and dates. ☺



# HONG KONG IS A DELICATE MATTER

## STEVE YIWU ON HOW TO CREATE COMFORTABLE TRANSPORT HUBS IN HONG KONG

Hong Kong is much like New York, London and Moscow. It is a restless city of skyscrapers that never sleeps. And although the atmosphere of a vibrant metropolis is everywhere, there is a difference from other places – it is not only water, mountains and high-rises, but also a unique transport system: clear, punctual and well organized. The main thing is an approach to planning. Here, metro and railway stations are not built separately; this is only part of the global projects. This was told in an interview with "Inzhenernye sooruzheniya" chief adviser on planning and real estate issues of MTR Corporation Limited (Hong Kong) Steve Yiwu.

Andrey Makarsky



► **Mr. Yiwu, what is the main difference between Moscow and Hong Kong and our transport systems?**

– In Hong Kong there are no such beautiful stations as in Moscow, but we are famous for its system of integration of different types of transport: this is the metro, railway, which are perfectly interconnected. About half of the stations were originally designed with convenient transfers.

Hong Kong is located in the south of China, it is a vertical city that grows upward and not sideways, so it has a high population density. Many people prefer to use public transport, because it is the most predictable and comfortable. As a rule, these are citizens who are accustomed to value their time.

Railways (we also include metro and trams in this

concept) have two main tasks – comfort, passenger safety and profitability.

We really needed a subway system. But the city did not have the funds for its construction, since they were invested in education, housing and jobs. Then we decided that this transport system should become self-sustaining.

► **How did you achieve this?**

– We decided to build not just metro stations that perform a purely transport function, but to erect centers for the development of territories, which includes a set of additional services: shops, housing, all kinds of entertainment, jobs.

In 1975, the MTR Corporation was founded, which was fully responsible for creating the metro system. We did

not have investments from the state, so we first showed the profitability of the project, and then went public. The composition of the board of directors included ministers – this was necessary in order to show not only the commercial importance of the project, but also the interest of the state in it.

Today, almost half of the revenue structure of the metro is what we get from the sphere of trade and entertainment. Thanks to this, we have financial resources that we devote to maintaining the smooth operation of this type of transport.

Our model is called "railway plus real estate." We do not separate these two components. People who live near the stations use not only transport, but also all associated infrastructure.

► **Has such a system survived today, or are the state building new lines and stations?**

– Of course. When we are told that we need to build a new station or a new line, we look at how we will develop the adjacent territories. After all approvals and approvals, we pay the amount for the land that we plan to use. MTR fully finances the construction, while the government only gives a discount on plots, since it sees interest in this.

Then, we work with developers and share all risks with them, but in the future we also share profit with them.

► **What do you need for projects to be successful?**

– We need the support of officials, legislation that supports just such a structure. It is also important that a large number of services and services can exist near the station.

It is important to create modern comfortable public spaces that will attract passengers and local residents. We believe that this is the key to success.

► **Tell us about the project, which is in the center of your attention now.**

– For example, we are currently implementing a comprehensive development project for the West Kowloon Cultural District. The territory intended for the implementation of the project is a vast area overlooking the harbor, actually "reclaimed from the sea." There we plan the construction of a large cultural and social complex.

The project provides for the creation of museums of world significance, galleries, a cultural center, a residential complex, as well as a train station for high-speed rail. All this along with commercial real estate will be fully integrated into the green environment, and two kilometers of embankments will allow you to fully enjoy the panorama of the city.

The Hong Kong government has invested \$ 2.8 billion in the implementation of West Kowloon Cultural Center. The project will be completed no earlier than 2031. ☺

## REFERENCE

*In Hong Kong, local and suburban rail transport has long been carried out by two companies – MTR Corporation (Mass Transit Railway Corporation) and KCRC (Kowloon Canton Railway Corporation). MTR Corporation owned seven lines, including Aero Express (Airport Express), and KCRC three suburban lines and a light metro system (LRT – Light Rail). On December 2, 2007, the two companies merged, and now they operate under the common brand MTR Corporation Limited (MTRCL).*

*The first three subway lines were laid between 1979 and 1985, and the construction of the East Kowloon Line (Shatin-Central Link). In 2002, the MTR metro network expanded: the Tseung Kwan O Line opened, and in 2009 an additional line was added to it. In 2005, the Disneyland subway line was opened – Disneyland Resort Line.*

*The construction of the Kowloon-Canton Railway began in 1906 and ended in 1910. This single-track railway, first by train and then by diesel, connected Hong Kong and Guangzhou, the capital of Guangdong province in China, located at a distance of about 100 km from Hong Kong (Canton is the distorted name of Guangzhou). That was until 1982, when the second track was laid and the electrification of the entire line was completed. At the same time, its Hong Kong part turned into a commuter train East Rail Line with additional stations.*

*It ends at Lo Wu Station, where passengers can enter China and transfer to Shenzhen subway. In the late 1990s, KCRC began construction of the West Rail Line and Ma On Shan Rail Line, which was completed in 2003 and 2004, respectively. These lines connected the suburbs of Hong Kong with its center. On August 16, 2009, a branch opened to the Hung Hom station, where two metro systems received another intersection point.*

*In early 2003, construction began on the second Lok Ma Chau Spur Line subway line (between Lok Ma Chau and Sheung Shui stations), connecting the Hong Kong subway with Shenzhen subway in another location. This line with a length of 7.4 km was opened on August 15, 2007. Its feature is a large number of tunnels and bridges.*



# SPACE FOR EVERYONE

## THE CHIEF ARCHITECT OF MOSCOW SERGEY KUZNETSOV ON CHANGING THE URBAN PARADIGM

Modern megacities around the world set the trend for creating cities that are comfortable and interesting for all residents. Regardless of income level, hobbies and dreams, each citizen should find a place for himself according to taste and needs. What is this place, what is inherent in it and how is the effectiveness of its work measured, said the chief architect of Moscow Sergey Kuznetsov.

👤 Dmitry Schipanov



**– What is public space in the modern sense?**

– Public space in the modern world is a space into which an unlimited number of people can get. That is, in fact, leaving the house on the street, we already find ourselves in a complex, ornate system of public spaces. Everything from sidewalks to parks and squares are public spaces in a modern city. Naturally, they have their own gradation, the level of saturation with different activities.

One thing is clear – for a modern resident of a metropolis, needs and the approach to using non-personal space are radically changing. The task of the city in this case is to create conditions for various activities, without forcing people themselves to it and at the same time to keep all public territories open, not to enclose them.

**– What is the difference between a bad public space and a good one, what are the evaluation criteria?**

– Perhaps the main indicator of success, the quality of space is its openness and demand for citizens. The easiest way to

explain with an example. The reconstructed Triumph Square is never empty. On a swing, which has become the hallmark of the entire surrounding area, swing in any weather and at any time of the day. At the same time, tourists and townspeople rest on benches, and cafes in the square are in great demand. At the same time, in the usual Soviet park, which is fenced and in which you often have to go far to the nearest bench, you can never meet anyone in winter.

And the empty, unfilled areas reserved for parking are transit territory at best, and at worst pedestrian obstruction.

**– Is it possible to measure the effectiveness of such places in general? What methods are used in Moscow?**

– Efficiency can be measured by indicators such as demand and popularity. A successful space has visitors, it is filled with various activities. And business comes along with people – you are unlikely to meet a successful space without a coffee shop or a small restaurant.

**– What is the role of TPU on the map of public spaces?**

– Transport hubs in themselves are very saturated, demanded objects. Naturally, their organization must be approached with complete seriousness. It is important to consider the direction of pedestrian flows, which will quickly and conveniently connect different types of transport – this is the most important requirement in the organization of such spaces. At the same time, it is important to provide comfort and related services. I think the same small shops and cafes will be in demand. You may need lounges and other static places where passengers could relax and just sit.

**– Is public space a zone of responsibility of authorities or are private companies equipping them too?**

– Yes, of course, private companies organize public spaces and do it at a fairly high level. Organizing parks, recreation, thoughtful yards has become the norm for players in the Moscow real estate market. It is enough to recall the redevelopment of the ZIL. In addition to residential buildings, the developer has already opened a modern, comfortable park, a well-equipped embankment of Marc Chagall, the project includes a public building – a branch of the Hermitage.

This is not the only example – comfortable small parks, designer playgrounds, thought-out modern areas, boardwalks and boulevards appear along with new residential complexes.

**– In what direction will the public spaces of Moscow develop further?**

– The direction is set in the direction of increasing comfort, convenience, a variety of functions. Ideally, all parks should be designed not only for walking, embankments – not only for cars, and streets – not just to quickly pass from point A to point B.

A comfortable public space should be convenient and in demand for all people, regardless of their position in society, their mode of transportation and range of interests.

**– What is the average service life for the sites?**

– The sites should serve as much as they will be in demand. It is a matter of operation and maintenance. At the same time, the authors of the concept can provide for a



gradual transformation and change of basic functions – this approach is used and is known in the world.

**– Will Moscow work in line with the global trend for the de-mobilization of public spaces, especially streets?**

– Yes, this trend has long existed, and Moscow supports it - sidewalks are expanding, pedestrian zones have begun to appear where the car cannot get. New residential neighborhoods are being designed without parking lots in the courtyard – and this is one of the design features, this is in demand by buyers, because people know that children can be let out for walks on the street, landscaping will be preserved, and the yard will not turn into a chaotic parking lot.

For car owners, of course, comfortable conditions are also provided for – these are underground parking lots and freestanding structures. I think that this trend will continue to develop further, it will cover more and more new areas, because it helps to make the city more humane, safe and convenient for residents. 🌱



## ПРОЕКТИРУЕМ БУДУЩЕЕ, СТРОИМ НАСТОЯЩЕЕ!

### Парк «Зарядье»

Уникальный природно-ландшафтный парк у стен Кремля. Это первый новый парк Москвы в границах Бульварного кольца за последние 200 лет. Парк «Зарядье» – новый городской парк и культурно-просветительский центр Москвы с уникальным ландшафтом и растениями, представляющими основные природные зоны России, с двухуровневой набережной и смотровой площадкой «Парящий мост». Парк открыт в 2017 году.

### Московский концертный зал «Зарядье»

Высокотехнологичный многофункциональный концертный комплекс с двумя залами и двумя открытыми амфитеатрами был спроектирован и построен за три года. Трансформирующие механизмы позволяют преобразовать пространство Большого зала под проведение различных по формату мероприятий всего за 40 минут. Каждая деталь концертного комплекса создавалась и монтировалась в соответствии с рекомендациями мировых экспертов в области акустики. На кровле зала расположена прогулочная зона парка, накрытая «Стеклянной корой» - куполом с солнечными панелями. МКЗ «Зарядье» открыт в 2018 году.

### Большая спортивная арена «Лужники»

Самый вместительный стадион России, центральная арена Чемпионата мира по футболу 2018 года. Реконструкция стадиона была проведена в достаточно короткие сроки с учетом требований FIFA и сохранением исторического фасада. При этом удалось сохранить атмосферу и дух легендарного стадиона, а в проекте удачно соединились история и современность. Стадион открыт в 2017 году.

### Центр художественной гимнастики

Центр художественной гимнастики станет частью крупного спортивного кластера на территории ОК «Лужники». В ЦХГ будет создана современная инфраструктура для проведения тренировок и соревнований, в том числе, международного уровня. В ЦХГ предусмотрена арена на 4 тыс. зрителей, тренировочные, хореографические и тренажерные залы, а также гостиница для спортсменов, медико-восстановительный центр, современный пресс-центр и помещения для обслуживания тренеров, судей и спортсменов. Проект Центра художественной гимнастики разработан при помощи технологий информационного моделирования (BIM). Площадь здания составляет около 25 тыс. кв.м. Возводится по заказу инвестора.

### Развитие метрополитена Москвы

«Мосинжпроект» - управляющая компания по строительству новых линий и станций московского метро с 2011 года. Компанией построено 75 км новых линий, 38 новых станций и 9 электродепо. Сегодня активно реализуется самый масштабный проект столичного метроостроения – Большая кольцевая линия протяженностью 70 км с 31 станцией. Для удобной пересадки пассажиров на разные виды транспорта на базе станций метро строятся многофункциональные транспортно-пересадочные узлы.





**МОСИНЖПРОЕКТ**