



ИНЖЕНЕРНЫЕ СООРУЖЕНИЯ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ
ЖУРНАЛ
АО «МОСИНЖПРОЕКТ»

№6 (36) – 2020

www.mosinzhproekt.ru



ГОРОДА ПОСЛЕ ЛОКДАУНА

Эпидемия коронавируса приведет к формированию гибкой городской среды, трансформации общественных пространств и отразится на образе жизни людей

НОВЫЙ МИР

Как пандемия изменила мегаполисы и поведение их жителей

ПРАВО НАЗЫВАТЬСЯ ЛУЧШИМИ

Шесть объектов АО «Мосинжпроект» претендуют на победу в городском конкурсе

РЕНОВАЦИЯ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

Миллион москвичей улучшат свои жилищные условия

2020
FINALIST
BEST CULTURAL & SPORTS
INFRASTRUCTURE

30
mipim
AWARDS

IRINA VINER-USMANOVA RHYTHMIC GYMNASTICS PALACE

VOTE

MOSINZHPROEKT

ИНЖЕНЕРНЫЕ
СООРУЖЕНИЯ

№6 (36) — 2020

Профессиональный журнал
АО «Мосинжпроект»

Главный редактор:
Денис Есипов,
член Союза журналистов России

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

Выпускающие редакторы:
Татьяна Поликанова
Александр Шибанов

Дизайн и верстка:
Антон Ладыгин
Анастасия Аболихина

Фотографы:
Михаил Колобаев
Руслан Кривобок

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

Учредитель:
АО «Мосинжпроект»
Адрес учредителя и редакции:
125252, Москва,
Ходынский бульвар, д. 8
E-mail: press@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 «Печатный Дом Ильиных»
143581, Московская область,
Истринский район,
сельское поселение Павло-Слободское,
деревня Лешково, д. 242

Подписано в печать 26.06.2020 г.
Тираж: 3000 экз.
Распространяется бесплатно.



Денис Есипов,
главный редактор журнала
«Инженерные сооружения»

Эпоха постпандемии с ее социальным дистанцированием, повышенной ценностью гигиены и здоровым образом жизни поставила под вопрос сам факт существования городов в том виде, к которому все привыкли. В этом номере «Инженерных сооружений» мы поговорили с различными экспертами о том, каким станет город будущего, как изменятся дома, офисы, торговые центры и другие общественные пространства.

По мнению ряда специалистов, есть все шансы, что города изменятся к лучшему, ведь история показывает, что многим в своем развитии они обязаны, как ни странно, эпидемиям. В Лондоне, например, после очередной эпидемии чумы в XVII веке начали активно строить каменные дома, а после «испанки» архитекторы изменили подходы к проектированию жилых домов и даже целых районов. То есть в выигрышной ситуации сегодня окажутся те девелоперы, предприниматели и проектировщики, которые сумеют подстроиться под меняющиеся запросы, предложат продукты, отвечающие новым ценностям.

Большинство экспертов сходятся во мнении, что после эпидемии города возьмут курс на децентрализацию. Речь идет о том, чтобы человек мог получить все необходимое в шаговой доступности от своего дома. Поэтому в местах плотной жилой застройки должны появиться больше торговых и офисных пространств, парков, широких тротуаров и велодорожек.

При этом близость к месту работы для многих больше не будет являться существенным фактором при выборе жилья, поскольку наметившийся тренд на перевод части сотрудников на удаленную работу, скорее всего, продолжится и после снятия ограничений. По мнению экспертов, жители крупных городов при покупке жилья все чаще будут делать выбор в пользу пусть и удаленных от центра, но менее густонаселенных районов, где стоимость квадратного метра будет предложена ниже, а качество жизни – выше.

Проектируемые общественные и жилые пространства должны стать более гибкими. Это касается как функционала нежилых зданий, где должно стать больше возможностей для размещения людей с учетом социальной дистанции, так и планировки квартир, которые становятся для многих офисом, местом для учебы и занятий спортом.

Города, безусловно, никуда не исчезнут, но реальностью может стать их полная цифровизация. Цифровая культура во многом станет определять стиль, образ жизни, предпочтения, интересы.

СОДЕРЖАНИЕ

4

КОРОТКО О ВАЖНОМ
НОВОСТИ

СОБЫТИЕ

6



ПРАВО НАЗЫВАТЬСЯ ЛУЧШИМИ
Шесть объектов АО «Мосинжпроект» претендуют на победу в городском конкурсе

12

ВАШ ВЫХОД, «СОФИЯ»
На северо-восточном участке БКЛ завершено строительство тоннеля

16

ПРОЕКТЫ

**РЕСТАВРАТОРЫ
ВЫШЛИ НА БЕРЕГ**
Речной вокзал возрождается на севере столицы

20

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО



НА МЕТРО ДО «ВНУКОВО»
Началось строительство участка подземки в столичный аэропорт

ТЕМА НОМЕРА:

ГОРОДА ПОСЛЕ ЛОКДАУНА

26



НОВЫЙ МИР

Как пандемия изменила мегаполисы и поведение их жителей

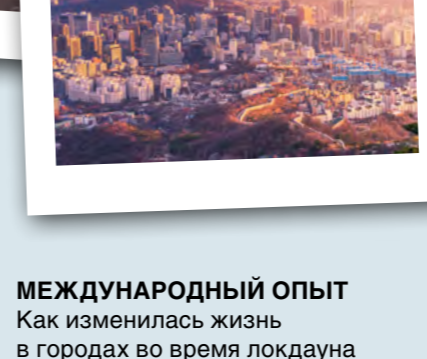
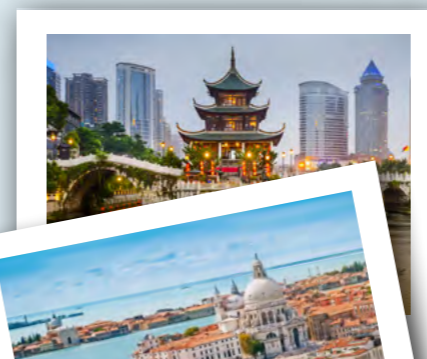
34



ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН

Эксперты о будущем городских пространств

56



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

Как изменилась жизнь в городах во время локдауна

64

ИНВЕСТИЦИИ



ТЕЛЕГРАФ

ОСТАНЕТСЯ НА СВЯЗИ
Памятник архитектуры на Тверской улице будет преобразован в многофункциональный комплекс

76

ОПЫТ

**РЕНОВАЦИЯ
НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ**

Благодаря городской программе миллион москвичей улучшат свои жилищные условия

84

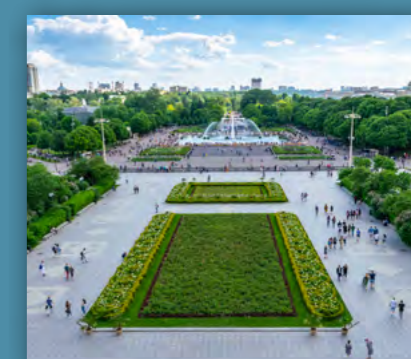
ПРОФЕССИОНАЛ

СТРОЙКА, ЛЮБОВЬ И ГОЛУБИ

Ветеран Стройкомплекса Олег Кузнецов об уникальных столичных проектах и увлечении на всю жизнь

90

ИСТОРИЯ



ПРОЕКТОМ ПРЕДУСМОТРЕНО
В 2020 году отмечаются круглые даты со дня рождения трех бывших главных архитекторов Москвы

98

KEY TOPICS IN ENGLISH

МИНСТРОЙ ПОДГОТОВИЛ ДОКУМЕНТ ОБ УСКОРЕНИИ ВЫДАЧИ ТЕХНИЧЕСКИХ СВИДЕТЕЛЬСТВ



Оформление технических свидетельств будет происходить быстрее и станет более открытым, сообщили в Министерстве строительства и ЖКХ РФ. Соответствующий проект постановления вынесен на публичное обсуждение.

«Техническое свидетельство – документ, разрешающий применение новой продукции в строительстве. Проект постановления предусматривает, что заявка о подтверждении пригодности новой продукции предоставляется напрямую в Министерство строительства и ЖКХ России. Таким образом мы уходим от длинных цепочек согласований заявки, ожидания заключений, необходимости предоставления дополнительных документов к заявке. С принятием проекта постановления срок рассмотрения заявки будет составлять не более пяти рабочих дней», – отметил директор ФАУ «ФЦС» Андрей Басов.

РАЗВИТИЕ МЕТРО В МОСКВЕ ПОЛОЖИТЕЛЬНО ВЛИЯЕТ НА СТРОИТЕЛЬНУЮ ОТРАСЛЬ ВСЕЙ РОССИИ



Проекты возведения новых линий и станций метрополитена в Москве оказывают положительное влияние на экономику всей строительной отрасли в РФ. Об этом рассказал заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин.

Он пояснил, что при реализации программы развития метро в столице работы идут не только на самой строительной площадке, – также запускаются производства материалов и комплектующих на заводах в разных регионах страны.

«Таким образом, работает вся экономическая цепочка, а значит, создается занятость не только в строительной сфере, но и в смежных отраслях», – подчеркнул вице-премьер РФ.

ЭСТАКАДУ ДЛИНОЙ ПОЧТИ 2,4 КМ ВОЗВЕДУТ НА УЧАСТКЕ СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДЫ

Самую длинную эстакаду Северо-Восточной хорды (СВХ) построят от съезда с Северной рокады до Алтуфьевского шоссе, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

«Ее длина составит почти 2382 метра. Эстакада пересечет участок Октябрьской железной дороги, соединительную железнодорожную ветку, Дмитровское шоссе и Савеловское направление Московской железной дороги. Она обеспечит движение по трем полосам в каждом направлении», – сказал Андрей Бочкарёв.

Специалисты приступили к подготовительным работам по бетонированию монолитного пролетного строения.



«МОСИНЖПРОЕКТ» ЖДУТ АУДИТ И МЕЖДУНАРОДНАЯ СЕРТИФИКАЦИЯ



АО «Мосинжпроект» должно пройти аудиторскую проверку и сертификацию по лучшим мировым стандартам. Об этом рассказал генеральный директор компании Юрий Кравцов.

«Для того чтобы вывести нашу компанию на новый уровень, важно открыть двери, пустить аудиторов и пройти сертификацию по стандартам International Organization for Standardization (ISO) с привлечением таких авторитетных международных организаций, как TÜV, Lloyd's Register или Bureau Veritas», – заявил Юрий Кравцов.

По его словам, универсальным языком строительной отрасли во всем мире является наличие успешно реализованных проектов, что должно подтверждаться авторитетными экспертами. Все это позволит повысить капитализацию компании.

НОВАЯ МОСКВА ЛИДИРУЕТ ПО ТЕМПАМ ПРОДАЖИ КВАРТИР



КОМПЛЕКС С «ЗЕЛеноЙ» КРОВЛЕЙ ПОЯВИТСЯ НА ЗИЛЕ

На Автозаводской улице возведут многофункциональный комплекс с «зеленой» крышей. Фасады выполнят в стиле современного минимализма, рассказал главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов.

«Многофункциональный комплекс является частью масштабного проекта реорганизации промзоны «ЗИЛ». В нем будут располагаться офисы, кафе и ресторан, музей, спортклуб, паркинг, а также различные городские сервисы и услуги», – рассказал Сергей Кузнецов.

Визуально комплекс общей площадью порядка 50 тыс. кв. метров будет представлять собой два корпуса на общем стилобате, где разместится паркинг. На крыше планируют сделать декоративное озеленение.



Почти четверть всех заключенных с начала года договоров долевого участия (ДДУ) на приобретение квартир в новостройках зарегистрирована в новой Москве, сообщила заместитель руководителя управления Росреестра по столице Мария Макарова. «Новая Москва - безусловный лидер по объемам покупок квартир в новостройках. Здесь с начала этого года зарегистрировано около 22% от всех заключенных ДДУ в столице», – сказала Макарова.

По ее словам, около 12% от всех оформленных в столице ипотечных договоров также приходится на покупки квартир в ТиНАО.

ПРАВО НАЗЫВАТЬСЯ ЛУЧШИМИ

ШЕСТЬ ОБЪЕКТОВ АО «МОСИНЖПРОЕКТ»
ПРЕТЕНДУЮТ НА ПОБЕДУ В ГОРОДСКОМ
КОНКУРСЕ

Традиционно в преддверии Дня строителя в Москве подведут итоги конкурса «Лучший реализованный проект». В этом году на победу в 12 номинациях претендуют 111 объектов, среди которых шесть – возведенные АО «Мосинжпроект».

🔗 Лев Новожилов



На конкурс «Лучший реализованный проект в области строительства» в этом году подано 111 заявок. «Это проекты жилищных, транспортных, спортивных и коммерческих объектов, а также проекты реставрации, реализованные в 2019 году», – сообщил руководитель Департамента градостроительной политики Москвы Сергей Лёвкин.

Среди представленных на конкурс проектов шесть объектов, реализованных АО «Мосинжпроект». Это Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой, участок Некрасовской линии метро, электродепо «Руднево», Карамышевский мост, улично-дорожная сеть к «Острову мечты» и участок автодороги Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе.

Голосование по выбору победителей конкурса будет проходить в два этапа. На первом комиссия заочно рассматривает заявленные проекты и в соответствии с утвержденными критериями большинством голосов выбирает финалистов конкурса.

На втором этапе проводится очное заседание конкурсной комиссии, на котором путем голосования определяются победители конкурса из числа финалистов. «Москвичи также получат возможность оценить представленные объекты. Для них будет организовано открытое общегородское голосование, которое одновременно пройдет на четырех площадках: портале «Активный гражданин», выставке конкурсных проектов, на интернет-сайте конкурса, а также с помощью мобильного приложения «Строим просто», – уточнил Сергей Лёвкин. Имена победителей традиционно будут объявлены в августе – в преддверии Дня строителя.

Инжиниринговый холдинг «Мосинжпроект» с 2014 года бессменный участник конкурса «Лучший реализованный проект в области строительства». В прошлом году компания получила специальный приз «Проект года» за Московский концертный зал «Зарядье». «Это новый символ Москвы, объект, который высоко оценен международными экспер-

тами, зрителями и москвичами», – сказал глава города Сергей Собянин во время вручения награды.

Также по решению городской конкурсной комиссии победителем в номинации «Объекты метрополитена и железнодорожного транспорта» стал участок Калининско-Солнцевской линии от станции «Мичуринский проспект» до «Расказовки», а по итогам открытого общегородского голосования – станция метро «Беломорская» Замоскворецкой линии.

Конкурс на определение лучшего реализованного проекта в области строительства проводится в столице с 2000 года. «Это 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», – отметил Сергей Собянин.

Участники конкурса борются за победу в 12 номинациях, которые охватывают широкий спектр строительной отрасли – объекты не только 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 показателях проектирования, строительства и эксплуатации.

Лучшие проекты определяются по специальным критериям. Их 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. ☺

Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой – в номинации «Лучший реализованный проект строительства объектов спортивного назначения». Созданный по индивидуальному проекту с помощью BIM-технологий, дворец стал одной из лучших спортивных площадок мира по технологическим и организационным возможностям. Главным символом спорткомплекса площадью 25,7 тыс. кв. метров стала уникальная кровля, выполненная в виде развевающейся гимнастической ленты. Еще одна особенность – 26-метровый фасад с витражным остеклением. Внутри сооружения расположилась арена на 4 тыс. зрителей с частично трансформируемыми трибунами. А также тренировочные, хореографические и тренажерный залы.

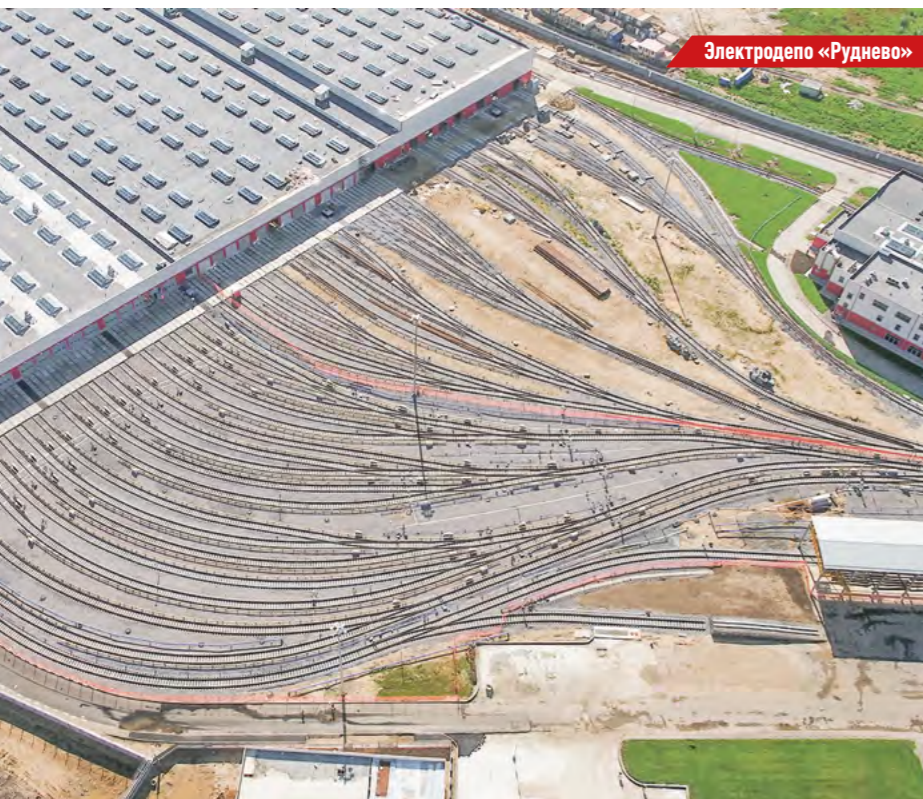
Дворец гимнастики Ирины Винер-Усмановой



Участок Некрасовской линии метро



Участок Некрасовской линии метро со станциями «Косино», «Улица Дмитриевского», «Лухмановская», «Некрасовка» – в номинации «Лучший реализованный проект строительства объектов метрополитена и железнодорожного транспорта». Участок протяженностью 7,9 км повысит качество транспортного обслуживания населения районов Некрасовка, Косино-Ухтомский, Выхино-Жулебино, Восточного административного округа и разгрузит Таганско-Краснопресненскую линию.



Электродепо «Руднево»

Электродепо «Руднево» – в номинации «Лучший реализованный проект строительства объектов метрополитена и железнодорожного транспорта». В депо осуществляется ремонт и техобслуживание подвижного состава метрополитена новой Некрасовской линии. Электродепо «Руднево» имеет 37 зданий и сооружений. На территории объекта расположены 32 пути общей протяженностью 9375,5 метра, включая 2841,9 метра в зданиях.

Улично-дорожная сеть к «Острову мечты»



Улично-дорожная сеть к «Острову мечты» – в номинации «Лучший реализованный проект строительства объектов улично-дорожной сети». Строительство участка магистрали, включая улично-дорожную сеть к парку развлечений длиной 2845 метров, мост 527 метров и эстакаду, соединяющую «Остров мечты» со 2-м Южнопортовым проездом, способствовало развитию транспортной инфраструктуры Нагатинской поймы.



Карамышевский мост

Карамышевский мост в составе Северо-Западной хорды – в номинации «Лучший реализованный проект строительства объектов улично-дорожной сети». Построено 2251 метр новых дорог, мост через Карамышевское спрямление длиной более 600 метров. В результате ввода улучшилась транспортная ситуация в прилегающих районах: Хорошево-Мневники, Крылатское, Кунцево, Можайский, Очаково-Матвеевское.



Участок автодороги Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе

Участок автодороги Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе – в номинации «Лучший реализованный проект строительства объектов улично-дорожной сети». Построено 2756 метров дорог, трехсекционный тоннель длиной 2100 метров, левоповоротный путепровод 463 метра. Ввод участка обеспечил безостановочное движение по нему, создание новой транспортной инфраструктуры, включая тоннель и путепровод, съезд с участка автодороги к ТПУ «Столбово».

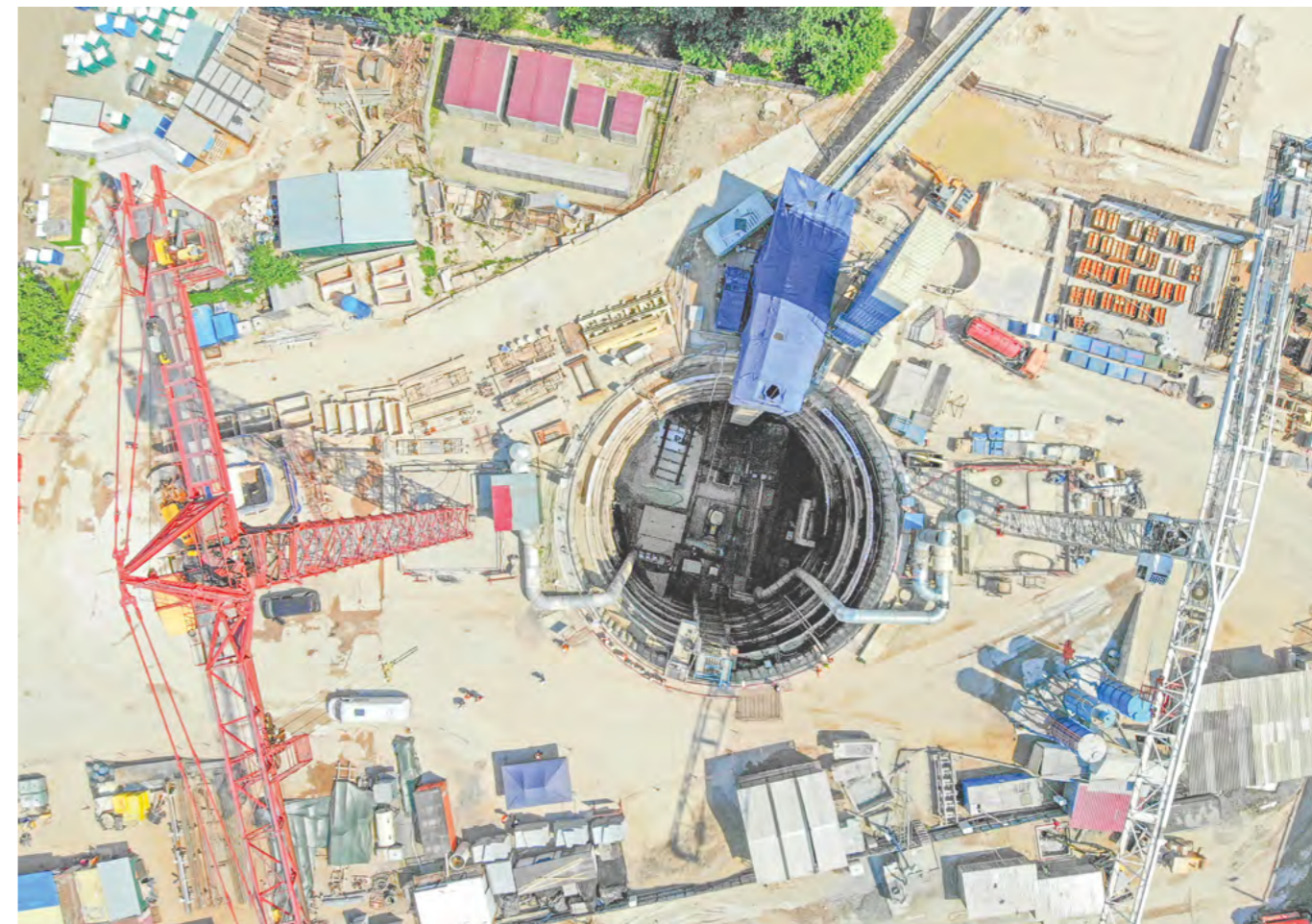


ВАШ ВЫХОД, «СОФИЯ»

НА СЕВЕРО-ВОСТОЧНОМ УЧАСТКЕ БКЛ ЗАВЕРШЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО ТОННЕЛЯ

Строительство Большой кольцевой линии метро выходит на финишную прямую. Уже завершена проходка более 80% всех тоннелей. На северо-восточном участке в июне финишировал щит «София».

👤 Максим Клинский



Как сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв, проходка тоннеля протяженностью 2,25 км велась при помощи 6-метрового тоннелепроходческого комплекса на глубине от 25 до 45 метров. «Финиш щита состоялся в уникальной круглой монтажно-щитовой камере глубиной 45 метров, расположенной вблизи Рижской эстакады Третьего транспортного кольца перед станцией «Рижская», – отметил он.

Трасса тоннеля прошла под разветвленной инфраструктурой Ярославского направления Московской железной дороги. Во время проходки специалисты вели мониторинг всех конструкций и систем, работающих на поверхности.

Генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов уточнил, что работы велись в глинистых почвах с обводненными известняками различной прочности: «Во время проходки на железнодорожные пути были установлены страховочные пакеты, а также проводился геодезический мониторинг за объектами инфраструктуры МЖД».

Также он пояснил, что ввиду ограниченного диаметра монтажно-щитовой камеры в 31,5 метра при стандарте

в 60, сооружение соседнего левого тоннеля завершат осенью, после окончания проходки левого тоннеля от круглой монтажно-щитовой камеры до станции «Савёловская».

«В настоящее время на станции «Сокольники» ведется устройство монолитных конструкций платформенного участка станционного комплекса, первого и второго вестибюлей, на «Рижской» – проходка горным способом подходов выработок и сооружение основных конструкций станции», – добавил Кравцов.

Станция «Рижская» разгрузит восточные и северные участки Сокольнической, Калужско-Рижской и Люблинско-Дмитровской линий. С ее появлением улучшится транспортное обслуживание районов Мещанский и Марьяна Роща, снизится интенсивность дорожного движения на северо-востоке столицы.

«Рижская» станет пересадочной со станцией «Рижская» Калужско-Рижской линии метро и железнодорожными платформами Октябрьской железной дороги, Курско-Рижского и Курско-Смоленского диаметров.

«Сокольники» улучшат транспортное обслуживание одноименного района, разгрузят действующие линии столичной подземки – Арбатско-Покровскую, Соколь-

ническую, Калужско-Рижскую. Станция будет связана пересадкой с красной веткой.

Напомним, в начале июня на северо-восточном участке также завершилось строительство правого тоннеля от «Рижской» до «Савёловской». «Тоннелепроходческий щит по имени «Елена» диаметром 6 метров построил правый перегонный тоннель протяженностью 3,5 км на глубине от 45 до 70 метров. Щит прошел от демонтажно-щитовой камеры через строящиеся станции «Рижская» и «Марьяна Роща» до действующей станции «Савёловская» на БКЛ», – отметил Андрей Бочкарёв.

Он пояснил, что уникальность работ заключается в том, что пройдены без остановок сразу два перегона между станциями «Рижская», «Марьяна Роща» и «Савёловская» Большой кольцевой линии. «Такая технология для 6-метровых ТПМК в современном московском метростроении применена впервые», – сообщил заммэра.

Проект Большого кольца метро станет крупнейшим в истории московского метростроения. Протяженность БКЛ составит 70 км. Новое кольцо столичной подземки объединит периферийные районы города и сократит время в пути в два раза. 📍





РЕСТАВРАТОРЫ ВЫШЛИ НА БЕРЕГ

РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ ВОЗРОЖДАЕТСЯ НА СЕВЕРЕ СТОЛИЦЫ

Ко Дню города в Москве завершится реставрация здания Северного речного вокзала, закрытого в 2010 году. Этому великолепному зданию эпохи сталинского ампира по архивным материалам вернут исторические интерьеры и фасады.

📍 Марина Россинская



С Северного речного вокзала корабли добирались до любого из пяти морей: Черного, Азовского, Балтийского, Каспийского и Белого, поэтому Москву стали называть портом пяти морей. Пика популярности он достиг в 1960-м – пассажиропоток тогда составлял больше полутора миллионов человек. Однако в 1990-е из-за сокращения числа рейсов и круизов гавань постепенно увядала. 10 лет назад здание стало крениться и было признано аварийным, а в 2015 году началась подготовка к реконструкции.

Решение о восстановлении памятника архитектуры в стиле сталинского ампира было принято столичными властями для сохранения этого объекта как исторического сооружения и в целях создания здесь современного транспортного комплекса, отвечающего всем требованиям комфорта, удобства и безопасности.

Здание Северного речного вокзала по форме сравнивают с кораблем. Верхний этаж – своеобразная палуба, которую не только отреставрировали, но и вычистили до блеска. Сверкают ограждения, установлены лампы уличного освещения. Башня пока в строительных лесах, укрытая от дождя, она ждет покраски.

Северный речной вокзал буквально «нафарширован» уникальными памятниками искусства и архитектуры, практически каждая его деталь имеет

свою историю или легенду, поэтому реконструкция ведется максимально бережно, кропотливо и строго по архивным материалам.

Выдвижной шпиль, как и прежде, будет подниматься и опускаться, символизируя открытие навигации. Его венчает звезда, инкрустированная уральскими самоцветами. Из-за коррозии было принято решение ее демонтировать и по историческим чертежам восстановить этот элемент и золотое покрытие.

«Команда профессионалов с помощью специализированной техники несколько часов снимала огромную звезду со шпиля. Работы осложнились сильным ветром и особенностями конструкции – ее пришлось прокрутить несколько раз, чтобы бережно освободить крепление», – рассказал глава Мосгорнаследия Алексей Емельянов.

Звезда, венчающая шпиль вокзала, была изготовлена в 1935 году на заводе им. Молотова в Нижнем Новгороде. В ее центре закреплены серп и молот, украшенные уральскими самоцветами: аметистами, топазами, александритами, горным хрусталем и аквамаринами, имеющими бриллиантовую огранку. Каждый камень закреплен в отдельный каст, покрытый золотом. В ходе реставрации на ней восстановят золочение, на серпе и молоте – покрытие посеребренной медью, воссоздадут заклепки, касты и инкрустируют самоцветами.

Другая редчайшая деталь вокзала – медальоны, украшающие три парадные арки главного входа в здание. Это 24 больших фарфоровых блюда диаметром 1,5 метра каждый. Медальоны изготовили и расписали вручную на Ломоносовском фарфоровом заводе в 1937 году в отделе особых экспериментальных заказов. На рисунках изображены знаковые объекты того времени: Мавзолей им. В.И. Ленина, Кремль, здание метро «Киевская», дирижабль, гидроэлектростанция и даже еще не построенная сталинская высотка. Сейчас медальоны сняли с колонн и отправили на реставрацию. В мастерской также находится позолоченная надпись из медного сплава: «1933 Волга ≈ Москва 1937», которая размещалась над парадными арками Северного речного вокзала.

Основные работы по реставрации и реконструкции вокзала были завершены еще к началу 2020 года: усилен фундамент здания, укреплены колонны, стены и перекрытия, началось воссоздание исторического облика и планировки с максимальным сохранением оригинальных элементов. Строители завершили восстановление панно, лепнин, люстр, начали укладывать полы. Однако пандемия COVID-19 внесла свои коррективы, на некоторое время стройка была остановлена и возобновилась только после снятия ограничений. Сейчас там вновь кипит работа.

Недавно с состоянием дел на объекте и прилегающей к нему территории ознакомился мэр Москвы Сергей Собянин. «Мы возобновили крупномасштабную реконструкцию Северного речного вокзала, которая включает в себя реконструкцию заброшенной набережной, морально и физически устаревшей; подвод электричества к подъезжающим кораблям, чтобы в Москву-реку ничего не сбрасывать, чтобы это была экологически чистая зона. Все это одновременно реставрируется, реконструируется и будет сдано ко Дню города», – заявил мэр.

После завершения благоустройства обоих парков в районе Северного речного вокзала будет создано новое общественное пространство площадью около 100 гектаров, которое станет местом для круглогодичного отдыха москвичей. Рабочие реконструируют набережную, площадь у главного здания, зону отдыха с тремя бассейнами. Появятся пешеходные дорожки к станции метро и Ленинградскому шоссе. Центром притяжения отдыхающих будет и огромный парк. В нем появятся кафе, рестораны, 13 детских и спортивных площадок. На набережной отремонтируют все 17 причалов. А неподалеку организуют пересадочный узел для приема туристических автобусов. Там гости города смогут воспользоваться электрическими шаттлами, которые доставят их до теплохода. ☺

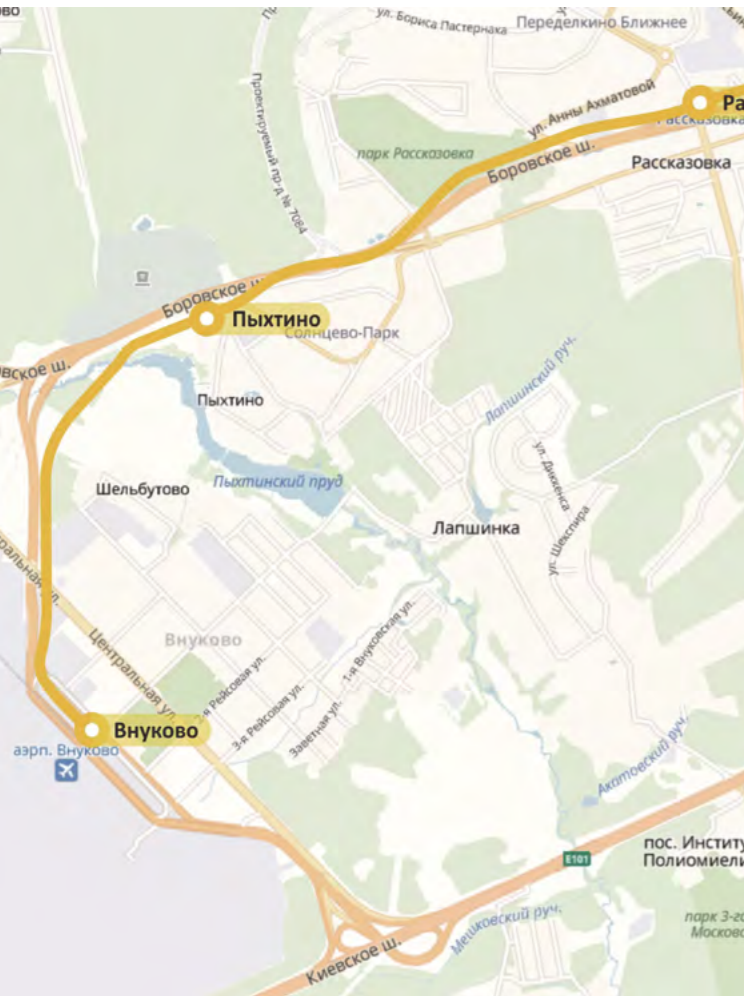


НА МЕТРО ДО «ВНУКОВО»

НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО УЧАСТКА
ПОДЗЕМКИ В СТОЛИЧНЫЙ АЭРОПОРТ

В ближайшие годы аэропорт «Внуково» станет первым в России, куда можно будет добраться, воспользовавшись метро. Строительство нового участка Калининско-Солнцевской линии уже началось.

👤 Лев Новожилов



Внуково расположено всего в 28 км от исторического центра Москвы. В ближайшие годы одноименный аэропорт станет первым в России, куда можно будет добраться, воспользовавшись только метро. У авиапассажиров появится возможность выбрать наиболее удобный для них вид общественного транспорта: аэроэкспресс, автобусы, такси, каршеринг или подземку.

Как рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв, строительные работы развернуты на участке Калининско-Солнцевской ветки метро от станции «Рассказовка» до станции «Внуково». «Протяженность отрезка составляет около 5 км. На новом участке желтой линии будут возведены две станции мелкого заложения – «Пыхтино» и «Внуково», – отметил глава Стройкомплекса.

Сейчас специалисты выносят инженерные коммуникации из зоны возведения будущих станций и притоннельных сооружений. «На станции «Пыхтино» строится монтажно-щитовая камера для запуска тоннелепроходческих комплексов в сторону «Рассказовки». В районе поселения Внуковское планируется создание еще одной камеры для старта ТПМК в сторону «Внуково», – отметил Андрей Бочкарёв.

Как сообщил генеральный директор АО «Мосинжпроект» Юрий Кравцов, особенностью нового участка Калининско-Солнцевской линии станет интересное инженерное сооружение – метромост. «Он появится в непосредственной близости от будущей станции «Пыхтино» над рекой Ликова. Протяженность составит 460 метров. Подготовительные работы по его строительству уже начались», – отметил он.

Станция «Внуково» будет подземной и разместится на привокзальной площади. Чтобы справиться с возрастающим пассажиропотоком и предотвратить возможные транспортные заторы, аэропорт разрабатывает обновленную схему организации дорожного движения. Кроме того, около станции планируется возвести многоуровневый паркинг площадью 64 тыс. кв. метров и вместимостью 2000 машин. Парковку и терминал А будет соединять крытый переход. Ввести в эксплуатацию объект запланировано в 2022 году.

Благодаря новым объектам метрополитен станет ближе для 170 тысяч жителей столицы, проживающих в одноименном районе. Также повысится и качество транспортного обслуживания аэропорта «Внуково», что важно с учетом прогнозируемого увеличения объема перевозок пассажиров в полтора раза.

Новый участок Калининско-Солнцевской ветки существенно снизит нагрузку на улично-дорожную сеть. Будут скорректированы маршруты наземного транспорта. Таким образом, при поездке в центр из аэропорта «Внуково» и поселений Новомосковского округа жители сэкономят порядка 15–20 минут.

Пассажиры смогут без пересадок добраться до делового центра «Москва-Сити» и транспортно-пересадочного узла «Шелепиха», который в перспективе станет одним из крупнейших в Москве. Хаб объединит Калининско-Солнцевскую и Большую кольцевую линии подземки, одноименную станцию Московского центрального кольца и платформу электричек Тестовская, которая будет интегрирована в проект Московских центральных диаметров. ☺



ТЕМА НОМЕРА:

ГОРОДА ПОСЛЕ ЛОКДАУНА

Сегодня многие известные эксперты говорят о новой реальности и необходимости к ней адаптироваться. «Мир после пандемии» – под таким заголовком проходят лекции экспертов, меняющийся мир становится темой онлайн-конференций, научных и не очень публикаций. А изменилась ли реальность и будет ли она меняться дальше? Разбираемся, какие тренды проявились во время борьбы с COVID-19, а какие остались скрыты под шелухой информационного шума и на какие вопросы и вызовы предстоит ответить градостроителям после эпидемии.



НОВЫЙ МИР

КАК ПАНДЕМИЯ ИЗМЕНИЛА МЕГАПОЛИСЫ И ПОВЕДЕНИЕ ИХ ЖИТЕЛЕЙ

Карантин завершился, и жители мегаполисов, запертые на два месяца в своих квартирах, вышли на улицу в изменившийся мир. Но так ли он изменился? Немного поредел стрит-ритейл, где-то закрылись привычные кофейни, где-то открылись новые. На первый план вышли доставщики еды, а самая острая нехватка услуг – салоны красоты. Но есть и более глубинные изменения, которые не повлияют на нашу жизнь немедленно, но скорректируют вектор развития городов на ближайшие годы.

🔗 Дмитрий Щипанов



Скученность жителей в городах, растущая плотность населения, непонимание или пренебрежение правилами гигиены привели к внушительным вспышкам болезни. Больше всего ей были подвержены те, кто жил в замкнутых пространствах – в монастырях, на кораблях и в тюрьмах. Болезнь выкашивала всех подряд.

Между открытием возбудителя и изобретением действенной вакцины прошло 36 лет. Разумеется, говорим мы сейчас не о современном коронавирусе, а о туберкулезе, который в начале XX века изменил города, системы здравоохранения и оставил неизгладимый след в истории. Сегодня противотуберкулезная вакцина ставится каждому буквально при рождении, а обязательная флюорография и нормы инсоляции при строительстве жилых помещений – наследие времен борьбы с этой болезнью. Как и городская канализация, кстати, появившаяся из-за эпидемии холеры.

При этом, несмотря на появление вакцины еще в 1918 году, болезнь не побеждена до сих пор. По данным ВОЗ, она остается одной из главных причин смертности взрослого населения в мире.

Мир не первый и наверняка не последний раз переживает вспышки эпидемий, подобных COVID-19 или печально знаменитой «испанке», и реагировать на них будет похоже изменениями.

Прежде всего не стоит ждать вакцины как панацеи – разработка, испытания, проверка ее способности к перевозке, адаптация под видоизменяющийся со временем

вирус займет много месяцев. А привить население целой планеты, на части которой нет даже государственной власти, не говоря уже о централизованной медицине, просто невозможно. Так что вспышки COVID-19 будут возникать тут и там, возможно даже введение еще одного карантина, а людям придется менять свои привычки и свои города.

Нехватка воздуха

В городах мало места. Как только был снят карантин и люди вышли на улицу, стала очевидна проблема нехватки прогулочных зон и места на тротуарах. Даже в Москве, которая за последние годы построила огромное количество тротуаров, парков, прогулочных зон и пешеходных улиц, стало тесно. Что уж говорить о городах вроде Петербурга и большинства региональных центров, которые десятилетиями инвестировали только в развитие автомобильной инфраструктуры.

Решение уже есть, его приняли жители нескольких мегаполисов во главе с Вашингтоном, DC, столицей США. Там сторонники тактического урбанизма запустили хештег #WidenDCSidewalks (Расширьте тротуары Округа Колумбия) и стали самовольно устанавливать дорожные конусы для расширения тротуаров. Они же требуют снижения максимальной разрешенной скорости в городе до 32 км/ч, чтобы обезопасить пешеходов, которые для соблюдения социальной дистанции вынуждены занимать проезжую часть.



Дело в том, что тротуары (не только в Вашингтоне, но и везде, от Воронежа до Ниццы) зачастую уже рекомендованных врачами полутора-двух метров. А значит, встречные люди просто не могут безопасно разойтись, не говоря уже об элементарном неудобстве. Часто вам доводилось быть «третьим другом», который не помещается в компании идущих друзей и вынужден лавировать по всему тротуару, уворачиваясь от встречных прохожих?

Мэр Вашингтона возражал против расширения тротуаров, но администрации Нью-Йорка, Филадельфии и других мегаполисов пошли на уступки гражданскому обществу.

Так поступили и в Вене, обустроив 29 пешеходных зон с частичным или полным закрытием дорог для автомобилей еще в самом начале эпидемии. Канадские Виннипег и Калгари ограничивали движение на главных улицах. В Берлине расширили велополосы, в результате эксперимент оказался настолько удачным, что его решено было масштабировать.

Многие временные меры со временем станут постоянными – более широкие тротуары, расширенная сеть велодорожек и другие способы снизить концентрацию людей. Где-то, разумеется, транспортная ситуация ухудшится, тогда автомобили придется вернуть. Но в этом преимущество тактического урбанизма – цена ошибки ограничена парой дорожных конусов, а не миллиардными вложениями в капитальное строительство. Так что градостроительные эксперименты могут быть самыми смелыми.

Неизбежный транспортный коллапс

Никогда поездка на метро не впечатляла так, как в пасхальное воскресенье, 19 апреля, в 16–17 часов. На севере Люблинско-Дмитровской линии один человек ехал в среднем на три вагона, а в поездах обычно перегруженной Серпуховско-Тимирязевской – один-два пассажира в вагоне.

Пустые поезда, пустые автобусы, пустые трамваи. То, за что в начале года уволили бы ответственных за планирование пассажирских перевозок, стало новой нормой. Чтобы обеспечить социальное дистанцирование, общественному транспорту пришлось перевозить воздух. В Санкт-Петербурге сократили количество пригородных поездов, что привело к созданию толпы на оставшихся. К счастью, Москва не стала заметно менять график движения подвижного состава, что оказалось одним из факторов, сдерживающих эпидемию.

Общественный транспорт, где неизбежны большие потоки людей, теряет свою привлекательность – горожане боятся перезаражать друг друга. Это значит, что выручка систем городских перевозок будет снижаться, а сокращать подвижной состав нельзя – в транспорте должно быть просторно, чтобы не допускать новых очагов заражения. Сделать общественный транспорт эффективным и привлекательным – едва ли разрешимая задача в ближайшие месяцы.

В то же время желающих воспользоваться личным автомобилем станет больше в силу его очевидно большей безопасности. Платные парковки и ограниченная пропускная способность дорог уже не будут таким значимым сдерживающим фактором, как раньше. Число автомобилей вырастет.

Сделать город удобным для личных автомобилей невозможно математически. Чтобы жители многоквартирного дома могли парковаться, нужно строить большие асфальтовые поля парковок в ущерб дворам, детским площадкам и зонам для прогулок, то есть жертвовать качеством жизни. А чтобы «припарковать» офисный небоскреб, рядом придется построить три таких же, но только для машин. Расширение дорог не поможет, пример Лос-Анджелеса, мировой столицы широких скоростных магистралей и одновременно пробок, показал, что всем желающим места все равно не хватит.

В свете этих факторов транспортный коллапс в ближайшее время видится неизбежным. Выхода из этой ситуации нет, но можно обернуть ее на пользу городу, расширяя тротуары и создавая сеть велодорожек. Две полосы встанут в ту же пробку, что и десять, но тогда у горожан появится альтернатива: ходить пешком по широким тротуарам или ездить на велосипеде. Без этих изменений из пробки не будет никакого выхода.

Кроме того, узкие дороги будут меньше загрязнять атмосферу. Когда трафик на дорогах Москвы в разгар пандемии упал до нуля, даже без приборов стало видно, как очистился воздух. Так что администрациям городов придется столкнуться с серьезным вызовом – либо стоять в пробке и придумывать ей оправдания, либо сужать дороги и брать политическую ответственность за транспортный коллапс. По примеру программы «Моя улица» и введения платных парковок можно судить, что после окончания работ горожане заметят улучшение качества жизни, но в процессе потоки критики будут очень жесткими. Далеко не все мэры на это решатся.

Изобретение велосипеда

Международный опыт показывает, что переизобретение велосипеда решает сразу ряд проблем: перегруженность дорог, нагрузка на общественный транспорт, а теперь еще и снижение риска заражения инфекциями. Не говоря уже о том, что велосипед – какая-никакая физкультура, а значит, здоровье.

Пожалуй, сейчас первоочередная задача транспортных властей по всему миру – сделать так, чтобы пересевшие из трамваев люди оказались в седле, а не за рулем в пробке. Для этого в Берлине, Париже и Мадриде оборудуют километры временных велодорожек, которые позже планируют сделать капитальными.

Дополнительно расширяются и сети городских велопрокатов, в том числе бесстанционных. В Москве такой сервис пока не работает, но он успешно зарекомендовал себя в Оксфорде, Лиссабоне, Страсбурге и Сочи, где арендованный велосипед можно оставлять где угодно, а не только в пределах станций с ограниченным числом док-портов.

Однако велосипедизации Москвы мешает целый ряд факторов, и далеко не последний из них – климат. Урбанисты часто говорят, что велосипед – транспорт всепогодный, приводя в пример скандинавские страны, где зимой полно велосипедистов, которые ездят прямо по снегу. В этом есть доля лукавства. Да, если посыпать велодорожку гранитной крошкой, она будет безопасной, нескользкой и удобной даже в мороз. Но в Москве девять месяцев в году вовсе не зима и не лето, а распутица. То есть сани еще не поедут, нет снега, а телега уже застрянет в грязи.

Решить эту проблему можно, она даже решается по мере благоустройства города. Сегодня никого не удивит курьер службы доставки, который в середине января рассекает по городу на двухколесном транспорте. Но когда снег выпадает и тает, оставаясь клочьями грязи на асфальте, а затем и на одежде, становится не до велосипеда. Чтобы всепогодный велотрафик нарастал, нужно полностью переделать большинство улиц центра Москвы и пересмотреть систему отведения воды с дорог, тротуаров и велодорожек, а с этим до сих пор есть проблемы даже в центре.

Кроме того, велодорожки становятся востребованными только тогда, когда представляют единую разветвленную сеть. Из-за этой проблемы тормозится развитие велодвижения во многих городах России – можно годами строить сотни километров велополос, но по ним никто не будет ездить, потому что ведут они из ниоткуда в никуда, например, на Бульварном кольце. Но рано или поздно получится найти оптимальные маршруты, построить витальные для системы соединения, тогда вся сеть заработает одновременно и эффективно. То есть в считанные недели трафик многократно вырастет. Не у каждой мэрии хватит терпения довести дело до этого этапа.

Кроме того, сеть не заработает, пока в городе не создадут доступную среду, причем не очагами, а полностью, во всей зоне охвата велодорожек. И в первую очередь для этого нужна ликвидация внеуличных пешеходных переходов как явления. Например, от Красной площади и до поворота на «Шереметьево», Тверскую (и далее Ленинградское шоссе) можно перейти по земле всего в трех местах. Тащить велосипед через подземелье или мост мало кто захочет, что делает центр города разделенным на части, которые не связаны между собой. Аналогичная проблема наблюдается на Воздвиженке и Новом Арбате, в районе Лубянской площади, что крайне негативно сказывается на связности города и велотрафике.

Но именно сейчас лучшее время для запуска всей системы, пока горожане готовы с энтузиазмом участвовать в развитии велосети. Велосипед быстрее, чем поход пешком или поездка через пробку на машине, он безопаснее с эпидемиологической точки зрения, чем автобус или метро.



Например, в марте 2020 года в Нью-Йорке число поездок на велосипедах увеличилось более чем на 67% к уровню прошлого года.

Столица Колумбии Богота еще до пандемии обустроила велосипедную сеть, а во время карантина заметно ее нарастила. Кроме того, часть улиц в городе перекрывается временно – 127 километров дорог закрыты для машин по воскресеньям с утра и до обеда. А в последние месяцы практику расширили и на будние дни – с 6.00 до 19.30. Сеть временных велодорожек приросла 117 километрами, но примерно треть не стала пользоваться спросом, тогда дороги вернули автомобилистам.

Расцвет больших данных

Южнокорейский пример показал, что не стоит недооценивать возможности big data (большие данные) – во многом благодаря им страна смогла сдержать эпидемию, почти не вводя ограничительные меры.

Отслеживание перемещения людей по GPS, изоляция всех, кто контактировал с больными COVID-19, и информирование жителей о потенциально опасных зонах сработали. Горожане могли менять маршрут ежедневных перемещений и снизить риск заражения. Несмотря на то что принудительного карантина в стране не было, людям лишь рекомендовали по возможности перейти на удаленную работу, честное и полное информирование позволило остановить эпидемию за 10 дней.

Технологии, в том числе технологии слежки, будут проникать в жизнь все глубже. Сейчас наш телефон знает о нас больше, чем самые близкие друзья, – какой контент притягивает внимание, с кем мы общаемся и о чем, он даже анализирует речь, чтобы затем показать рекламу по теме недавнего разговора.

На основе данных специалистов по анализу big data будет происходить развитие городов – куда поедет трамвай, где не помешало бы усилить полицейские патрули в ближайший час и когда переключить светофор на соседнем перекрестке. В то же время охрана личных данных станет столь же востребованной, как физическая безопасность.

Технологии помогут горожанам объединяться по интересам – от чата подъезда до клуба любителей макраме. Вместе с тем возможности для злоупотребления данными, шантажа или преследования политических оппонентовкратно вырастут, поэтому к вызовам новых технологий должен готовиться каждый.

Ждать ли дезурбанизации

Отток населения из мегаполисов после пандемии на первый взгляд кажется вполне логичным и обоснованным. Как только страну отправили на удаленную работу или карантин, в Сочи оказалось забронировано 80% гостиниц, а в Подмоскovie сняли даже те дачи, которые не сдавались годами. Скорее всего, наиболее впечатлительные

соотечественники уедут из городов – рассадников инфекций навсегда. Но явление вряд ли будет массовым.

Отток жителей в марте и апреле связан отнюдь не с паникой и не разочарованием в городах, скорее – наоборот. Карантин фактически выключил то, что делало город городом, разнообразие функций и социальных взаимодействий. Когда не работают кафе, университеты и школы, отменен фестиваль варенья, закрыты парки, жизнь в мегаполисе действительно утрачивает ценность. Лучше уж сидеть запертым на участке с шезлонгом или на морском берегу, чем на среднестатистических 20 квадратных метрах на человека.

Но города включаются и снова становятся собой. Да, статус-кво не восстановится, городская среда уже не будет прежней. Но в дачный массив никогда не придет известный лектор, там не вырастет ресторан с отменным мясом по-шанхайски и не выступит ни Пугачёва, ни группа Metallica. А в большом городе все перечисленные активности могут уместиться в одном квартале, как и тысяча других.

Ценность города в том, что он объединяет самых разных людей с самыми необычными потребностями – любителей Бродского, астрофизиков, поклонников вымерших языков, велорикш и мастеров сыроварения. Их общение и пересечение интересов создают новые продукты и новые услуги, двигают вперед прогресс и обеспечивают рост экономики и благосостояния всего человечества. «Люди – вторая нефть», – сказал в 2009 году тогда вице-премьер Сергей Иванов. Не случайно на смену межгосударственным

конфликтам за ресурсы приходит конкуренция городов за человеческий капитал. Те, кто не может обеспечить высокий уровень жизни и ее качество, не может сделать город привлекательным для жителей, неизбежно проигрывает и деградирует.

Виртуальное общение и развитие технологий мало что изменит – прорывные идеи рождаются не на онлайн-конференциях, а на салфетке в баре, а судьбоносные знакомства редко можно завести через таргетинг в социальной сети.

«Успешный город – это плотно застроенный город с большим количеством людей, с интенсивно используемыми общественными пространствами, – считает главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов. – Высокоплотная застройка позволяет городу быть экономически эффективным и людям интенсивнее взаимодействовать – в этом успех городской экономики и городской жизни. Это то, зачем люди в города и идут. Это возможность даже найти себе пару для создания семьи, а уровень социального контроля и безопасность в городе таковы, что вам не нужен полицейский, забор или камера. Людей на улице достаточно много, чтобы чувствовать себя в безопасности. Это все дает плотно застроенный город».

Так что хоронить города – глупая затея. Даже пандемия, спровоцировавшая беспрецедентный по силе и продолжительности локдаун, вряд ли значительно изменит городской ландшафт. Скорее, форсирует те процессы, которые начались, и остановит те, которые затухали. 📍



ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ



**ФЕДЕРИКО
ПАРОЛОТТО,**
глава компании MIC-
Mobility in Chain



**АЛЕКСЕЙ
РАСХОДЧИКОВ,**
заместитель директора по
внешним коммуникациям
АО «Мосинжпроект»



СЕРГЕЙ НИКЕШКИН,
партнер и главный
архитектор бюро
«Крупный план»



ГАЛА ЩЕБЛАНИНА,
директор по маркетингу
крупных ресторанов



АНДРЕЙ ПАВЛОВ,
президент группы Zenden



СЕРГЕЙ ТРУХАНОВ,
руководитель бюро
T+T Architects



**ВЛАДИСЛАВ
СПИЦЫН,**
управляющий партнер
Front Architecture



ОЛЕГ ШАПИРО,
архитектор,
сооснователь бюро
Wowhaus

РЫЧАГ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ГОРОДОВ БУДУЩЕГО



ФЕДЕРИКО ПАРЛОТТО,
глава компании MIC-Mobility in Chain

Появление COVID-19 изменило наше восприятие города и образ жизни. Однако в кризис, вызванный пандемией, мы не должны забывать, что это является лишь частью более широкой проблемы – природно-климатической чрезвычайной ситуации. В этом смысле нам необходимо обратить внимание на меры, которые принимают города в борьбе с COVID-19, в частности на Милан, поскольку он является одним из главных участников таких перемен.

Эпидемия коронавируса привела к тому, что люди начали меньше пользоваться общественным транспортом и стали отдавать предпочтение личному. Использование только автомобиля в городе нежелательно не только с экологической точки зрения и качества городской среды, но и с точки зрения возврата к «нормальному» функционированию города. Практически немислимо, что такой город, как, например, Милан, может выдержать значительное увеличение количества автомобилей как на улично-дорожной сети, так и на окружных дорогах. Физически не хватит пропускной способности инфраструктуры. Как иронично подметил канадский инженер-градостроитель Brent Тодерян: «Если все в городе передвигаются на машинах, то это значит, что никто не двигается».

Хочу выделить три крупные области, над которыми мы работаем. Первая из них связана с перераспределением городского пространства в пользу экологически чистого транспорта: расширение тротуаров, создание велодорожек. Вторая касается «расписания города», распределения по времени пиковой нагрузки на общественный транспорт с учетом снижения его пропускной способности, которая связана с социальным дистанцированием. Третья область – это так называемая smart working, или «рациональная работа», которая сокращает спрос на перемещение за счет использования цифровых технологий. Однако если проанализировать эти три решения в более широком контексте и в рамках гипотезы модального сдвига для борьбы с природ-

но-климатической чрезвычайной ситуацией, мы можем заметить, что такие изменения не только желательны, но и являются тремя фундаментальными компонентами нового видения города.

Ключевой задачей для создания комфортного города является «освобождение места» для микромобильности и пешеходов. Это позволит обеспечить экологически чистое передвижение, уменьшит использование городской земли автомобилями, улучшит пространство для жизни и радикально сократит вредные выбросы от личного автотранспорта.

Вмешательство в процессы часа пик, более гибкое «расписание города» также являются крайне важными факторами. Это позволит оптимизировать работу городской инфраструктуры. Речь идет как об автомобильных, так и о железных дорогах, метро.

«Рациональная работа» – самое интересное решение. После десятилетий показательного роста потребления километров на душу населения, который мы наблюдали в западном мире, появилась возможность сократить крупную долю наших поездок, по большей части связанных с работой. Не ставя под угрозу качество жизни, мы можем значительно сократить потребность в передвижении. Таким образом, идея общества, которое тесно связано между собой и менее подвижно, не просто желательна, ее необходимо реализовать.

На мой взгляд, когда закончится пандемия, необходимо продолжить развивать работу общественного транспорта в густонаселенных районах города. Это позволит сократить использование личных автомобилей.

Города имеют очень разную плотность населения, разные формы, границы и транспортные решения. Отказаться от использования личного транспорта в некоторых районах невозможно, так как они были приспособлены для этого на протяжении многих лет. Необходимо стремиться к серьезному обновлению парка транспортных средств путем перехода к радикальному сокращению выбросов и подготовки к смене на электрическую мобильность. Кризис COVID-19, несмотря на его трагические и разрушительные масштабы, представляет собой прекрасную возможность для ускорения процессов, уже имеющих место быть (таких как пространственное перераспределение центральных частей города), или запуска других (например, распределения потоков в часы пик в широком временном пространстве). Это прежде всего возможность экспериментировать с инновационными решениями, которые влияют на уменьшение спроса мобильности (такие как рациональная работа).

Теперь мы должны взять эти три составляющие и на их основе создать видение будущего, которое обеспечило бы городам, страдающим от проблем с загрязнением воздуха, экологически чистый транспорт. Пандемия должна стать рычагом для формирования плана развития городов, в котором присутствуют радикальные меры. 🌱



ВРЕМЯ
ПЕРЕМЕН

АРХИТЕКТОР СЕРГЕЙ
НИКЕШКИН О ТОМ, КАК
ПАНДЕМИЯ ИЗМЕНИТ ГОРОД



Распространение коронавируса и меры индивидуальной защиты, принятые в связи с этим, могут кардинальным образом изменить жизнь в мегаполисе, сказаться на ее правилах и ритме. Такие перемены найдут свое отражение и в обустройстве городских пространств, жилья, офисов, и на транспорте. Своим видением новой реальности большого города поделился партнер и главный архитектор бюро «Крупный план» Сергей Никешкин.

› Скажется ли пандемия коронавируса на градостроительном развитии, может ли она отразиться на обустройстве и планировке территорий?

– Действительно, коронакризис и связанные с ним ограничительные меры помогли переосмыслить векторы развития города. Если раньше все усилия градостроителей были направлены на социализацию жителей города, то теперь мы все больше говорим об атомизации, о возникновении и применении в жизни людей так называемой социальной дистанции. В новых условиях актуальной для городского планирования становится возможность «автономного» существования горожан. Исходя из этого, вероятным направлением развития городов станет децентрализация медицинских сервисов – от больниц до лабораторий. Наряду с этим получают импульс локальные культурные и образовательные институции – развиваться и развлекаться горожане тоже захотят неподалеку от дома. И со временем эта тенденция будет только усиливаться.

Вместе с тем мы увидим еще более активное смещение в сторону формата mixed-used development – смешанной застройки. Общеизвестно, что доступности сервисов способствует многофункциональность городской среды, которая закладывается



в строительные проекты на этапе концепций – уже ни один новый объект не обходится без общественных пространств, объектов розничной торговли, сервисов. Новая городская единица – живой кластер, где сочетаются жилье и объекты с досуговыми, коммерческими, деловыми функциями. Такие объекты с выверенным балансом частной и общественной жизни и всеми необходимыми для жизни сервисами вполне могут стать альтернативой жилым комплексам «старого» формата.

Вырастет, по моему мнению, и популярность мало- и среднеэтажных районов, которые становятся не просто комфортными, но и безопасными для проживания. Низкая плотность и большие площади, отданные общественным пространствам, позволяют свести контакты их жителей к минимуму и при этом дают им возможность бывать на свежем воздухе, поддерживать физическую форму, соблюдая социальную дистанцию.

› А могут ли какие-то архитектурные или дизайнерские решения повысить защиту от вирусов внутри помещений?

– Такие решения уже применяются. Например, антибактериальную защиту может обеспечить использование бесконтактных технологий – со временем привычным станет вызов лифта со смартфона, а автоматические двери будут устанавливаться повсеместно. Так, для штаб-квартиры одной из арабских компаний в ОАЭ архитекторы бюро Захи Хадид все эти новинки предложили еще в 2015 году. Там сотрудникам для передвижения по зданию не приходится касаться ни дверных ручек, ни кнопок лифтов – двери оборудованы системами распознавания лиц и датчиками движения, лифты приезжают по вызову смартфона.





ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ ДАЖЕ НЕБОЛЬШОЙ ПЛОЩАДИ В СКОРОМ БУДУЩЕМ СТАНУТ «МУЛЬТИПРОСТРАНСТВАМИ» – БОЛЕЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫМИ ЗА СЧЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕБЕЛЬНЫХ ТРАНСФОРМЕРОВ, МОБИЛЬНЫХ ПЕРЕГОРОДОК И ДРУГИХ ПРИСПОСОБЛЕНИЙ. РАБОТА НА УДАЛЕНКЕ ФОРМИРУЕТ ЗАПРОС НА НОВЫЕ ПЛАНИРОВКИ

› Скажется ли эта ситуация на планировке жилья или общественных зданий?

– «Эксперимент», участниками которого мы поневоле оказались, обнажил массу проблем: выяснилось, например, что суперкомпактные квартиры-студии не всегда приспособлены для полноценной жизни. Жилые помещения даже небольшой площади в скором будущем станут «мультипространствами» – более многофункциональными за счет использования мебельных трансформеров, мобильных перегородок и других приспособлений. Работа на удаленке формирует запрос на новые планировки – чтобы в домашних условиях можно было обустроить комфортное рабочее место, а в элитных и премиальных объектах – рабочий кабинет.

Если же говорить о многофункциональных и жилых комплексах в целом, то здесь будет больше открытых пространств – внутренние дворы-патио, озелененные площадки на различных уровнях, на крышах. В зависимости от климата это могут быть озелененные террасы, спортивные площадки и даже компактные парки, сады или общественные огороды, а также аквариумы с аквакультурой, как, например, в Сингапуре. А распределение таких открытых пространств по разным уровням комплекса позволит развести потоки желающих побыть на свежем воздухе.

Чтобы сохранить здоровье при длительном пребывании в помещениях, на первый план выходит масштабное остекление для инсоляции и балконы для «прогулок». Особое значение также приобретает вопрос наличия собственной подземной или наземной стоянки – во время эпидемии личный автомобиль безопаснее, чем общественный транспорт.

› Кстати, сегодня, чтобы проехать в автобусе и вагоне метро, надо соблюдать особые правила. Изменятся ли в связи с этим подходы к организации общественного транспорта в Москве?

– Дело здесь не просто в соблюдении правил проезда, а в отношении к общественному транспорту в целом. В последние десятилетия одним из главных урбанистических трендов было развитие общественного транспорта и стимуляция отказа от личного. Сегодня же ситуация заставляет вектор развернуться в обратную сторону. Во время пандемии люди предпочитают перемещение на собственном авто, считая этот способ наиболее безопасным. В то же время общественный транспорт в этой ситуации воспринимается как угроза, поэтому идея «пешеходного города», где все необходимое находится в шаговой доступности, становится еще более актуальной. С поправкой на климат можно прогнозировать, что горожане во всем мире будут активнее пересаживаться на велосипеды, нет сомнений, что и Москва прирастет новыми километрами велотрасс. И все-таки для всех очевидно, что для такого гиганполиса, как Москва, велосипед не станет круглогодичным общеприменимым видом транспорта.

Учитывая, что сейчас карантинные меры постепенно снимаются, возрастает и нагрузка на традиционный общественный транспорт. Так, за первые дни июня, когда в городе были частично сняты изоляционные ограничения, пассажиропоток в метро увеличился на 20%, а значит, необходимо искать решения для повышения антикоронавирусной безопасности в подземке.

Во всем мире эффективным решением этой проблемы служит дезинфекция, которая проводится на станциях и в вагонах с помощью antimicrobных средств и ультрафиолетового излучения. Подобные процедуры вполне могут стать постоянными, а значит, скажутся и на проектировании станций метро – в отделе будут использоваться антибактериальные материалы, самоочищающиеся поверхности, в вагонах – легко моющиеся пластиковые сиденья, не исключено также использование обеззараживающих ламп. При этом скругленные углы, отсутствие сложных форм в дизайне вестибюлей станций и надземных павильонов облегчат процесс уборки и дезинфекции.

Другим важнейшим аспектом организации общественного транспорта является планирование и разделение пассажирского трафика. Возможно, решением здесь станут использование «умных» технологий для контроля количества пассажиров, анализ пассажиропотока на маршрутах, адаптация пропускной способности станций, а сбор и оцифровка данных существующей инфраструктуры обеспечат более оперативное и гибкое реагирование на возможные чрезвычайные ситуации. 📷



ПОКУПАТЕЛИ УЖЕ НЕ ВЕРНУТСЯ В ТОРГОВЫЕ ЦЕНТРЫ



АНДРЕЙ ПАВЛОВ,
президент группы Zenden

С точки зрения экономики многие торговые центры никогда не вернутся к своему доходу. У нас в последние годы развитие торговли не билось с экономической ситуацией. При общей стагнации предложение активно росло, конкуренция усиливалась. Понятно, что у торгцентров долгий цикл от проектирования до открытия, и заранее не угадаешь, как все сложится. Многие свежие проекты стартовали еще до 2014 года, но факт в том, что покупатели не сумеют обеспечить коммерческую успешность всей существующей торговой недвижимости в наступивший кризис.

Сейчас выигрышна омниканальность – не во всех сегментах интернет-продажи пока оправданны. У нас больше двух месяцев вся выручка приходила от маркетплейсов, но все бренды чувствуют себя в интернете по-разному, в наших сетях от 5 до 20%. При этом чем выше средний чек, тем выгоднее бизнес, – недорогой продукт продавать в интернете накладно. Конечно, закрытие магазинов дало интернету большую фору. Многие покупатели уже не вернутся в торгцентры. Порядка 10–20% в разных сегментах ритейл потеряет. Другой вопрос, что интернет-гигантам необходимо налаживать логистику. Сегодня перед ними стоит задача приблизить склады с товаром к потребителю – около городов-миллионников необходимо открывать склады, так чтобы доставка до потребителя происходила в течение одного дня.

Тем не менее сети не корректируют стратегию развития в регионах, поскольку еще не везде они представлены и есть потенциал для роста привычных форматов торговли. При этом метраж новых магазинов также не предполагается сокращать. Аренда будет уменьшена в силу новых обстоятельств, но на формате магазинов это не скажется. 📍



ОФИСЫ СТАНУТ ДРУГИМИ



ВЛАДИСЛАВ СПИЦЫН,
управляющий партнер Front Architecture

Компании будут уходить от формата open-space либо внутри этого формата все же разграничивать пространство, например, перегородками из плексигласа или других подобных материалов.

Стремление создавать офисы, полезные для здоровья, следовать велнес-подходу в интерьерах рабочих пространств было еще до коронакризиса. В офисах появились спортивные залы и пространства для релаксации, активно начали применять озеленение живыми растениями, в бизнес-центрах стали проводить уроки йоги и установили вендинговые машины с полезными снеками.

Теперь, когда на первое место выходят вопросы безопасности, приоритет здоровья станет еще более четким, но воплощаться он будет в большей степени в противовирусных мерах – повышенное внимание клинингу, соблюдению социальной дистанции, чистоте и качеству воздуха.

При этом нужно понимать, что многие компании не планируют возвращать всех переведенных на удаленную работу сотрудников в офисы. В первую очередь потому, что не видят целесообразным траты на аренду, тем более что арендные каникулы или снижение ставок предлагаются далеко не везде. Для многих компаний пандемия послужила катализатором назревающих внутренних процессов, которые и так происходили, только медленнее. Многие хотели перевести на удаленку хотя бы часть сотрудников еще до ситуации с коронавирусом, но для этого не было мотивации. Теперь эта мотивация есть.

Оставшимся офисным площадкам придется приложить усилия, чтобы привлечь арендаторов. Необходимо обновление устаревших инженерных систем, чтобы сделать их более устойчивыми к эпидемическим факторам.

Любой кризис проверяет жизнеспособность идей и форматов. Заметным трендом последних лет стала мультифункциональность, бизнес-центры превратились в объекты mixed-use, помимо офисов здесь теперь есть фитнес-центры и салоны красоты, кафе и фреш-маркеты, бытовые услуги, зачастую апартаменты, и эта тенденция будет усиливаться. 🏡



ЗДОРОВЫЙ ГОРОД – ЭТО РЕАЛЬНОСТЬ



ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ПО
ВНЕШНИМ КОММУНИКАЦИЯМ
АО «МОСИНЖПРОЕКТ»
АЛЕКСЕЙ РАСХОДЧИКОВ
О БУДУЩЕМ ГОРОДОВ

Эпидемиологическая обстановка с распространением коронавируса серьезно изменила привычную жизнь людей во всем мире. Старые модели развития пространств могут уйти в прошлое и освободить место новым подходам к строительству. Ориентир будет направлен на устойчивое развитие, формирование привлекательной и безопасной среды. Своим мнением о будущем городов поделился заместитель директора по внешним коммуникациям АО «Мосинжпроект» Алексей Расходчиков.

➤ Придется ли и градостроителям подстраиваться под новые реалии, стать авторами будущих новаций?

– Пандемия коронавируса COVID-19 заставила жителей мегаполисов во всем мире по-новому взглянуть на городскую среду. Стало очевидным: жилье в 40–60 «квадратах» в многоэтажке – не лучший формат для жизни. Фактически рухнула концепция «третьего места», оказалось, что кафе, клубы и парки не всегда могут компенсировать маленькие квартиры. Глобальный экономический кризис, в который мы только входим, скорее всего приведет к перезагрузке подходов к городскому строительству.

Модель «освоения территорий», начавшаяся еще в 2000-х, когда строится то, что выгодно, то, что можно быстро продать, себя давно уже изжила. Такой примитивный подход приносил быстрые деньги, иллюзию экономического роста, но создавал огромные дисбалансы в городской среде – проблемы, которые придется решать годами.

Мало того что в однотипных спальных районах не создавалось рабочих мест, они совершенно не отвечают современным критериям качества жизни. Если раньше главным мерилом комфорта была возможность иметь парковку у дома, наличие элементарных качелей для детей, то сейчас требование – двор без машин, обустройство современной и безопасной детской площадки, зеленая зона и пешеходные дорожки по соседству, социальные учреждения в шаговой доступности.

«Сколково» – обратный пример. Здесь сформирована прекрасная инновационная инфраструктура, совершенно потрясающие возможности для науки, для работы, но не запланировано строительство жилья. Не говоря уже об инфраструктуре для жизни, которая, как правило, формируется годами – места, где люди проводят время, общаются, ходят за покупками и т.д.

Коронакризис становится своеобразным водоразделом. Как и любой масштабный кризис, он многое разрушит, но в первую очередь уйдут старые, отжившие себя модели, освобождая место для новых подходов к городскому строительству. Эти подходы давно уже сформировались в Европе и некоторых передовых азиатских городах: ориентир на устойчивое развитие, формирование привлекательной и безопасной городской среды, регулирование потребления и миграционных потоков, экологическая устойчивость и восстановление природных территорий. Приходит время по-новому взглянуть на градостроительство, перестать видеть в нем только экономику, понять, что современное градостроительство – это проект прежде всего социальный.



➤ Люди всегда стремились в города в поисках личных и профессиональных возможностей...

– Да, главным ресурсом городов во все времена были люди. Именно высокая концентрация людей создавала экономику, инновации, возможности для развития торговли, производства, науки. Как следствие, формировался высокий уровень жизни, который притягивал еще больше людей. Но это не бесконечный процесс. Наступает момент, когда чрезмерная скученность, дороговизна жизни, экономические кризисы и эпидемии гонят людей из городов. Примеры Детройта, Юрмалы показывают, что все небоскребы, производственные, концертные залы бессмысленны и ничего не стоят, если города становятся неинтересны, не привлекают жителей и туристов.

Так, население Москвы за последние 20 лет увеличилось вдвое, а население московского региона – в три раза. Это очень хорошо для экономики, это дало мощный импульс развитию Московской агломерации. Но это и чудовищная нагрузка на город, на всю его инфраструктуру. За прошедшие 10 лет в Москве было сделано очень многое – создан современный транспортный каркас: введены в строй 87 новых станций метро, новые дорожные магистрали, запущено Московское центральное кольцо, реконструированы железнодорожные вокзалы и терминалы аэропортов. Фактически создан надежный фундамент развития города на долгие годы. Это как в жилом доме – фундамент определяет возможности строительства, надежность и долговечность строения. Так же и транспортная инфраструктура в Москве создала тот каркас, вокруг которого сегодня формируются городское развитие и новые девелоперские активности. Программа «Моя улица» буквально преобразила центр столицы, а сезонные фестивали наполнили Москву интересной, динамичной жизнью.





КОРОНАКРИЗИС СТАНОВИТСЯ СВОЕОБРАЗНЫМ ВОДОРАЗДЕЛОМ. КАК И ЛЮБОЙ МАСШТАБНЫЙ КРИЗИС, ОН МНОГОЕ РАЗРУШИТ, НО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ УЙДУТ СТАРЫЕ, ОТЖИВШИЕ СЕБЯ МОДЕЛИ, ОСВОБОЖДАЯ МЕСТО ДЛЯ НОВЫХ ПОДХОДОВ К ГОРОДСКОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ



Но преобразование городских районов – это уже более тонкие настройки. Как сделать районы комфортными и многофункциональными? Здесь уже не обойтись без исследований, постоянного взаимодействия с местными жителями. Современное городское развитие требует новых механизмов, способных обеспечить последовательное и органичное развитие районов, через создание «живых лабораторий», регламентов градостроительного развития, коллаборации заинтересованных участников.

» Каковы же решения, которые помогут городу стать еще лучше?

– Москва сейчас переходит к другому типу развития – более экстенсивному. Когда мы сегодня говорим об инфраструктуре, то разговор переходит от инфраструктуры транспортной именно к инфраструктуре для жизни, качественной составляющей городской среды. Эта тенденция началась несколько лет назад. Но после пандемии, когда мы выйдем из кризиса, тема качественного градостроительного развития еще больше актуализируется. Мы будем наблюдать все более пристальное внимание именно к развитию качественной инфраструктуры внутри города.

Наши исследования показывают, что многие районы Москвы имеют огромное количество нерешенных инфраструктурных проблем. Где-то не хватает медицинских учреждений, что сегодня особенно актуально. Где-то недостаточное количество образовательных, досуговых учреждений, элементарных кафе, магазинов в шаговой доступности, кинотеатров. Кроме того, миграционная нагрузка в последние годы вызывает все большее раздражение у москвичей. Эти дисбалансы накапливались годами, десятилетиями.

Если говорить о новых районах, то будущее, конечно, за многофункциональными проектами. Именно многофункциональные комплексы, которые сочетают в себе рабочие места, качествен-



ный ритейл, стрит-фуд, сервисы, жилье, развиваются наиболее динамично и в Москве, и в других регионах. Такие проекты нуждаются в поддержке. Компании, которые не просто строят высотку 100–200 метров, а разрабатывают действительно интересный комплексный проект для людей и для жизни, нуждаются в поддержке со стороны и города, и государства. Нужно поощрять таких застройщиков.

В исторических районах Москвы другая ситуация. Здесь на первое место выходят вопросы реставрации и развития историко-архитектурной среды, сохранения уникальной идентичности местных жителей. Мы с коллегами из МАРХИ недавно запустили исследовательский проект в районах Лефортово и Басманный. Это исторические районы Москвы, сосредоточившие на своей территории более 10 различных вузов, инновационные производства и лаборатории. Сочетание центров инновационного развития, творческой активности, историко-архитектурной среды открывает возможности для формирования уникальной, но в то же время динамичной и экономически активной городской среды. Первые результаты этой интересной работы мы планируем представить на выставке «АрхМосква», которая, надеюсь, все же состоится в августе.

Как изменится жизнь в мегаполисах после коронавируса, какие именно решения сегодня наиболее актуальны для городов, сейчас с уверенностью не может сказать никто. Можно, конечно, делать различные футурологические прогнозы, заниматься визионерством, но все это, как правило, звучит красиво, но очень далеко от практики. С коллегами из других стран, нашими экспертами мы сейчас активно дискутируем на эту тему. Пытаемся понять: какие изменения уже происходят в США, Европе и азиатских центрах развития? Что ждет нас завтра, после завершения эпидемии и глобального кризиса? Результаты этих дискуссий будут представлены в августе в очередном аналитическом альманахе Фонда «Московский центр урбанистики «Город». 📄



МИР
МЕНЯЕТСЯ
С ОГРОМНОЙ
СКОРОСТЬЮ

ГАЛА ЩЕБЛАНИНА,
директор по маркетингу крупных ресторанов

После отмены карантина мировая экономика, разумеется, уйдет в минус – это коснется всех. Однако начнется период восстановления. Быстрее всего придут в себя старые, проверенные игроки, те, кто эмоционально сильно связан со своей целевой аудиторией.

Хорошо себя будут чувствовать кофейни и малые формы, причем всех вариантов, видов и так далее – будут востребованы маленькие окошки. Малые формы более маневренные, затрат мало, маржа на кофе огромная, лишнего персонала нет. Если это кофейная сеть, ей будет еще легче прийти. К тому же мы понимаем, ужин в ресторане для многих станет не по карману, а вкусный кофе – вполне в рамках личного бюджета.

Большие сети все чаще будут минимизировать площади заведений, особенно в центре города, прирастая за счет доставки, развивая маркетплейсы, добавляя туда не только еду, но и все, что там можно будет продать.

Модное увлечение последних лет – фуд-маркеты – сейчас в зоне риска. Выживут только те из них, которым повезло с соседством – бизнес-центрами или большими отелями. Шаговая доступность должна быть не более 100 метров. В холодный период москвичи не любят делать в сторону общепита более ста шагов от офиса или машины.

Будут расти ниши здорового питания и здоровых комбо с доставкой на дом. Очевидно, что многие компании не смогут и не захотят в ближайшее время тянуть аренду офисов и переведут сотрудников на удаленку в постоянном режиме ради оптимизации расходов. Вопрос сбалансированного питания будет актуальным для домохозяйств.

Фьючерсы на нефть оказались не так надежны, как хотелось бы. Возможно, банки скоро начнут всерьез рассматривать инвестиции в рынок питания, ресторанов, сельского хозяйства и диджитализации всех процессов

Доставка продуктов домой



в этих нишах. В целом диджитал во всех своих видах и формах уже входит в плохо развитый в этом смысле фуд-бизнес. Может быть, уже через год-другой рестораны и производители еды смогут свободно апеллировать понятиями big data, «нейросети» и так далее. В это сегодня рационально вкладывать деньги с практически гарантированным хорошим результатом. Банкам именно это может быть интересно.

Популярные службы доставки, как мне кажется, пострадают от своей «доброты и щедрости» по отношению к новым игрокам и минимальной лояльности к локальным несетевым проектам. Скоро им на пятки начнут наступать маркетплейсы нового вида, комьюнити «отверженных». Уже сейчас можно наблюдать обсуждение в ресторанных сообществах создания таких площадок. Вопрос за инвестициями.

В период режима самоизоляции доставка была больше востребована в спальных районах. Хочется посмотреть, как поменяется этот рынок после карантина. Возможно, там будет открываться больше проектов. Мир в эпоху турбулентности прогрессирует с огромной скоростью.



УВЕЛИЧИТЬ ФУНКЦИИ В СПАЛЬНЫХ РАЙОНАХ



АРХИТЕКТОР
СЕРГЕЙ ТРУХАНОВ О СВОИХ
ОЖИДАНИЯХ ОТ ЖИЗНИ
ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ

За последние два месяца было высказано немало предположений и прогнозов о том, как повлияет распространение коронавируса на организацию городских пространств, планировку помещений и архитектуру зданий. Большинство экспертов сходятся во мнении, что жизнь общества серьезно изменится, а привычки людей, приобретенные в этот период, станут постоянными. О своем видении ситуации рассказал глава бюро T+T Architects Сергей Труханов.

» Как вы считаете, вирус сильно скажется на нашей жизни и бытовых привычках?

— Различные угрозы, которым подвержено общество, существовали всегда. Что касается вирусов, то вопрос их распространения — это вопрос профилактики и мер предосторожности. На мой взгляд, на социальной и общественной активности людей, а также на их привычках подобные процессы сказываться не должны, так как людям сложно менять ритм общения и начать меньше общаться. Также непросто будет перестраивать бизнес-процессы и организовывать перевод сотрудников на работу в удаленном режиме. Ключевым этапом станет переосмысление трудового процесса, отношения к организации всей трудовой деятельности, к работе людей непосредственно в офисах, к системам инженерии и многому другому, что раньше относилось к статье дополнительных расходов.

» Останется актуальным взятый в Москве курс на формирование большого количества общественных пространств? Будет ли он каким-то образом скорректирован?

— Актуальность тренда на развитие общественных пространств не пропадет, напротив, потребность в локальных, небольших по размеру кластерах будет только возрастать. Представьте ситуацию, когда до зоны отдыха не надо ехать 30–40 минут или более, а в шаговой доступности есть современный парк или сквер, спроектированный и созданный по принципам комфортного и многофункционального пространства. Это снижает маятниковую миграцию, создает локальные центры притяжения, делает общение между людьми проще и безопаснее. Одной из важных причин распространения инфекции в мире стали массовые мероприятия с участием большого количества людей. В то же время множество культурных пространств позволит избежать их высокой концентрации в одной точке. Поэтому сложившаяся ситуация — это серьезный шаг в формировании нового отношения к общественным мероприятиям.

» Стоит ли нам ожидать изменений в подходах к зонированию городских территорий?

— Скорее всего, вирус не окажет серьезного влияния на существующую практику городского планирования. Квартальная застройка сама уже формирует возможность получать все локальные сервисы, например, магазины, кафе, бары, парикмахерские и многое другое, прямо внутри периметра. Скорее, это отразится на сервисах, связанных с обслуживанием объектов застройки: повышается внимание к регламентам их уборки и содержания,



причем это коснется всех аспектов — от площадок до подъездов, от поручней до кнопок в лифтах и так далее. Возможно, нас ожидает изменение подходов к правилам посещения таких мест, уместным в новых реалиях. И сейчас выиграет тот, кто сможет продумать все нюансы и предложить готовое и удобное для общества решение.

» Могут ли исчезнуть уже привычные или, наоборот, появиться новые элементы обустройства или городской мебели?

— Вопрос не в том, от чего нам стоит отказаться, а в том, как необходимо себя вести, какие меры предосторожности предпринимать. Я думаю, что глобальных изменений мы не увидим, но если на улицах появятся больше санитайзеров или аналогичных средств в общественных пространствах, то все от этого только выиграют.

» В последнее время эксперты рынка недвижимости пророчат закат таких форматов, как коворкинги или коливинги. Вы разделяете эту позицию?

— Я считаю, наиболее вероятный сценарий — временное снижение спроса на подобные проекты. Тут играют роль сразу несколько факторов — во-первых, мы впервые столкнулись с подобной проблемой в современном обществе. Во-вторых, многие могут подумать, что изолироваться в трехкомнатной квартире в Чертанове безопаснее, чем в студии в центре Москвы; но, как показывает практика, существенной роли это не играет. Нас ждет принципиально новый и более ответственный подход к обеспечению мер безопасности, созданию микроклимата, качеству используемых инженерных систем. Сейчас в наших силах сделать пространства безопасными, но по-прежнему привлекательными для работы и досуга. 🐾



НОВАЯ РЕАЛЬНОСТЬ ТОРГОВЫХ ЦЕНТРОВ



ОЛЕГ ШАПИРО,
архитектор, сооснователь бюро Wowhaus

После карантина торговые центры ждут новую реальность, но дело даже не в пандемии. В США и Китае тенденция отмирания офлайн-продаж появилась задолго до введения карантина и пандемического всплеска интернет-торговли (в США, по прогнозам Credit Suisse, к 2022 году должны закрыться 25% крупных ТЦ; посещаемость офлайн-магазинов в 2019 году упала на 11,4%).

Понимая тренд, мы стали думать о том, как можно адаптировать ТЦ. В крупных городах России уже изменилась схема потребления. Если раньше в торговые центры шли за покупками, а затем потребителя там удерживали всевозможными развлечениями, то сейчас людей привлекают возможности потребления впечатлений, культурных программ (торговая функция оказывается вторична). В скором времени это приведет к деградации традиционной экономической модели ТЦ.

Сейчас ТЦ – готовая всепогодная и сравнительно новая инфраструктура с подведенными сетями и транспортной доступностью. Надо перепрограммировать пространство с учетом сложившихся обстоятельств и просчитать новую экономическую модель.

Сотрудники крупных компаний теперь смогут частично работать на удаленке и оставаться в дневное время в своем спальном районе. Появление активной платежеспособной дневной аудитории сформирует запрос на насыщение этих районов всеми городскими сервисами. Это могло бы привести к формированию в Москве так называемых субцентров.

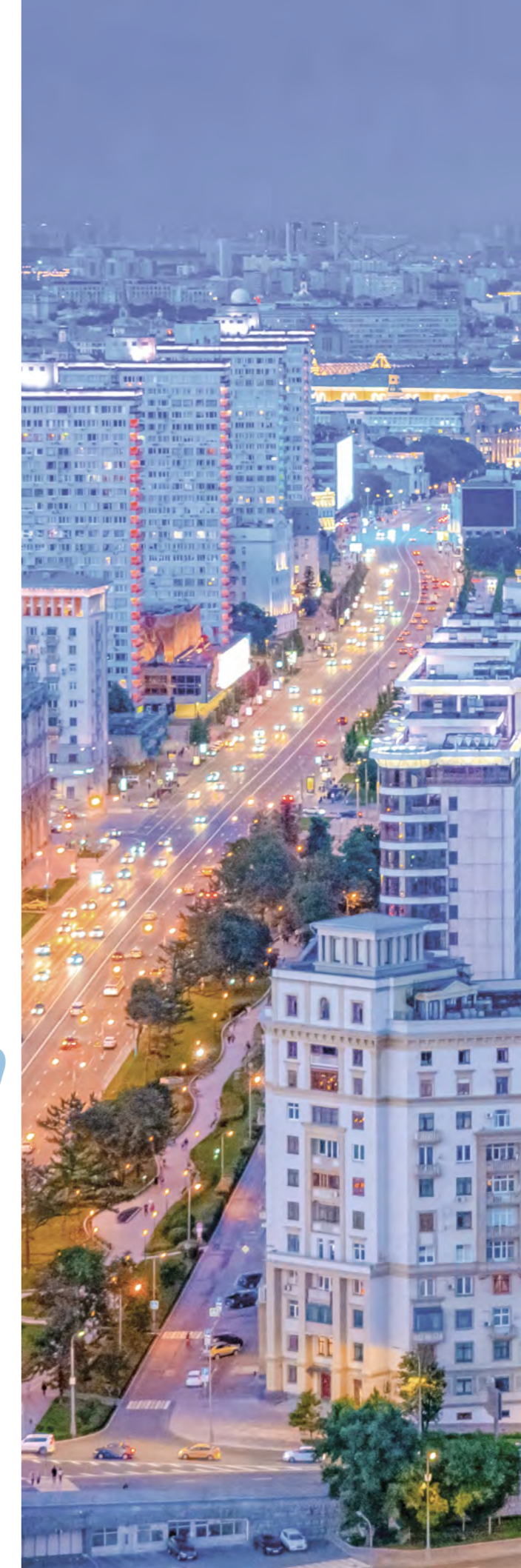
Субцентры – предмет долгих обсуждений архитекторов и урбанистов, ранее скорее теоретический, поскольку их становлению препятствовала логика развития города. Москва исторически имеет радиально-кольцевую структуру с центральной частью, где сосредоточены все городские



активности. К тому же гигантские спальные жилые массивы практически монофункциональны. Причем квартиры здесь начинаются сразу от уровня земли, что исключает возможность превращения первых этажей во что-то более-менее открытое и активное. Многочисленное дневное население этих районов состояло в основном из детей, школьников и пенсионеров.

Рост числа работающих на удаленке офисных служащих и обучающихся дистанционно студентов меняет дневной состав спальных районов. Новые дневные резиденты, безусловно, сформируют запрос на более качественную и разнообразную среду, включающую общественные, культурно-образовательные и комьюнити-центры.

Малый бизнес (кафе, рестораны, парикмахерские) после пандемии не будет тянуть аренду помещений в центре города. Торговые центры, в свою очередь, будут заинтересованы в поиске новых арендаторов, а огромное количество потребителей – в появлении новых качественных точек в непосредственной близости от мест их проживания. Вполне возможно, что мы увидим вторую волну джентрификации – уже не промышленных территорий, а торговых центров. 📍





НАЕДИНЕ С ДЕЛЬФИНАМИ

ИТАЛИЯ

Улучшение экологии во время локдауна почувствовали все крупные города, где значительно сократился автомобильный трафик. Природа стала наступать на территории, которые отнял у нее человек: в Ярославле на улице появился медведь, в московских парках заметили краснокнижных птиц, а в воды близ Венеции вернулись дельфины.

В интернете даже стала популярна публикация фотографий диких животных в городах с текстом «with everyone on lockdown, the [название животного] are finally returning to the streets of [город], nature is healing, we are the virus» – «Пока все на карантине, [животные] вернулись на улицы [города]. Природа исцеляется, вирус – это мы». Немало и шуток было на эту тему, вроде гладиаторов, вернувшихся в ТЦ «Колизей», или эмо, снова оказавшихся на улицах города.

Строго говоря, Венецию нельзя назвать начальной точкой наблюдения за экологическими изменениями и акции «Вирус – это мы». Первыми изменения заметили в Китае, когда встала промышленность и жители городов Восточного побережья впервые за долгие годы увидели голубое небо и яркое солнце, до того скрытое смогом.

Но итальянцы стали наблюдать и публиковать в медиа именно животных. После того как 9 марта страна ушла на карантин, Венеция и многие другие города опустели без миллионов туристов. В марте 2020 года на севере Италии зафиксировали гораздо более низкий уровень загрязнения воздуха, чем годом ранее, а из Венеции стали поступать фотографии дельфинов, рыб и лебедей.

Правда, на поверку история оказалась фейком – фото были сделаны на островах неподалеку от Венеции, откуда дельфины никогда и не уплывали. Однако вирусный эффект уже было не остановить, тем более что снижение антропогенного влияния на планету во время локдауна действительно очевидно.

Вне зависимости от количества правды в текущих и будущих публикациях «венецианские дельфины» запустили целое движение и существенно усилили позиции экологов, которые требуют, чтобы города были более зелеными и чистыми. А значит, во многих странах могут ужесточиться требования к градостроителям в части экологичности их проектов. 🌱

ТРИУМФ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА

ЮЖНАЯ КОРЕЯ

Южная Корея стала одним из главных очагов распространения COVID-19 после Китая. 20 января там появился первый зараженный (всего через три недели после того, как о вирусе вообще заговорили), а через месяц болезнь достигла пика – до тысячи новых случаев в сутки. Однако после этого ситуация стала стремительно меняться, и в начале марта фиксировалось чуть больше сотни случаев в день. Италия к тому моменту уже пожинала плоды захлебнувшегося здравоохранения и готовилась к полному карантину.

В итоге в Южной Корее число смертельных случаев ограничилось десятками, а не сотнями, как в остальном мире. При этом экономика не останавливалась, меры помощи гражданам не предпринимались – потому что не нужны. Даже система здравоохранения прошла пик заболеваемости сравнительно спокойно. Единственной проблемной зоной стало собрание религиозной секты Шинчонджи, которое спровоцировало самый массовый рост заболеваемости в этой стране за все время наблюдений.

Корейцы поняли, что главный враг – время, а союзник – массовое тестирование. Государственная машина мобилизовалась, максимально упростила получение лицензий для тестов и способствовала их быстрому запуску в производство. В итоге к 24 марта было проведено 300 тыс. тестов. Жители проходили их не только в больницах, но и в специализированных центрах, и даже в пунктах на парковках, не выходя из машин. В итоге довольно быстро удалось составить картину распространения вируса.

Далее в борьбу включились технологии big data и smart cities. За пациентами следили при помощи камер наружного наблюдения, транзакций с банковских карт и GPS-данных смартфонов. Баланс между неприкосновенностью частной жизни и безопасностью общества резко сместился в сторону общества.

Другим важным «китом» корейского успеха стало детальное и полное информирование жителей о ситуации. Если поблизости обнаруживался случай заражения, на смартфоны окружающих приходило уведомление. Информационные системы отслеживали весь маршрут носителей вируса и показывали, как и где они перемещались, каким транспортом пользовались, надевали ли маску. Помогали внушительная цифровая инфраструктура и значительное количество камер наблюдения (не менее 8 млн по стране).

Полное и честное информирование позволило властям заручиться поддержкой граждан и их сотрудничеством. Если кто-то узнавал, что контактировал с «цифровым следом» носителя вируса, обращался к врачу за тестом и при необходимости отправлялся на самоизоляцию. В итоге вспышку удалось погасить малой кровью.

Пример Южной Кореи, весьма вероятно, ускорит два тренда развития городов – технологии «умного города» и электронной демократии, которые будут способствовать увеличению открытости властей, скорости и качества доступа к информации. 📍



И СНОВА ВЕЛОСИПЕД

ФРАНЦИЯ

Строго говоря, оборудование дополнительных полос для велотранспорта – тренд не только европейский. К этому методу прибегли и традиционно «велосипедные» города вроде Копенгагена и Амстердама, и гиперавтомобилизованные американцы, и колумбийская Богота, которая на наших глазах из столицы войн наркокартелей превращается в один из центров мировой урбанистики.

Логика этих мер простая – общественный транспорт становится рассадником заразы, автомобили уничтожают городскую ткань и экологию, а ездить по городу как-то нужно. Велосипед видится если не идеальным, то вполне разумным выходом из тупика.

Париж развернет 650-километровую сеть велодорожек после снятия карантина. Сейчас оборудована временная сеть маршрутов, но как только власти оценят трафик, их сделают капитальными. Важно понять, как работает сеть, где дорожки нужно расширять, а где они не будут востребованы, и лишь потом инвестировать в строительство. На первый этап регион Иль-де-Франс (политическая конструкция столичного региона, которую можно сравнить с Москвой и областью при их объединении) пообещал выделить 300 млн евро на обустройство маршрутов. При этом их задача не столько бороться

с автомобильным трафиком, сколько разгрузить общественный транспорт.

Ничего нового в таком решении нет, но пандемия сильно форсировала процесс. Раньше мэр Парижа Анна Идальго обещала к 2024 году сделать все улицы города пригодными для велосипедистов, убрав 72% парковок с улицы. Теперь срок может быть пересмотрен и уменьшен.

Использование велосипеда или собственных ног для перемещения по городу – часть рекомендаций ВОЗ от 21 апреля 2020 года. И рост велодвижения – синергия рекомендаций медиков и здравого смысла мэров.

Милан обещает сделать 35 км городских улиц более доступными для пешеходов и велосипедистов, в Нью-Йорке число велопоездок резко выросло само собой, и мэр города Билл де Блазио призвал жителей чаще пользоваться двухколесным транспортом.

В одном из районов Берлина отрезали по одной полосе от автомобильной части дорог и оборудовали временные велодорожки, ширина которых позволяет велосипедистам соблюдать дистанцию при обгоне. Город признал опыт удачным и распространил методичку, которой последовали не только в других районах, но и в других муниципалитетах Германии. 🚲



АКЦЕНТ НА МАЛЫЙ БИЗНЕС

КИТАЙ

Родина COVID-19, Китай получил невообразимый экономический ущерб от борьбы с заболеванием. Экономика Поднебесной в годовом выражении сократилась почти на 6,8%. Цифры тем более драматичны, что последние полвека нормальным для нее был прирост по 15% в год.

Как будет восстанавливаться китайская экономика – вопрос. С одной стороны, мировой фабрике на руку падение цен на сырье и энергоресурсы, с другой – покупательская способность у всей планеты заметно упала.

Изменения городского ландшафта в Китае в связи с коронавирусом малозаметны – здесь и так половина населения ездит на велосипедах, камеры висят на каждом шагу, а проблемы экологии системно не решаются. Работа с последствиями пандемии происходит административно, незаметно для внешнего наблюдателя.

Для восстановления экономики Китай принимает ряд мер в части регулирования. Например, Центральный банк страны снизил резервные требования к ликвидности. Говоря простым языком, банки обязаны держать часть денег на своих счетах именно деньгами, не инвестируя их ни во что, чтобы рассчитаться с вкладчиками, которые захотят эти деньги снять. Регулятор снизил эти суммы, что высвобождает 550 млрд юаней (более 77 млрд долларов) на поддержку экономики – теперь их можно вложить.

Параллельно с этим государство инвестирует в строительство объектов, где выступает заказчиком. Это позволяет обеспечить работой большое количество людей, а экономику накачать валютой.

Меры по прямой поддержке граждан в Поднебесной почти не применяются – это связано с тем, что китайской культуре свойственно копить деньги, а не тратить. Поэтому средства, выданные на поддержку спроса, не принесли бы эффекта. В связи с этим власти субсидируют розницу, которая за счет этого снижает цены и привлекает покупателей. Дополнительно для малого и среднего бизнеса серьезно снижены налоги, банки обязали не взимать плату по кредитам, а интернет-компании освобождены от НДС.

Экономика Китая перестала быть экспортно ориентированной – китайцы богатеют и сами не прочь покупать свои товары. Поэтому протекционистские меры не так эффективны, как были лет десять назад, – поддержка экспорта поможет компаниям лишь отчасти, ведь далеко не вся их продукция отправляется за границу. Поэтому помощь малому бизнесу через многоступенчатое стимулирование спроса даст лучший эффект.

Помимо этого получит поддержку и туристическая отрасль – власти Хайнаня намерены выделить по меньшей мере 150 млн юаней (около 21 млн долларов) для поддержки работающих на острове туристических компаний. Дополнительно чиновники обещают упростить регулирование этой сферы.

Восстановление экономики всех стран, не только Китая, зависит от малого бизнеса. В Китае эпидемия раньше всех началась и раньше всех закончилась, поэтому другим городам и странам еще предстоит запустить программы, которые обеспечат максимально быстрый рост этого сектора экономики. Иначе, по мнению большинства экспертов, экономика свалится в затяжную рецессию. ☹

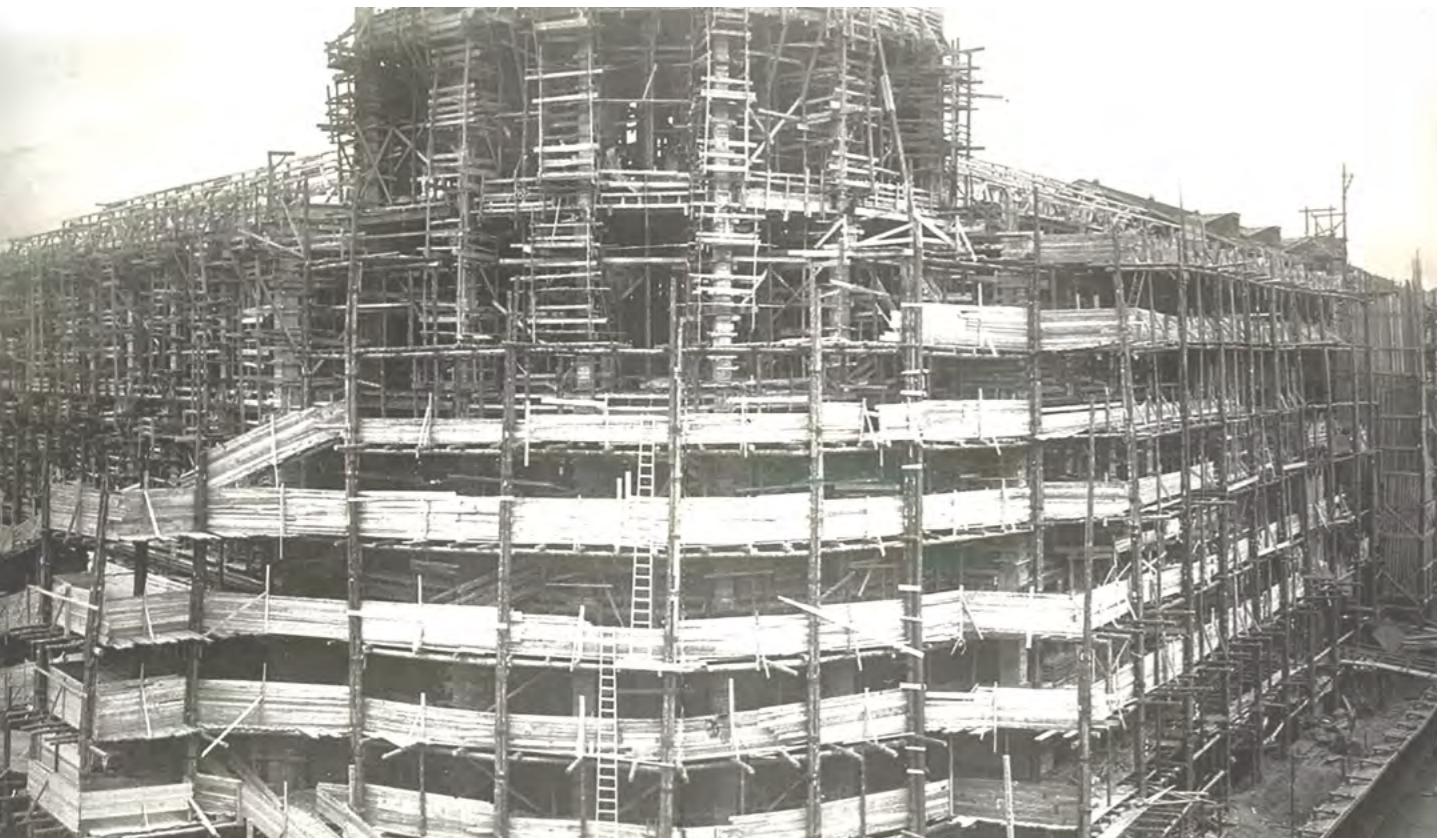


ТЕЛЕГРАФ ОСТАНЕТСЯ НА СВЯЗИ

ПАМЯТНИК АРХИТЕКТУРЫ НА ТВЕРСКОЙ
УЛИЦЕ БУДЕТ ПРЕОБРАЗОВАН
В МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС

К началу 2024 года планируется реконструировать историческое здание Центрального телеграфа на Тверской улице. В результате город должен получить интересную, но сохранившую историческую преемственность точку притяжения и экономической активности.

● Анна Вальман



Здание Центрального телеграфа было построено в 1927 году по проекту известного инженера и архитектора Ивана Рерберга и являлось одним из самых передовых сооружений своего времени. Комплекс был выстроен на сложном железобетонном каркасе с большими окнами и оснащен пневматической почтой, аппаратными залами и часами с уникальным механизмом на фасаде.

С самого начала своего существования здание объединяло в себе несколько функций. В нем разместились сразу четыре организации: Центральный телеграф, Центральный радиоузел и отделения междугородной и международной телефонной связи, а позднее там появился радиотеатр, транслировавший на всю страну радиоспектакли. Также было предусмотрено 20 квартир для руководства и спальни для дежурной смены. В доме работали ясли на 200 мест, поскольку телеграфистками были в основном женщины.

По мере развития технологий под нужды телеграфа требовалось все меньше и меньше пространства, а освободившиеся помещения заполнили офисы, коворкинг и кафе. В последние годы Центральный телеграф оказался фактически выключенным из активной жизни города. Несмотря на утраченное значение, это уникальный объект с большим потенциалом. Перед стартом проекта была сформулирована задача превратить старомодный офисный центр эпохи 1990-х в современное простран-

ство, создать новую точку притяжения, а также бережно отнестись к историческому наследию. Предполагается, что здание станет многофункциональным комплексом с офисами, торговой галерей и общественными пространствами. Кроме того, здесь появится подземный паркинг.

Для решения задачи были разработаны несколько сценариев реализации проекта и комплексная модель функционирования телеграфа. Генеральный директор Института «Стрелка», сооснователь и партнер КБ «Стрелка» Варвара Мельникова отметила, что вместе с экспертами в области сохранения культурного наследия были изучены первоначальные чертежи и логика, которую закладывал при строительстве архитектор. «Все это стало частью брифа для архитекторов. Вместе с компанией Vos'hod (девелопер проекта) мы рассмотрели большое количество ведущих архитектурных бюро и их подходы к работе с предлагаемой моделью», — пояснила она. В рамках переговоров окончательный выбор пал на британское архитектурное бюро David Chipperfield Architects. Эта команда имеет широкую компетенцию в работе с памятниками архитектуры и известна своим деликатным подходом к работе с историческим наследием. Как отметила сооснователь компании Vos'hod Марина Руднева, на выбор архитектора оказало влияние наличие опыта работы с историческими зданиями. «Мы искали профессионала, который знает, как обращаться с памятниками



архитектуры, бережно работает с существующей тканью города и при этом понимает специфику московской жизни», — подчеркнула она.

При этом, по мнению архитектора Дэвида Чипперфильда, изначально необходимо переосмыслить сильные и слабые стороны здания, выявить его потенциал на годы вперед — только такой подход обеспечивает объекту долгое и успешное существование. На старте работы изучаются замысел и решения проектировщиков, создавших здание, оцениваются последующие вмешательства, которые претерпевал объект. Сильные стороны объекта в ходе реконструкции планируется сохранить и отшлифовать, а слабыми можно пожертвовать, чтобы обеспечить долговечность нового проекта. Это касается технических и функциональных усовершенствований, включая обеспечение многофункциональности пространств там, где это возможно и уместно.

«Нас воодушевляет возможность работать над этим исторически значимым и архитектурно новаторским зданием», — отметил Дэвид Чипперфильд, — Оно будет приспособлено для современного использования благодаря продуманным проектным решениям, а тщательная реставрация поможет сохранить оригинальный дух архитектурного проекта. В конечном счете наша цель — дать москвичам возможность вновь гордиться и наслаждаться этой ожившей частью города». 📍



ПРОЕКТЫ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ЗДАНИЙ ТЕЛЕГРАФОВ В МИРЕ

Популярная в последние десятилетия практика перестройки старых зданий под новые нужды – редевелопмент – связана в первую очередь с появлением новых технологий, которые меняют жизнь городов. Среди прочих обновляют и здания телеграфов, которые всего сто лет назад были образцом высоких технологий, а сегодня уже не несут такой функциональной нагрузки. Журнал «Инженерные сооружения» собрал наиболее интересные и масштабные мировые проекты.

TELEGRAF 7 – МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС С КОВОРКИНГОМ И ОФИСАМИ

В центре Вены, богатой историческими памятниками, но обделенной местами под новое строительство (центральная часть города под охраной ЮНЕСКО), любое бездействующее здание – кандидат на быструю перестройку. В 2017 году девелоперская компания JP Immobilien с помощью бюро VENF Architects превратила здание старинного телеграфа K u. K. Post-und Telegrafendirektion (почтово-телеграфного управления) в премиальные офисы, в которых исторический объем и отделка органично сочетаются с современным наполнением и инфраструктурой.

Здание площадью 6500 кв. метров было спроектировано в XIX веке архитектором Ойгеном Фассбендером, и как многие имперские венские здания, внутри под завязку наполнено лепниной, фресками, колоннами и пилястрами. Архитекторы встроили в большие пространства бывшего телеграфа современную конструкцию – «комнату в комнате» с двумя минималистскими «ящиками»: закрытыми офисами и переговорными в центре и открытыми рабочими пространствами вокруг. Якорным арендатором здания стал один из самых известных коворкингов Вены. Историческая ткань осталась нетронутой и полностью открыта для обозрения.



ПРОЕКТЫ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ЗДАНИЙ ТЕЛЕГРАФОВ В МИРЕ



BÖRSEPLATZ 1 – МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС С ОФИСАМИ, МАГАЗИНАМИ И АПАРТАМЕНТАМИ

Имперское здание центрального телеграфа, построенное в 1870 году в той же Вене, выполняло роль информационного центра всей Австрийской империи. По прямому назначению монументальное и величественное здание перестало работать еще в 1996 году, а в начале 2000-х власти Вены продали его на аукционе. Осенью 2016-го новый собственник приступил к перестройке исторического объекта в многофункциональный комплекс, которая заканчивается уже в этом году. Архитекторами проекта выступили ARGE Hochform Architekten ZT GmbH.

В здании исторического телеграфа, построенном в форме каре с небольшим внутренним двором, теперь располагаются 39 апартаментов общей площадью 9,2 тыс. кв. метров. На первом этаже нового комплекса разместятся офисные, торговые помещения и ресепшен в центральном парадном зале – бывшей приемной телеграфа. Три подземных этажа отданы под парковку, кладовые помещения и винный погреб.



ПРОЕКТЫ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ЗДАНИЙ ТЕЛЕГРАФОВ В МИРЕ

POST – МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС С КАФЕ, РЕСТОРАНАМИ, ОТЕЛЕМ И ТОРГОВОЙ ГАЛЕРЕЕЙ

Один из самых свежих и заметных проектов по реновации исторических зданий почты и телеграфа – Post Rotterdam. Это здание сейчас находится в стадии активной перестройки. Исторический корпус центрального почтового и телеграфного отделения, построенный в 1915 году, одно из немногих крупных зданий, уцелевших во время бомбардировки Роттердама в 1940 году.

Проект студии ODA New York, победивший в конкурсе, соединяет исторический корпус и современную высотную пристройку – башню высотой 150 метров. Современный Post Rotterdam станет многофункциональным комплексом, который не просто даст новую жизнь старинному зданию, пустовавшему последние 10 лет, но и станет настоящей точкой роста.

Для этого в исторической части появятся два сквозных общественных пространства – пассажа. В центральном зале бывшей почты со сводами высотой 22,5 метра по периметру разместятся рестораны и бары. Столики уличных кафе займут бывший внутренний арочный проход.

Помещения верхних этажей, где раньше размещалось телеграфное оборудование, станут частью пятизвездного отеля, там же появятся два зала для публичных мероприятий, а в 43-этажной новой башне – апартаменты. Башня небоскреба расположится на месте пустующего внутреннего двора – ее легкая современная архитектура красиво перекликается с геометрией арок и строгих пилястр исторической почты. Проект планируется завершить к 2022 году.

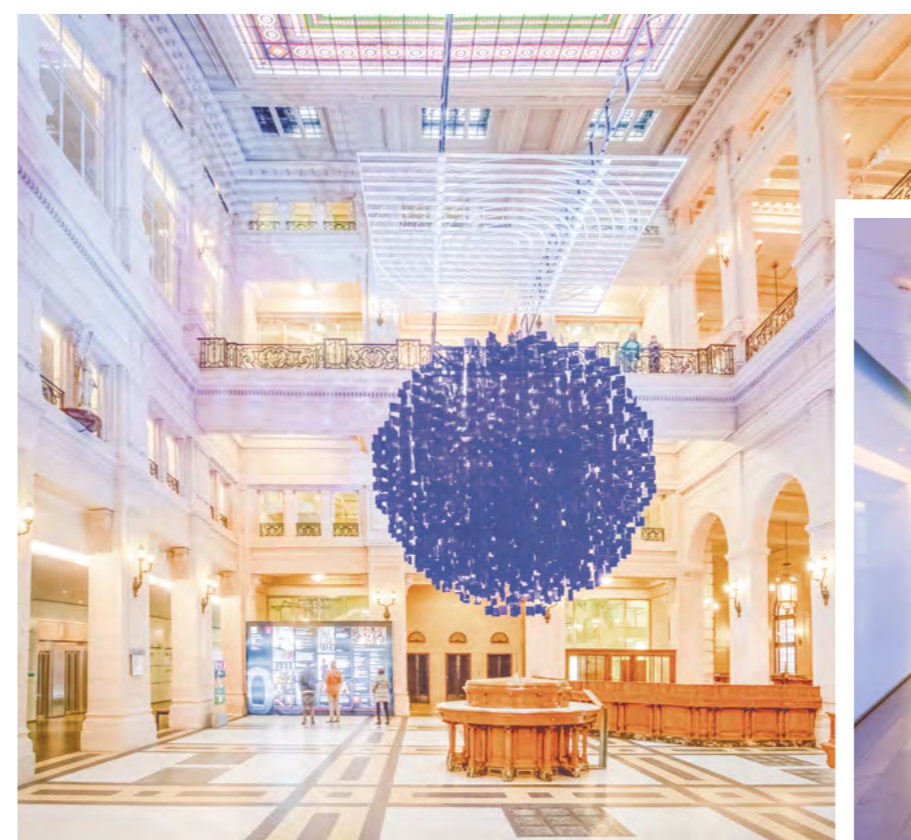


ПРОЕКТЫ РЕДЕВЕЛОПМЕНТА ЗДАНИЙ ТЕЛЕГРАФОВ В МИРЕ

CENTRO CULTURAL KIRCHNER — КУЛЬТУРНЫЙ ЦЕНТР КИРШНЕРА

Здание Дворца почты в Буэнос-Айресе, признанное национальным достоянием, до 2003 года работало по своему первоначальному назначению. Однако после нескольких лет простоя правительство решило переоборудовать его под культурный центр. Центр был открыт 21 мая 2015 года и назван в честь бывшего президента Аргентины Нестора Киршнера.

Сегодня Центр Киршнера – самый большой культурный центр в Латинской Америке. В девятиэтажном здании обустроены большой концертный зал, пять малых залов для театральных представлений и концертов, 18 помещений для поэтических вечеров, перформансов и других мероприятий, 16 репетиционных залов и две террасы на крыше. В составе культурного центра также действует музей: на шести этажах расположились 40 залов с произведениями искусства и историческими объектами общей площадью 15 тыс. кв. метров.



РЕНОВАЦИЯ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

БЛАГОДАРЯ ГОРОДСКОЙ ПРОГРАММЕ
МИЛЛИОН МОСКВИЧЕЙ УЛУЧШАТ СВОИ
ЖИЛИЩНЫЕ УСЛОВИЯ

Программа реновации жилого фонда стала самым масштабным проектом по расселению морально устаревшего жилья в столице. Главная ее задача – не просто построить новые дома вместо старых, а качественно улучшить городскую среду. В кварталах появятся широкие тротуары, велодорожки, детские площадки, тренажеры, территории для отдыха и многое другое.

● Анна Ширяева



Изменения для всей столицы

В феврале 2017 года на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным мэр Москвы Сергей Собянин озвучил амбициозный план по решению вопроса расселения и сноса старых пятиэтажных панельных домов. Глава государства поддержал идею, и уже в августе президиум правительства столицы рассмотрел и утвердил постановление «О Программе реновации жилищного фонда».

Принципиальным вопросом стало получение согласия от самих москвичей – на портале электронных референдумов «Активный гражданин», в центрах госуслуг «Мои документы», а также на общих собраниях собственников прошли голосования, по результатам которых в программу включили 5174 дома общей площадью более 16 млн кв. метров. Это 350 тыс. квартир, в которых проживают более миллиона человек. Для замены устаревшего жилфонда может быть построено 18 млн кв. метров недвижимости, так как средняя площадь квартир в новых домах – 52,5 «квадрата», что на 15–20% больше, чем в старых. Важной частью программы стала задача не просто переселить москвичей, а оставить их проживать в границах своих районов.

Начальный список стартовых площадок был опубликован 26 сентября 2017 года, на тот момент в него вошло около 300 адресов. Сегодня этот перечень расширен до 431 площадки во всех округах столицы. Также для переселения москвичей по программе реновации перепо-

филировали жилые дома уже строящиеся городом по другим программам. Первыми новоселье отметили жители района Измайлово. В 2018 году владельцы квартир в двух пятиэтажках на улице Константина Федина переехали в 18-этажный дом на 5-й Парковой улице. На данный момент в новые квартиры заселились или заселяются жители 132 домов. В рамках программы построено уже 57 новых домов, на стадии строительства и проектирования находятся еще 262 здания.

По словам Сергея Собянина, несмотря на все экономические проблемы, связанные с распространением коронавирусной инфекции, свои планы по расселению горожан город выполнит в полном объеме. В прошлом году в рамках программы был построен 1 млн кв. метров недвижимости, а через 2–3 года строительство компенсационного жилья выйдет на максимальные показатели. «Поскольку сносимый фонд – малоэтажный и занимает большую площадь, переселение нескольких пятиэтажек в один дом большей этажности обеспечивает доступ к уже значительно большим земельным участкам, чем мы имеем сейчас. На пике производительности в год в Москве по программе реновации будет строиться до 3,5 млн «квадратов» жилья», – отметил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв. Программа рассчитана на 15 лет, по предварительным оценкам, ее стоимость составит около 3 трлн рублей.



Кварталы современных стандартов

Дома программы строятся по принципу квартальной застройки, в которой территория района используется максимально эффективно. За счет четкого планирования пространств повышается доступность социальной инфраструктуры, появляются точки притяжения района и заметно улучшается городская среда. Дворы с хаотичной парковкой в новых кварталах уходят в прошлое, взамен горожане получают благоустроенные территории без машин с зелеными пространствами и зонами отдыха, детскими и спортивными площадками. Рядом с новыми домами располагаются все необходимые элементы инфраструктуры: детские сады, школы и больницы.

На первых этажах домов размещаются магазины, кафе, салоны красоты, спортивные клубы, творческие кружки и секции. При этом проекты планировки кварталов учитывают потребности жителей конкретного района. Во всех зонах реновации оборудуют широкие тротуары, велодорожки и велопарковки, площадки для детей разного возраста, тренажеры и территории для отдыха. Важными отличиями новых кварталов от старых станут прогулочные маршруты, организованная парковка, улучшенное освещение, а также большое количество деревьев, кустарников и других многолетних растений.



Грамотная планировка позволяет значительно увеличить число зеленых насаждений. Во время строительства особо ценные породы деревьев и кустарников сохраняют, а при благоустройстве высаживают многолетние красивоцветущие растения.

Также при возведении новых кварталов строится и социальная инфраструктура. Это новые школы, детские сады, поликлиники и культурные объекты. К примеру, на востоке Москвы в районе Богородское появятся две школы, новый учебный корпус с дошкольными группами, три детских сада, музыкальная школа, ФОК и поликлиника на 320 посещений в смену. По словам главного архитектора Москвы Сергея Кузнецова, такой набор объектов социальной инфраструктуры обеспечит район дополнительными рабочими местами. Все здания будут объединены в единую сеть общественных пространств, на территории которых расположатся детские школьные и дошкольные учреждения, магазины, пешеходные и велосипедные дорожки. За счет трех новых улиц и реконструкции уже существующих – Бойцовой, Алымова, Ивантеевской, Алымова переуллка – будет улучшена транспортная доступность района. От бульвара Маршала Рокоссовского протянется пешеходный маршрут, по которому жители смогут попасть в национальный парк «Лосиный Остров», к Черкизовскому (Архиерейскому) пруду и станциям внеуличного пассажирского транспорта.

От привычного к лучшему

Участники программы переезжают в монолитные дома или дома из современных панельных конструкций. Входы в жилую часть зданий располагаются со стороны двора, а в помещения общественного назначения – с улицы. На первых этажах зданий находятся магазины, кафе, салоны красоты, спортивные клубы, творческие кружки и секции. Входы в подъезды дружелюбны маломобильным группам граждан и родителям с детьми. Балконы и лоджии новых домов уже остеклены, а на внутренних фасадах установлены корзины для кондиционеров, выполняющие и декоративную функцию. Все здания оснащены энергоэффективными системами.

Квартиры собственники получают уже с чистовой отделкой. Стены в комнатах, кухне и коридоре оклеены флизелиновыми обоями, а в ванной и туалете облицованы плиткой. Потолок в санузлах – окрашенный или подвесной, а в остальных помещениях окрашенный или натяжной. В зависимости от типа помещения на полу может быть уложен ламинат, паркетная доска, керамогранитная или керамическая плитка. В квартирах установлена вся необходимая сантехника: ванна, унитаз, раковина, а также полотенцесушитель и смесители. Кухня оборудована плитой и мойкой, по всей длине рабочей зоны уложен керамический фартук. В квартирах есть

деревянные двери, стеклопакеты с москитной сеткой, люстры и светильники, розетки и выключатели. Металлические входные двери утеплены.

При этом ставка делается не только на скорость возведения, но и на комфорт и внешнюю привлекательность новых объектов. Так, среди пяти лауреатов «Премии города Москвы в сфере архитектуры и градостроительства 2020» впервые оказалось архитектурное бюро, предложившее проект дома по программе реновации на Бауманской улице. Он победил в номинации «Лучшее архитектурно-градостроительное решение жилого дома стандарт-класса».

Сегодня дом находится в активной стадии строительства. Стиль здания можно отнести к неоклассике: арочные окна связывают авторскую идею с классическим стилем застройки старого московского района. В контрастной кирпичной облицовке монолитного сооружения будут чередоваться черные и белые элементы отделки, а первые этажи отдадут под стрит-ритейл. Не забыли проектировщики и о маломобильных людях – для них в ЖК предусмотрено пять квартир с увеличенной шириной коридоров и дверных проемов, а также специальной сантехникой.

Индивидуальные проекты решено использовать и при строительстве других домов по реновации. Например, по словам руководителя Департамента строительства Москвы Рафика Загрутдинова, восьмизэтажный дом





по индивидуальному проекту в Тимирязевском районе рассчитан на 91 квартиру. В цветовом решении его фасадов «разбавили» белый цвет оранжевыми фрагментами. Первый этаж, где будет стрит-ритейл, остеклят витражами. Близится к завершению и строительство жилого дома в 5-м Рощинском проезде в Даниловском районе. 10-этажный одноподъездный дом также возводится по индивидуальному проекту. Его фасады будут облицованы керамогранитными плитами серого, белого и оранжевого цветов. Динамику внешнему решению придадут объемные выступы фасадов. Первый этаж также будет выделяться благодаря более широким площадям остекления.

Другой подход во внешнем решении применялся к проектированию дома в Перове. Стартовый объект средней этажности на Краснодарской улице будет выполнен в классической бело-бежевой гамме. Разнообразие фасаду придадут металлические профили ярко-желтого цвета. По словам главного архитектора столицы Сергея Кузнецова, жилой дом будет состоять из пяти разноэтажных секций, расположенных в форме буквы П. Общая площадь строения составит около 40 тыс. кв. метров. Фасады отделают рельефной плиткой, имитирующей кирпич. Короба для кондиционеров будут выполнены в едином стиле. То есть привычного «разнобоя», который



вносят сплит-системы в фасадные части домов, удастся избежать. Входные группы запроектированы с нулевой отметки, чтобы обеспечить комфорт и безопасность для маломобильных категорий граждан, включая пенсионеров и людей с колясками.

Реконструкция вместо сноса

Под снос пойдут не все дома, включенные в программу. Здания, которые представляют историко-архитектурную и градостроительную ценность, расселят, а затем отреставрируют. Сейчас в утвержденный список внесены 218 подлежащих восстановлению объектов. «Они отобраны рабочей группой, в состав которой вошли представители общественной организации «Архнадзор», а также специалисты департаментов градостроительной политики и культурного наследия столицы», — отметил руководитель Департамента градостроительной политики и строительства Сергей Лёвкин. После проведения работ в таких домах разместятся детские сады, ДК, ФОКи, медицинские центры и другие объекты. Решение о функциональном назначении здания будут принимать с учетом мнения горожан, предложений местных депутатов, исходя из потребностей конкретного района.

Самое большое количество несносимых домов сосредоточено в Восточном округе — в нем располагается 47 подлежащих восстановлению зданий. Среди них дом № 24 на 6-й Парковой улице, а также дом № 128/9 на Первомайской улице. Их фасады украшает декор середины XX века. Еще три дома с авторской архитектурой реконструируют в районе Перово. «Дом на 3-й Владимирской привлекает внимание лепниной на фасаде, слуховыми окнами на чердаке. Также ценность представляют кирпичные дома 1951 и 1957 годов постройки на Новогиреевской улице. Их жители переедут в новое жилье, а сами здания реконструируют и приспособят под социальные и административные цели. В одном из сохраняемых домов планируется открыть культурно-досуговый центр», — рассказал главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов. В тройку лидеров вошли также Юго-Восточный округ — 37 домов и Западный — 29. Помимо этого реконструкции подлежат здания рабочего поселка на Преображенском Валу, построенные в конце 1920-х годов. Их архитектурное решение характерно для эпохи конструктивизма. В «охранный» список вошел жилой дом № 19к3 по улице Матросская Тишина, д. 19, корп. 3. Здание также является памятником конструктивизма. 🏠



СТРОЙКА, ЛЮБОВЬ И ГОЛУБИ

ВETERАН СТРОЙКОМПЛЕКСА
ОБ УНИКАЛЬНЫХ СТОЛИЧНЫХ
ПРОЕКТАХ И УВЛЕЧЕНИИ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Заслуженный строитель России, почетный строитель Москвы, кандидат технических наук, член Союза писателей, капитан в отставке – все это один человек. Он построил более трех тысяч объектов в столице и других регионах, но главным своим увлечением Олег Кузнецов считает голубеводство.

📍 Виктор Дмитриев



Благородная птица

«Страстью к голубям заражаются в детстве и болеют ею долго и счастливо, – рассказывает Олег Кузнецов. – Все мои родственники – дедушка, дядя – держали голубей. Мои предки родились и жили в старинном селе Перерва, которое стояло на высоком берегу Москвы-реки напротив Коломенского – резиденции русских царей. Тенденция разводить на наших территориях голубей пошла от царя Алексея Михайловича Романова (Тишайшего), который увлекался соколиной охотой. У него было около 3 тыс. охотничьих соколов – кречетов. А чтобы обеспечить их питанием, держали голубей. К тому же голуби хороши для тренинга соколов. Поэтому с каждого крестьянского двора царю ежегодно необходимо было поставлять в качестве налога по паре летунов».

В 1950–1960-х годах прошлого века в каждом втором московском дворе или на крыше дома можно было увидеть голубятню. Дети, взрослые, простые и известные люди занимались голубеводством.

«Когда началась Великая Отечественная, то домашних голубей, которые не были зарегистрированы на Петровке, 38, стали забирать на военно-голубиные станции, – говорит Олег Кузнецов. – Особо способных тренировали. Их натаскивали на немецкие танки, самолеты – учили садиться на них с привязанными к лапкам мини-бомбочками, которые взрывались, повреждая технику. Почтовых голубей, хорошо

ориентированных на местности, использовали в качестве почтальонов, они пересекали линию фронта».

Сталин серьезно относился к голубеводству. Даже в голодные военные годы на зарегистрированного простого голубя выдавали паек – 400 гр зерна в месяц, а на почтового – 800 гр зерносмеси, притом что люди недополучали хлеба.

«Во время войны отец и двое моих братьев погибли на фронте. Мама осталась с тремя детьми. Кроме слепого дедушки из мужского населения в доме жили мой тринадцатилетний дядя и я. Мне тогда исполнилось 4 года, – рассказывает Кузнецов. – В октябре 1941 года забрали всех наших голубей. Но в феврале 1942-го к нам вернулся самец почтового голубя. Он влетел в избу через раскрытую на крыльце дверь и сел на полаты, где я спал. Смотрю, такой красавец сидит – головкой крутит, глазки блестят. Голубь так и остался с нами жить. Весной зов природы позвал его куда-то, но через неделю он прилетел с самкой. С тех пор я буквально заболел голубями и вот уже 76 лет занимаюсь голубеводством».

Переквалифицировался в строители

В школе Олег учился хорошо. Однако русский и иностранные языки давались ему с трудом. Поэтому после восьмого класса он поступил в вечернюю школу и пошел работать в железнодорожное депо Люблино слесарем по ре-



монту подвижного состава. По той же причине бросил и вечернее обучение. И все же в 1957 году (до призыва в армию) экстерном сдал экзамены за старшие классы и, выдержав конкурс, поступил на заочное отделение Института инженеров железнодорожного транспорта. А спустя годы защитил и кандидатскую диссертацию.

В армии молодой человек попал в школу артиллерии, а после года службы был направлен на учебу в Академию внешней разведки (АВР) в Ленинграде. Но в 1960 году, когда Хрущев сократил численность армии на миллион двести тысяч человек, Кузнецова демобилизовали в звании младшего лейтенанта (нижнего на тот момент офицерского чина). Дома он, как и все бывшие армейцы, первым делом пошел вставать на военный учет. В военкомате ему рекомендовали расположенную недалеко от дома военную строительную часть, куда он и отправился на собеседование. И 19 апреля 1962 года его приняли на работу в подразделение Главспецстроя России. Он восстановился в институте, а по окончании третьего курса был переведен на инженерную должность.

Так Кузнецов из разведчиков переквалифицировался в военные строители. В Главспецстрое России в общей сложности он проработал 50 лет – по 2012 год. Возводил в основном военные объекты. Строил их, как правило, в европейской части страны, и больше всего в Москве и Московской области. В его послужном списке здания министерств радио- и электронной промышленности, судостроения. Институты космических исследований и электронной про-

мышленности, подземные заводы в Тушине, в Коломенском, в подмосковном Дзержинске. Научоград в Жуковском, все научно-исследовательские институты в Черноголовке, предприятия по уничтожению химического оружия. Строить приходилось и жилые дома, и клубы, и общежития.

«Работали мы по-военному – круглые сутки, в три смены. Мое частое отсутствие дома, командировки жена стойко переносила. Она у меня заслуженный учитель Советского Союза – 51 год преподавала в школе географию и природоведение, а заодно и домоводство девочкам», – говорит Олег Васильевич.

Поскольку строительные объекты были непростыми, непредвиденных моментов возникало множество. К примеру, ситуация, которая произошла в ходе реконструкции Большого Кремлевского дворца.

К середине 1990-х годов началась подготовка к широкомасштабному восстановлению исторического облика БКД. «В ходе работ нужно было поднять тяжеленную платформу площадью 125 кв. метров на тридцатиметровую высоту, на уровень купола дворца, и сделать это как можно быстрее и эффективнее, – рассказывает Олег Кузнецов. – Мой начальник, я, прораб и пятеро рабочих, дождавшись, когда все ушли с объекта домой, при помощи электролебедок и полиспастов, проведя предварительные серьезные расчеты, на свой страх и риск подняли конструкцию на требуемую высоту и благополучно ее закрепили. Но если бы мы, не дай бог, в чем-то ошиблись и она рухнула, то пробила бы все

межэтажные перекрытия дворца. Вот тогда бы нас жестко наказали!

Ну а на следующий день приехала комиссия во главе с начальником нашего главка – генералом армии, многочисленными специалистами и даже академиком, чтобы начать подъем платформы, которую мы, не зная о посещении столь авторитетной команды, уже установили на место. За выполненную работу мне присвоили звание заслуженного строителя России».

Проверка на прочность

«Возникали и иного рода ситуации. Мы проложили новые трубы на секретном предприятии на Краснобогатырской улице. Провели необходимые испытания – все работало отлично. А вскоре нам сообщают, что химикаты из труб попадают в почву. Как так, думаю, все стыки перед вводом трассы в строй просвечивали рентгеном, а дефектов не обнаружили. Хорошо, что вовремя заметили утечку ядовитых веществ. Оказалось, что проходящие по трубам жидкости и вследствие этого электрокоррозия спровоцировали возникновение свищей, ядовитое вещество потекло в местную речку, из нее – в Язуз и дальше в Москву-реку. Меня, как непосредственного руководителя работ, забрали по подозрению в преднамеренном вредительстве и продержали сутки в КПЗ. В это время комиссия разбиралась, что к чему. Но, перепроверив качество работ и стройматериалов, отклонений от требований СНиПов и ГОСТов нигде

не нашли. В конце концов определили причину образования дырок, и меня отпустили.

Были и курьезные случаи. Перед Олимпиадой-80 я чуть не утонул в речушке близ подмосковного поселка Храпуново. Спешил на строящийся объект – завод по изготовлению резинового спортивного инвентаря, а обходить водоем по берегу до ближайшего моста было очень долго. Впрочем, речка была всего метров шесть в ширину, и в одном месте через нее перекинули бревно. Я решил перебежать по нему, но поскользнулся и нырнул в воду. А был апрель месяц, совсем не жарко. Вода сначала была мне чуть выше пояса, потом по грудь, а я все никак не мог вытащить из ила ноги – засасывало все глубже и глубже. Потом догадался: ухватился за бревно, с которого упал, подтянулся, выбрался на берег и побежал на объект. В бытовке разделся, прополоскал одежду, обсох. Ничего, не заболел.

Вообще, опасных и неприятных случаев, связанных с работой, было много. Не по своей вине попадал и под машину, и под экскаватор. Но, слава богу, все обошлось. Поэтому, прежде чем посылать солдат на работу на опасный объект, я сам выезжал на место и изучал ситуацию. И раз со мной ничего не случилось, значит, и солдат выживет».

Голубиная верность

Испокон веков голубь считался символом мира. Ведь он – первое живое существо, с которым человек сошел на землю после потопа и который принес ему весточку о том, что среди

сплошной воды есть суша. «Голубь очень привязывается к хозяину, и непонятно, кто кого приручил, – замечает Кузнецов. – Помню, у меня приболела молоденькая самочка. Я принес ее домой подлечить. Она буквально привязалась ко мне и к нашей семье. А в ту пору кроме нас с женой в квартире жили здоровенная овчарка – кавказец, кошка, черепаха и кролик. Причем все животные понимали друг друга и помогали существовать. Никто никого не обижал.

Жена рассказывала, что как только я входил в подъезд, встречать меня к двери летела голубка. Когда лифт проходил на пятый этаж, к ней подбегала кошка, а когда на наш девятый, к ним присоединялась собака. Кстати, человек вывел более тысячи пород голубей. Впрочем, и сам отряд этих птиц настолько велик, что не поддается исчислению. У голубей отличное зрение и феноменальная память. Голуби различаются между собой по размерам, формам, цвету и летным способностям. Спортивные голуби участвуют в соревнованиях, их полет может составлять от 50 до 1000 километров. Высоколетные способны подниматься в заоблачную высь, скрываясь из виду. Такие птицы могут до 20 часов не садиться на землю. Предпочтение любители отдают породе бойных голубей, которые во время лета кувыркаются через голову и щелкают крыльями, словно сами себе аплодируют. Именно этих птиц видят зрители в известном фильме «Любовь и голуби».

У меня задумка – сейчас я готовлю материалы для написания книги о недооцененных голубях России. Моя последняя большая работа в соавторстве с моим другом – энциклопедия о большинстве отечественных пород голубей с их описанием,

характеристиками, историческими данными. Я и писателем стал благодаря голубям. Провел более 40 голубиных выставок, в том числе международного масштаба. В каталогах к ним составлял развернутые исторические справки. В редкое свободное время писал рассказы на голубиную тематику, которые печатались во многих журналах, в том числе и литературных.

Сейчас на пенсии я в основном занимаюсь голубями, жена мне в этом помогает. Дело в том, что голубеводство имеет свою особенность. Если любителя птиц не поддерживает жена, то как голубевод он никогда не состоится. Это аксиома, многократно подтвержденная временем. Моя супруга Лидия Серафимовна полностью разделяет мои интересы. Поэтому мы и прожили душа в душу 53 года.

Когда были молодыми, посещали театры, музеи, постоянно ходили в походы, на экскурсии. Объездили всю европейскую часть страны. Ходили на кораблях по Волге, по Каме, бывали даже на Камчатке. Посещали и зарубежные страны.

А еще я увлекаюсь шахматами. Правда, в последнее время играю редко. Дачу мы уважаем, но не фанаты дачного отдыха. Любим гостей, когда к нам приезжают сыновья с семьями, которые живут отдельно, внуки, привозят правнучку.

Но все же нашим с женой общим любимым занятием в свободное время остаются голуби. Кстати, Сергей Семенович Собянин также любитель голубей. В свое время Тюменский клуб голубеводов проводил международную выставку, и он, будучи губернатором области, посетил мероприятие. Я от Москвы вручил ему кубок и диплом». 🐦





ПРОЕКТОМ ПРЕДУСМОТРЕНО

**В 2020 ГОДУ ОТМЕЧАЮТСЯ КРУГЛЫЕ ДАТЫ
СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ТРЕХ БЫВШИХ ГЛАВНЫХ
АРХИТЕКТОРОВ МОСКВЫ**

В 2020 году отмечаются юбилеи сразу трех людей, которые в разное время являлись главными архитекторами столицы. В общей сложности более 30 лет под их руководством формировался внешний облик города: появились проспекты, жилые микрорайоны, уникальные здания и сооружения, отмеченные наградами международных конкурсов.

👤 **Андрей Макарский**



Александр Власов (главный архитектор Москвы в 1950–1955 годах)

19 октября (1 ноября) 1900 года в деревне Большая Коша Тверской губернии в семье ученого-лесоведа родился Александр Васильевич Власов. Образование он получал уже в Москве, которая к тому времени вернула себе звание столицы. В 1918 году окончил 8-ю Московскую гимназию, а в 1920 году поступил в Московский политехнический институт на архитектурное отделение.

В 1929 году Александр Власов вместе с Каро Алабяном, Владимиром Бабенковым и Виктором Бабуровым создал Всероссийское объединение пролетарских архитекторов. Эта организация выступала с критикой конструктивизма и стремилась сформировать новый архитектурный стиль, который бы соответствовал политической системе советского государства.

В 1930–1931 годах Александр Власов участвовал в закрытом конкурсе на создание Ленинского коммунистического вуза на Воробьевых горах. Он впер-

вые получил одобрение на строительство в Москве крупного архитектурного ансамбля, и в 1936-м по его проекту возводились первые корпуса – общежития будущего института. Однако на этом строительство комплекса прекратилось.

В 1932-м Александр Власов возглавил архитектурную мастерскую № 2 «Моспроекта». Вскоре он получил заказ на реконструкцию Центрального парка культуры и отдыха. Реализованный план оценили даже зарубежные специалисты: за проект ЦПКиО в 1937 году на международной выставке в Париже Александр Власов получил Гран-при. В 1935-м архитектор победил в конкурсе на создание Крымского моста, который был построен в 1938 году.

После начала Великой Отечественной войны архитектор вместе с другими академиками эвакуировался в город Чимкент. В течение нескольких лет разрабатывал проекты восстановления разрушенных городов. Эти наработки пригодились ему после назначения на пост главного архитектора Киева.

Власов оказался в Киеве неслучайно – ему предложил работу первый секретарь ЦК КП Украины Никита Хрущёв. Поскольку столица УССР за годы войны была практически

полностью разрушена, у архитекторов появилась возможность отстроить Крещатик заново. Главным результатом перестройки улицы стало радикальное расширение – с 35 до 75 метров, причем половину нового пространства отвели под зеленые насаждения.

В 1950 году Александр Власов вернулся в Москву и возглавил Управление по делам архитектуры Мосгорисполкома – фактически предшественника Москомархитектуры. В это время начались подготовительные работы по созданию новых районов, расположенных на бывшей окраине города. Архитекторам пришлось не просто разрабатывать отдельные здания, но и решать много инфраструктурных вопросов: продумывать сетку улиц, транспортные маршруты, расположение общественных организаций. В связи с этим Совмин СССР 2 июня 1951 года принял решение о реорганизации ведомства в Архитектурно-планировочное управление, руководителем которого остался Александр Власов. В том же году был утвержден новый план строительства Москвы до 1960 года, согласно которому предполагалась масштабная застройка территорий за пределами нынешнего Третьего транспортного кольца.

Уже в 1952 году под руководством Александра Власова впервые в истории СССР реализован проект крупнейшего единого городского комплекса: район на юго-западе столицы, основной магистралью которого стал Ленинский проспект. Были возведены восьми- и девятиэтажные типовые кирпичные дома, первые этажи которых отводились под магазины и общественные сооружения. Параллельно были построены объекты инфраструктуры: школы, детские сады, поликлиники.

В 1954-м началось строительство Центрального стадиона имени Ленина в Лужниках. Это последний крупный проект, реализованный по проекту Александра Власова. Сооружение стало вехой в развитии отечественной архитектуры. При возведении активно использовались конструкции из сборного железобетона. У крупного здания практически отсутствует внешний декор, что для того времени считалось едва ли не революционным подходом.

Летом 1954-го Московский горком поручил руководству АПУ и «Моспроекта» ускорить разработку и строительство типовых проектов домов в Москве – начался период масштабной застройки столичных окраин.

Михаил Посохин (главный архитектор Москвы в 1960-1980 годах)

Александра Власова на посту главного архитектора столицы сменил Иосиф Ловейко, проработавший в этой должности пять лет. Следующим главным архитектором на 20 лет стал Михаил Посохин.

Михаил Посохин родился в Томске 30 ноября 1910 года. В Москву переехал в 1935 году, чтобы поступить в мастерскую Алексея Щусева в МАРХИ, окончил вуз экстерном за три года.

В 1943 году молодого архитектора привлек к сотрудничеству Дмитрий Чечулин, который в то время руководил реконструкцией здания Моссовета на улице Горького (сегодня там располагается мэрия Москвы). В это же время Посохину поручили перестройку здания бывшего Александровского училища на улице Фрунзе, в котором должен был разместиться Генштаб РККА. Работа над первым самостоятельным проектом завершилась в 1946 году. Здание получило типичные черты нового стиля сталинский ампир.

В 1946 году Посохин возглавил одну из проектных мастерских Моссовета. Два года спустя он и архитектор

Ашот Мдянц выиграли конкурс на создание сталинской высотки – 24-этажного жилого небоскреба на площади Восстания (сегодня Кудринская площадь). В необыкновенном по советским меркам жилом доме были применены многочисленные эксклюзивные решения. На нижних этажах находились двухзальный кинотеатр «Пламя», прачечная, самый большой в стране продовольственный магазин «Гастроном». Также в доме существовала подземная парковка на 134 машино-места. В 1949 году за выполненный проект Посохин был награжден Сталинской премией второй степени.

В 1948 году в Хорошевском проезде началось строительство четырехэтажных домов. Это был первый в советской истории опыт комплексной застройки жилого квартала панельно-каркасными зданиями. В середине 1950-х годов по проекту Посохина был перестроен главный фасад Театра «Эрмитаж». К небольшому сооружению, прежде практически лишенному выразительных декоративных элементов, были добавлены два соединенных колоннадой флигеля.

Также по проекту Посохина возведен Кремлевский дворец съездов – самое выдающееся здание 1960-х годов и кинотеатр «Октябрь».



В 1960 году Михаил Посохин возглавил Архитектурно-планировочное управление города Москвы. За время его пребывания на посту архитектурный облик столицы коренным образом изменился. Первая крупная стройка, которую он инициировал, – проспект Калинина (Новый Арбат). После окончания работ в 1962 году магистраль стала воплощением идей советского правительства о развитии отечественной архитектуры.

Следующей знаменательной работой Посохина стал комплекс зданий СЭВ. Основной корпус высотой 31 этаж получил оригинальную форму в виде двух изогнутых пластин, соединенных прямоугольным объемом. Подобный прием логически развивал идеи застройки Нового Арбата. В данном случае плавный изгиб разбавлял монотонность коридоров и обеспечивал для зрителя снаружи комфортный блик стеклянной поверхности.

В 1960-х годах архитекторы Посохин и Николай Уллас возглавили работу над Генеральным планом развития Москвы. Предполагалось, что он станет образцом для развития всех советских городов в начале XXI века. В 1971 году документ был одобрен и опубликован. Авторы указали достаточно строгие внешние границы Москвы. Разрастание города вширь должна была ограничить лесопарковая зона.



Параллельно в радиусе 100 км от столицы предполагалось создать сеть городов-спутников.

В начале 1970-х годов под руководством Михаила Посохина началось возведение нового экспериментального района Северное Чертаново. Создатели стремились достичь нескольких целей. Во-первых, избежать однообразия застройки, которое являлось результатом промышленного производства стеновых панелей. Для этого возводились дома со сложной конфигурацией и переменной этажностью. В микрорайоне были устроены подземные парковки и транспортные сети, чтобы частично изолировать проезжие части от пешеходных зон. Каждый дом формировал небольшое замкнутое дворовое пространство.

Разделение зон для движения автомобилей и пешеходов еще отчетливее было реализовано в проекте спортивного комплекса «Олимпийский». Группа архитекторов во главе с Посохиным умело использовала 11-метровый перепад высот, который существует в пределах огромного сооружения.

Наиболее полно идею комплексной застройки Михаил Посохин реализовал в проекте Центра международной торговли. Согласно задумке архитекторов, в корпусах ЦМТ размещались отель международного класса на 600 номеров, апартаменты на 625 номеров и 22-этажный офисный центр.



Для всего комплекса был создан единый трехэтажный стилобат, в котором разместились различные общественные учреждения – от конференц-залов до ресторанов.

Глеб Макаревич (главный архитектор Москвы в 1980-1987 годах)

После Михаила Посохина в 1980 году пост главного архитектора занял Глеб Макаревич. Он родился 28 мая 1920 года в Тбилиси в семье архитектора Василия Макаревича. В 1943 году окончил Военно-инженерную академию имени Куйбышева, в 1947 году – Московский архитектурный институт, вернувшись на студенческую скамью сразу после фронта.

Работы для первых выпускников МАРХИ послевоенного периода было через край – надо было восстанавливать страну из военных руин: строить города, предприятия. Начинаящий архитектор смело брался за решение разнообразных и непростых практических задач. Он проектировал новые московские кварталы, дома отдыха и санатории, жилые и общественные здания.



С 1947 по 1961 год Глеб Васильевич работал архитектором в одном из проектных институтов, был участником проектирования и строительства Дворца съездов в Кремле в составе «Кремлевской группы» «Моспроекта». С 1964 года работал начальником Управления по проектированию общественных зданий и сооружений «Моспроект-2», с 1967 года – заместителем начальника Главного архитектурно-планировочного управления Москвы.

Вехами его профессиональной биографии были такие неординарные и крупные объекты, как Международная выставка 1964 года в Москве, комплекс проспекта Калинина, посольства СССР в Марокко и Мали, реконструкция и реставрация в Московском Кремле, проект детальной планировки центра столицы, памятник В.И. Ленину на Октябрьской площади в Москве, пешеходная улица Арбат и многие другие интересные проекты, в работе над которыми Макаревич принимал участие.

Творческий почерк архитектора Глеба Макаревича отличали масштабность, стремление к максимальной выразительности при использовании лаконичных и строго отобранных изобразительных средств. С этой точки зрения характерен проект комплекса зданий посольства России (СССР) в Рабате (Марокко). Красивая, насыщенная игрой

света и тени, пространственная композиция главного корпуса достигается простейшими архитектурными приемами: тектонически ясная структура своеобразного периптера тонких граненых столбов, несущих солнцезащитный козырек, наружные лестницы и веранда над главным входом – вот и весь минимум элементов, с помощью которых родился яркий, образно наполненный облик здания.

Работы архитектора Макаревича нередко сопровождались скульптурными композициями, росписью стен и плафонов, гобеленами и флорентийской мозаикой.

В 1980–1987 годах Глеб Макаревич являлся начальником ГлавАПУ и главным архитектором Москвы. Затем – заместителем начальника Управления «Моспроект-2», главным архитектором мастерской № 11 по проектированию комплекса МВТУ им. Н.Э. Баумана. Параллельно с основной деятельностью Г.В. Макаревич был членом редколлегии издательства «Московский рабочий», газеты «Архитектура и строительство Москвы», энциклопедии «Москва».

Несмотря на постоянную занятость, Макаревич всегда оставался страстным рисовальщиком, он никогда не расставался с кистью и карандашом. Пейзажи и зарисовки хранят память о военной поре, о путешествиях и поездках по стране и за рубежом. 📷





KEY TOPICS IN ENGLISH

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

LIFE AFTER THE LOCKDOWN

What changes to expect from cities and whether to wait

TIME FOR CHANGE

Experts on the future urban spaces

THE RIGHT TO BE CALLED THE BEST

Six objects of JSC "Mosinzhproekt" claim to win the city competition



LIFE AFTER THE LOCKDOWN

WHAT CHANGES TO EXPECT FROM CITIES AND WHETHER TO WAIT

Finally, the quarantine ended, and the residents of megacities, locked in their apartments for two months, went out into the changed world. But has he changed that much? Street retail has thinned a bit, some of the usual coffee shops have closed somewhere, and new ones have opened somewhere. Food delivery men were the heroes of the day, and the most acute shortage of services was hairdressers and beauty salons. But there are also deeper changes that will not affect our lives immediately, but will correct the vector of urban development in the coming years.

🔗 Dmitry Shchipanov



The crowding of residents in cities, the growing population density, lack of understanding or disregard for hygiene rules led to impressive outbreaks of disease. Those who lived in confined spaces – in monasteries, on ships, and in prisons – were most susceptible to it.

The disease wiped out everyone. 36 years passed between the discovery of the pathogen and the invention of an effective vaccine. Of course, we are not talking about the modern coronavirus, but about tuberculosis, which at the beginning of the XX century changed cities, health systems and left an indelible mark on history. Today, the TB vaccine is given to everyone literally at birth, and mandatory fluorography and standards of insulation in the construction of residential buildings are a legacy of the fight against this disease. As well as the city's sewer system, which, by the way, appeared due to the cholera epidemic.

At the same time, despite the appearance of the vaccine in 1918, the disease has not been defeated until now. According to who, it remains one of the leading causes of adult mortality in the world.

The world is not the first and probably not the last time experiencing outbreaks of epidemics like COVID-19 or the infamous "Spaniard", and will respond to it with similar changes. First of all, do not wait for a vaccine as a panacea – the development, testing, testing of its ability to transport, adaptation to the virus that changes over time will take many

months. And it is simply impossible to vaccinate the population of an entire planet, part of which does not even have state power, let alone centralized medicine. SO COVID-19 outbreaks will occur here and there, perhaps even the introduction of another quarantine, and people will have to change their habits and their cities.

Shortage of air

There is not much space in cities. As soon as the quarantine was lifted and people went outside, the problem of lack of walking areas and space on the sidewalks became obvious. Even in Moscow, which in recent years has built square kilometers of sidewalks, parks, walking areas and pedestrian streets, it has become crowded. What can we say about cities like St. Petersburg and most regional centers that have invested only in the development of automobile infrastructure for decades?

The decision has already been made by residents of several megacities, led by Washington, DC, the capital of the United States. There, supporters of tactical urbanism launched the hashtag #WidenDCSidewalks (Expand the sidewalks of the District of Columbia) and began illegally installing traffic cones to expand the sidewalks. They also require reducing the maximum allowed speed in the city to 32 km / h to protect pedestrians who are forced to occupy the roadway to maintain social distance.



The fact is that sidewalks (not only in Washington, but everywhere, from Voronezh to nice) are often one and a half to two meters wide, already recommended by doctors. This means that people you meet simply cannot safely disperse, not to mention the basic inconvenience. How often have you ever been a "third friend" who doesn't fit in the company of walking friends and has to maneuver around the sidewalk, dodging oncoming passers-by? The mayor of Washington objected to the expansion of sidewalks, but the administrations of New York, Philadelphia, and other Metropolitan areas made concessions to civil society.

This was also the case in Vienna, where 29 pedestrian zones were set up with partial or complete road closures for cars at the very beginning of the epidemic. Canada's Winnipeg and Calgary restricted traffic on main streets. In Berlin, bike lanes were expanded, and as a result, the experiment was so successful that it was decided to scale it. Many temporary measures will eventually become permanent – wider sidewalks, an expanded network of bike paths, and other ways to reduce the concentration of people. Somewhere, of course, the transport situation will deteriorate, then the cars will have to be returned. But this is the advantage of tactical urbanism – the cost of error is limited to a couple of road cones, and not billions of dollars of investment in capital construction. So urban planning experiments can be the most daring.

The inevitable transport collapse

Never was a metro ride more impressive than on Easter Sunday, April 19, at 16-17 hours. On the Lublin-Dmitrovskaya line, one person went on average for three cars, and on trains usually overloaded Serpukhovsko-Timiryazevskaya – one or two passengers per car.

Empty trains, empty buses, empty trams. What at the beginning of the year would have dismissed those responsible for planning passenger transport, has become the new norm. To ensure social distance, public transport had to transport air. In St. Petersburg, the number of commuter trains was reduced, which led to the creation of a crowd on the remaining ones. Fortunately, Moscow did not noticeably change the schedule of rolling stock movement, which became one of the factors restraining the epidemic.

Public transport, where large flows of people are inevitable, loses its appeal – citizens are afraid to over-infect each other. This means that the revenue of urban transport systems will decrease, and you can not reduce the rolling stock – the transport should be spacious, so as not to allow new foci of infection. Making public transport efficient and attractive is hardly an achievable task in the coming months. At the same time, there will be more people who want to use a private car

due to its obviously greater security. Paid Parking and limited road capacity will no longer be as significant a deterrent as they used to be. The number of motorists will grow.

It is mathematically impossible to make the city convenient for personal cars. In order for residents of an apartment building to be able to Park, it is necessary to build repeatedly large asphalt Parking fields to the detriment of courtyards, playgrounds and walking areas, that is, sacrificing the quality of life. And to "Park" an office skyscraper, you will have to build three similar ones nearby, but only for cars. Expanding roads will not help. The example of Los Angeles, the world capital of wide highways and traffic jams at the same time, showed that there is still not enough space for everyone.

In light of these factors, a transport collapse in the near future seems inevitable. There is no way out of this situation, but you can turn it to the benefit of the city by launching the same expansion of sidewalks and creating a network of bike paths. Two lanes will get stuck in the same traffic jam as ten, but then citizens will have an alternative: walk on wide sidewalks or ride a bike.

Without these changes, there will be no way out of the traffic jam. In addition, narrow roads will pollute the atmosphere less. When the traffic on the roads of Moscow in the midst of a pandemic has fallen to zero, even without instruments was seen as cleared the air. So city administrations will have to face a serious challenge – either stand in traffic and

come up with excuses for it, or narrow the roads and take political responsibility for the transport collapse. Based on the example of the "My street" program and the introduction of paid Parking, it can be seen that after the completion of the work, citizens will notice an improvement in the quality of life, but in the process, the flow of criticism will be very harsh. Not all mayors will decide to do this.

The invention of the Bicycle

International experience shows that the re-invention of the Bicycle solves a number of problems at once: road congestion, the load on public transport, and now also reducing the risk of infection with infectious diseases. Not to mention the fact that the bike-what-no physical education, and therefore, health.

Perhaps now the priority task of transport authorities around the world is to make sure that people who have transferred from trams are in the saddle, and not driving in traffic. To do this, Berlin, Paris and Madrid will equip kilometers of temporary bike paths, which are later planned to be made capital. Additionally, the network of urban bike rentals, including non-stationary ones, is being expanded. This service does not yet work in Moscow, but it has proved successful in Oxford, Lisbon, Strasbourg and Sochi, where you can leave your rented bike anywhere, not just within stations with a limited number of docking ports.

However, Cycling in Moscow is hindered by a number of factors, not the least of which is the climate. Urbanists often say that Cycling is all-weather transport, citing the example of the Scandinavian countries, where in winter there are many cyclists who ride directly on snow. There is some guile in this. Yes, if you sprinkle the bike path with granite crumbs, it will be safe, non-slip and comfortable even in the cold. But in Moscow, nine months of the year are not winter or summer at all, but rasputitsa. That is, the sleigh will not go yet, there is no snow, and the cart will already be stuck in the mud.

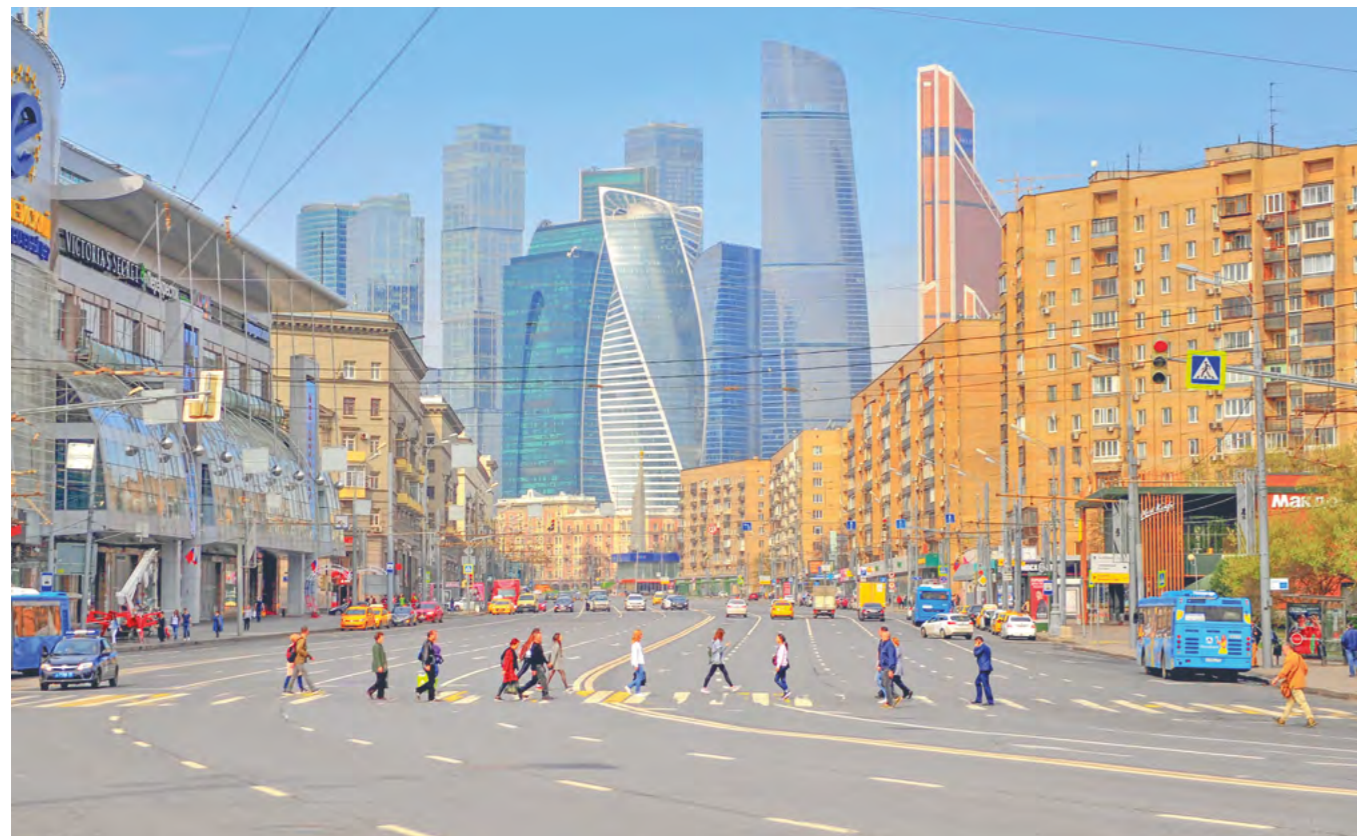
You can solve this problem, and it is even being solved as the city improves. Today, no one will be surprised by the courier delivery service, which in mid-January cuts through the city on a two-wheeled transport. But when the snow falls and melts, leaving patches of dirt on the asphalt, and then on the clothes, it becomes not up to the bike. In order for all-weather Cycling to increase, it is necessary to completely redo most of the streets in the center of Moscow and review the system for diverting water from roads, sidewalks and bike paths, and this still has problems even in the center.

In addition, bike paths become popular only when they represent a single extensive network. Because of this problem, the development of Bicycle traffic in many Russian cities is hindered – you can build hundreds of kilometers of bike lanes for years, but no one will ride on them, because they lead from nowhere to nowhere, for example, on the Boulevard ring. But sooner or later it will be possible to find the optimal routes, build vital connections for the system, then the entire network will work simultaneously and efficiently. In other words, traffic will increase many times in a matter of weeks. Not every mayor's office has the patience to get to this stage.

In addition, the network will not work until an accessible environment is created in the city, and not in pockets, but completely, in the entire coverage area of bike paths. And first of all, this requires the elimination of non-street pedestrian crossings as a phenomenon. For example, from red square to the turn to Sheremetyevo, Tverskaya (and then Leningradskoe highway), you can cross the ground in just three places. Few people want to drag a Bicycle through a dungeon or bridge, which makes the city center divided into parts that are not connected to each other. A similar problem is observed in Vozdvizhenka and Novy Arbat, in the area of Lubyanskaya square, which has a very negative impact on the connectivity of the city and Cycling traffic.

But now is the best time to launch the entire system, while citizens are ready to participate enthusiastically in the development of the bike network. A Bicycle is faster than walking or driving through traffic, and it is safer from an epidemiological point of view than a bus or metro. For example, in March 2020, the number of Bicycle rides in new York increased by more than 67% compared to the previous year.

Bogota, the capital of Colombia, had already set up a Bicycle network before the pandemic, and it had increased significantly during the quarantine. In addition, some streets in



the city are temporarily closed – 127 kilometers of roads are closed to cars on Sundays from morning until lunch. And in recent months, the practice has been expanded to weekdays – from 6.00 to 19.30. the network of temporary bike paths has grown 117 kilometers, but about a third did not become in demand, then the roads were returned to motorists.

The rise of big data

The South Korean example showed that you should not underestimate the capabilities of big data – thanks to them, the country was able to contain the epidemic, almost without introducing restrictive measures.

Tracking people's movements by GPS, isolating anyone who came into contact with COVID-19 patients, and informing residents of potentially dangerous areas worked. Citizens could change the route of daily movement and reduce the risk of infection. Despite the fact that there was no forced quarantine in the country, people were only recommended to switch to remote work if possible, honest and complete information allowed to stop the epidemic in 10 days.

Technologies, including surveillance technologies, will penetrate deeper into life. Now our phone knows more about us than our closest friends – what kind of content attracts

attention, who we talk to and what we talk about, and it even analyzes the speech to then show ads on the topic of a recent conversation.

Big data analysts will dictate the development of cities - where the tram will go, where it would not hurt to increase police patrols in the next hour, and when to switch traffic lights at a nearby intersection. At the same time, the protection of personal data will become as popular as physical security.

Technologies will help citizens unite according to their interests-from the entrance chat to the macrame lovers' club. At the same time, the opportunities for data abuse, blackmail or harassment of political opponents will multiply, so everyone should prepare for the challenges of new technologies.

Should we wait for deurbanization

The outflow of population from megacities after the pandemic at first glance seems quite logical and justified. As soon as the country was sent to remote work or quarantine, 80% of hotels were booked in Sochi, and even those cottages that did not give up were removed in the Moscow region. Most likely, the most impressionable compatriots will leave the cities-hotbeds

of infections forever. But the phenomenon is unlikely to be widespread.

The outflow of residents in March and April is not associated with panic or frustration in the cities, but rather the opposite. The quarantine effectively turned off what made the city a city, a variety of functions and social interactions. When cafes, universities and schools are closed, jam festivals are canceled, parks are closed, life in the city really loses value. It is better to be locked up on a plot with a sunbed or on the seashore than on an average of 20 square meters per person.

But cities turn on and become themselves again. Yes, the status quo will not be restored, the urban environment will not be the same. But a well-known lecturer will never come to the dacha array, a restaurant with excellent meat in Shanghai will not grow there, and neither Pugacheva nor the Metallica group will perform. And in a big city, all these activities can fit in one block, as well as a thousand others.

The value of the city is that it unites a variety of people with the most unusual needs – fans of Brodsky, astrophysicists, fans of extinct languages, Bicycle rickshaws and masters of cheese making. Their communication and intersection of interests create new products and new services, move forward progress and ensure the growth of the economy and the well-being of all mankind. "People are the second oil," then-Deputy

Prime Minister Sergei Ivanov said in 2009. It is no accident that inter-state conflicts over resources are being replaced by urban competition for human capital. Those who are not able to provide a high standard of living and its quality, can not make the city attractive for residents will inevitably lose and degraded.

Virtual communication and the development of technology will not change much – breakthrough ideas are born not at online conferences, but on a napkin in a bar, and fateful acquaintances can rarely be made through targeting in a social network. "A successful city is a densely built – up city with a large number of people, with intensively used public spaces," said Sergey Kuznetsov, Moscow's chief architect. – High-density development allows the city to be cost-effective and people to interact more intensively – this is the success of the urban economy and urban life. This is why people go to cities. This is an opportunity to even find a couple to start a family, and the level of social control and security in the city is such that you do not need a police officer, fence or camera. There are enough people on the street to feel safe. This all gives a densely built-up city."

So burying cities is a stupid idea. Even a pandemic that triggered an unprecedented lockdown in strength and duration is unlikely to significantly change the urban landscape. Rather, it forces the processes that started and stops those that faded. ☹️



**EXPERT
ADVICE**

End

hft



ค
ช

ล

- /

0



THE PANDEMIC IS A TRIGGER FOR CREATING CITIES OF THE FUTURE



FEDERICO PAROLOTTI,
head of MIC-Mobility in Chain

The appearance of COVID-19 has destabilized our perception of the city and way of life. However, in a crisis caused by a pandemic, we must not forget that this is only part of a broader problem – a natural and climate emergency. In this sense, we need to pay attention to the measures that cities are taking in the fight against COVID-19, in particular to Milan, as it is one of the main participants in such changes.

The coronavirus epidemic has led to people using less public transport and preferring personal transport. Using only a car in the city is undesirable not only from the ecological point of view and the quality of the urban environment, but also from the point of view of returning to the "normal" functioning of the city. It is almost unthinkable that a city like Milan, for example, can withstand a significant increase in the number of cars both on the road network and on the surrounding roads. The infrastructure capacity is not physically sufficient. As ironically noted by a Canadian engineer and urban planner Brent Toderian: "If everyone in the city moves by car, it means that no one moves."

I want to highlight three major areas that we are working on. The first of them is related to the redistribution of urban space in favor of environmentally friendly transport: the expansion of sidewalks, the creation of bike paths. The second concerns the "city schedule", the time distribution of peak loads on public transport, taking into account the reduction in its capacity, which is associated with social distancing. The third area is the so-called smart working, or "rational work", which reduces the demand for movement through the use of digital technologies. However, if we analyze these three solutions in a broader context and within the framework of the modal shift hypothesis for dealing with a natural and climate emergency, we can see that such changes are not only desirable, but also three fundamental components of the new vision of the city.

A key goal for creating a comfortable city is to "free up space" for micro-mobility and pedestrians. This will ensure environmentally friendly movement, reduce the use of urban land by cars, improve the space for living and radically reduce harmful emissions from personal vehicles.

Interference in rush hour processes and a more flexible "city schedule" are also extremely important factors. This will optimize the operation of the city's infrastructure. We are talking about roads, Railways, and the metro.

"Rational work" is the most interesting solution. After decades of exponential growth in the per capita consumption of kilometers that we have seen in the Western world, it is now possible to reduce a large proportion of our trips, most of them work-related. Without compromising the quality of life, we can significantly reduce the need for movement. Thus, the idea of a society that is closely connected and less mobile is not just desirable, it must be implemented.

In my opinion, when the pandemic ends, it is necessary to continue to develop public transport in densely populated areas of the city. This will reduce the use of personal cars.

Cities have very different population densities, different shapes, borders, and transport solutions. It is not possible to refuse to use personal transport in some areas, as they have been adapted for this purpose for many years. It is necessary to strive for a serious renewal of the vehicle fleet by moving to a radical reduction of emissions and preparing for the change to electric mobility. The COVID-19 crisis, despite its tragic and destructive scale, is a great opportunity to accelerate processes that are already taking place (such as spatial redistribution of Central parts of the city) or to launch others (for example, the distribution of flows during peak hours in a wide time space). This is primarily an opportunity to experiment with innovative solutions that affect the reduction of mobility demand (such as efficient work).

Now we must take these three components and use them to create a vision of the future that will provide cities suffering from air pollution problems with clean transport. The pandemic should be a lever for creating an urban development plan that includes radical measures. ☺



A HEALTHY CITY IS A REALITY



DEPUTY DIRECTOR FOR
EXTERNAL COMMUNICATIONS
JSC "MOSINZHPROEKT" ALEXEY
RASKHODCHIKOV ON THE
FUTURE OF CITIES

The epidemiological situation with the spread of coronavirus has seriously changed the habitual life of people around the world. Old models of space development can become a thing of the past and make way for new approaches to construction. The guideline will be aimed at sustainable development, creating an attractive and safe environment. Alexey Raskhodchikov, Deputy director for external communications JSC "Mosinzhproekt", shared his opinion on the future of cities.

► Will urban planners also have to adapt to new realities and become authors of future innovations?

– The COVID-19 coronavirus pandemic has forced residents of megacities around the world to take a new look at the urban environment. It became obvious that housing in 40-60 "squares" in a high-rise building is not the best format for living. In fact, the concept of "third place" collapsed, it turned out that cafes, clubs and parks can not always compensate for small apartments. The global economic crisis, which we are just entering, will most likely lead to a reset of approaches to urban construction.

The model of "development of territories", which began in the 2000s, when building something that is profitable, something that can be quickly sold, has long since outlived its usefulness. This primitive approach brought fast money, the illusion of economic growth, but created huge imbalances in the urban environment – problems that will have to be solved for years.

Not only were there no jobs created in the same type of residential areas, but they do not meet modern quality of life criteria at all. If earlier the main measure of comfort was the ability to have Parking at home, the presence of elementary swings for children, now the requirement is a yard without cars, the arrangement of a modern and safe Playground, a green area and pedestrian paths in the neighborhood, social institutions within walking distance.

SKOLKOVO is the reverse example. There is an excellent innovative infrastructure, absolutely amazing opportunities for science and work, but there are no plans to build housing. Not to mention the infrastructure for life, which is usually formed over the years – places where people spend time, socialize, go shopping, etc.

Coronaries becomes a kind of watershed. Like any large-scale crisis, it will destroy a lot, but first of all, the old, outdated models will go away, making room for new approaches to urban construction. These approaches have long been established in Europe and some leading Asian cities: a focus on sustainable development, creating an attractive and safe urban environment, regulating consumption and migration flows, environmental sustainability, and restoring natural areas. It is time to take a new look at urban planning, stop seeing it only as an economy, and understand that modern urban planning is primarily a social project.

► Residents have always sought out cities in search of personal and professional opportunities...

– Yes, the main resource of cities at all times were people. It was the high concentration of people that created the economy,



innovation, and opportunities for trade, production, and science. As a result, a high standard of living was formed, which attracted even more people. But this is not an endless process. There comes a time when excessive crowding, high cost of living, economic crises and epidemics drive people out of cities. The examples of Detroit and Jurmala show that all skyscrapers, factories, and concert halls are meaningless and worthless if the cities become uninteresting and do not attract residents and tourists.

Thus, the population of Moscow has doubled over the past 20 years, and the population of the Moscow region has tripled. This is very good for the economy, and it gave a powerful boost to the development of the Moscow agglomeration. But this is also a monstrous burden on the city and its entire infrastructure. Over the past 10 years, much has been done – create a modern transport framework: commissioned 87 new metro stations, new road, running the Moscow Central ring, reconstructed railway stations and airport terminals. In fact, a reliable Foundation for the development of the city for many years has been created. It is like in a residential building-the Foundation determines the construction possibilities, reliability and durability of the structure. Similarly, the transport infrastructure in Moscow has created the framework around which urban development and new development activities are being formed today.

The "My street" program literally transformed the center of the capital, and seasonal festivals filled Moscow with interesting, dynamic life. But the transformation of urban areas is more subtle. How do I make districts comfortable and multifunctional? It is no





CORONAVIRUS BECOMES A KIND OF WATERSHED. LIKE ANY LARGE-SCALE CRISIS, IT WILL DESTROY A LOT, BUT FIRST OF ALL, THE OLD, OUTDATED MODELS WILL GO AWAY, MAKING ROOM FOR NEW APPROACHES TO URBAN CONSTRUCTION



longer possible to do without research and constant interaction with local residents. Modern urban development requires new mechanisms that can ensure consistent and organic development of districts, through the creation of "living laboratories", regulations for urban development, and collaboration of interested participants.

► **What are the solutions that will help the city become even better?**

– Moscow is now moving to a different type of development – a more extensive one. When we talk about infrastructure today, the conversation turns from transport infrastructure to infrastructure for life, a high-quality component of the urban environment. This trend started several years ago. But after the pandemic, when we come out of the crisis, the topic of high-quality urban development will become even more relevant. We will be paying more and more attention to the development of high-quality infrastructure within the city.

Our research shows that many districts of Moscow have a huge number of unresolved infrastructure problems. Somewhere there are not enough medical facilities, which is especially important today. Somewhere there is an insufficient number of educational and leisure institutions, elementary cafes, shops within walking distance, cinemas. In addition, the migration burden in recent years has caused increasing irritation among Muscovites. These imbalances have been accumulating for years, decades.

If we talk about new areas, the future, of course, is for multifunctional projects. It is multifunctional complexes that combine jobs, high-quality retail, street food, services, and housing that are developing most dynamically both in Moscow and in other regions. Such projects need support. Companies



that are not just building a high-rise of 100-200 meters, but are developing a really interesting complex project for people and for life, need support from both the city and the state. We need to encourage such developers.

The situation is different in Moscow's historical districts. Here, issues of restoration and development of the historical and architectural environment, preservation of the unique identity of local residents come to the fore. My colleagues and I from Markha recently launched a research project in the districts of Lefortovo and Basmanny. These are the historical districts of Moscow, which have concentrated more than 10 different universities, innovative production facilities and laboratories on their territory. The combination of centers of innovative development, creative activity, historical and architectural environment opens up opportunities for the formation of a unique, but at the same time dynamic and economically active urban environment. We plan to present the first results of this interesting work at the ArchMoscow exhibition, which, I hope, will still take place in August.

No one can say for sure how life will change in megacities after the coronavirus, and what solutions are most relevant for cities today. You can, of course, make various futurological forecasts, engage in visionary work, but all this, as a rule, sounds beautiful, but it is very far from practice. We are actively discussing this issue with our colleagues from other countries and our experts. We are trying to understand: what changes are already taking place in the US, Europe and Asian development centers? What awaits us tomorrow, after the end of the epidemic and the global crisis? The results of these discussions will be presented in August in the next analytical almanac of the Moscow center for urban studies Gorod Foundation. 🌐



CORONAVIRUS FORMS A NEW ATTITUDE TO MASS EVENTS



SERGEY TRUKHANOV ON HIS
EXPECTATIONS OF LIFE AFTER
THE PANDEMIC

Over the past two months, many assumptions and forecasts have been made about how the spread of coronavirus will affect the organization of urban spaces, the layout of premises and the architecture of buildings. Most experts agree that the life of society will change significantly, and the habits of people acquired during this period will become permanent. Sergey Trukhanov, head of The t+T Architects Bureau, spoke about his vision of the situation in an interview with Moscow perspective.

› Do you think the virus will greatly affect our lives and everyday habits?

– Various threats to society have always existed. As for viruses, the issue of their spread is a matter of prevention and precautionary measures. In my opinion, such processes should not affect people's social and social activity, as well as their habits, since it is difficult for people to change the rhythm of communication and start communicating less. It will also be difficult to rebuild business processes and organize the transfer of employees to work remotely. The key stage will be a rethinking of the labor process, the attitude to the organization of all labor activities, to the work of people directly in offices, to engineering systems, and many other things that previously belonged to the item of additional expenses.

› Do you think that the course taken in Moscow to create a large number of public spaces will remain relevant? Will it be adjusted in any way?

– The relevance of the trend for the development of public spaces will not disappear, on the contrary, the need for local, small-sized clusters will only increase. Imagine a situation when you don't have to drive to the recreation area for 30-40 minutes or more, and there is a modern Park or square within walking distance, designed and created according to the principles of a comfortable and multifunctional space. This reduces pendulum migration, creates local centers of attraction, and makes communication between people easier and safer. One of the important reasons for the spread of infection in the world has become mass events with the participation of a large number of people. At the same time, a large number of cultural spaces will avoid their high concentration at one point. Therefore, the current situation is a serious step in forming a new attitude to public events.

› Sergei, should we expect some changes in the approaches to the zoning of urban areas?

– Most likely, the virus will not have a serious impact on existing urban planning practices. The block development itself already forms the ability to get all local services, such as shops, cafes, bars, hairdressers and much more right inside the perimeter. Rather, this will affect services related to the maintenance of buildings: attention is being paid to the regulations for their



cleaning and maintenance, and this will affect all aspects - from platforms to entrances, from handrails to buttons in elevators, and so on. Perhaps, we are waiting for a change in approaches to the rules of visiting such places, which are appropriate in the new realities. And now the winner is the one who can think through all the nuances and offer a ready-made and convenient solution for society.

› What do you think, can the already familiar elements disappear or, on the contrary, new elements of arrangement or urban furniture appear?

– The question is not what we should give up, but how we should behave, what precautions we should take. I don't think we will see any global changes, but if there are more sanitizers on the streets or similar facilities in public spaces, then everyone will benefit from this.

› In recent times real estate market experts are predicting a sunset formats such as coworking or coliving. Do you share this position?

– I think the most likely scenario is a temporary decrease in demand for such projects. Several factors play a role here – first, we are faced with such a problem for the first time in modern society. Secondly, many people may think that it is safer to be isolated in a three-room apartment in Chertanov than in a Studio in the center of Moscow; but, as practice shows, this does not play a significant role. We are waiting for a fundamentally new and more responsible approach to ensuring security measures, creating a microclimate, and the quality of engineering systems used. Now it is in our power to make spaces safe, but still attractive for work and leisure. ☺



THE CONSUMPTION PATTERN IS ALREADY CHANGING



OLEG SHAPIRO,
architect, co-founder of Wowhaus

After the quarantine, shopping centers will face a new reality, but it's not even a pandemic. In the US and China, the trend of offline sales dying out appeared long before the introduction of quarantine and a pandemic surge in online Commerce (in the US, according to Credit Suisse forecasts, 25% of large shopping centers should close by 2022; offline store traffic in 2019 fell by 11.4%).

Understanding the trend, we began to think about how to adapt the shopping center. Consumption patterns have already changed in major Russian cities. If earlier people went to shopping centers for shopping, and then the consumer was kept there with all sorts of entertainment, now people are attracted to the possibility of consuming impressions and cultural programs (the trading function is secondary). This will soon lead to the degradation of the traditional economic model of shopping centers.

Now the shopping center is a ready-made all-season and relatively new infrastructure with connected networks and transport accessibility. We need to reprogram the space taking into account the current circumstances and calculate a new economic model.

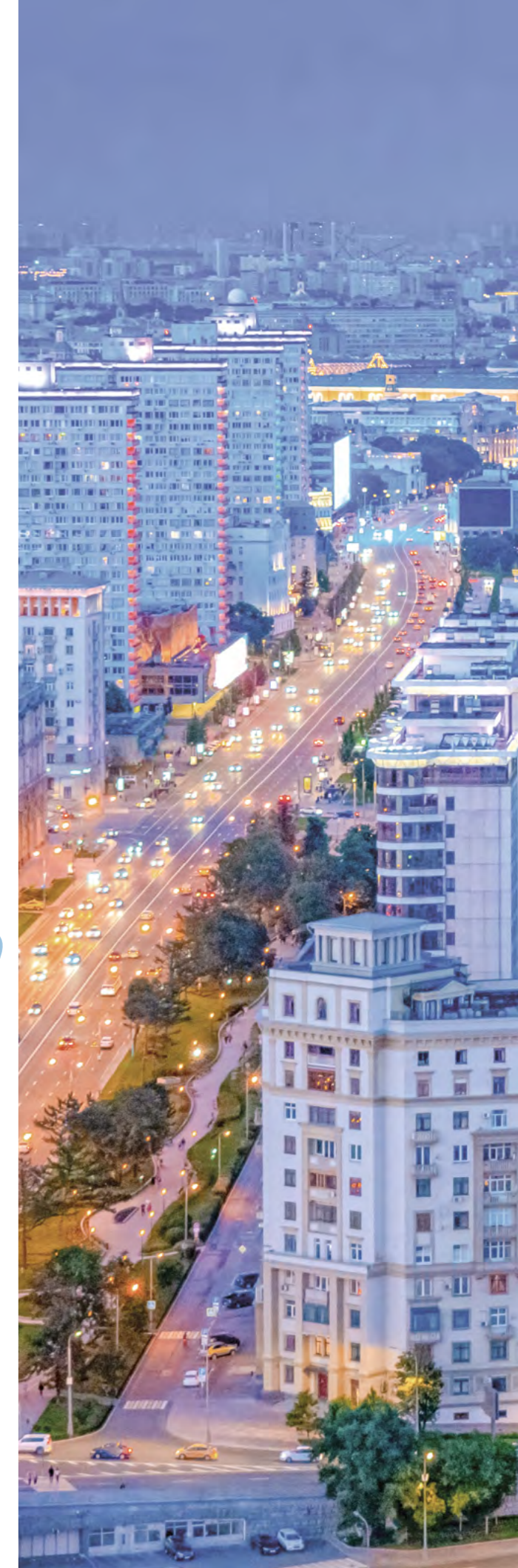
Employees of large companies will now be able to partially work remotely and stay in their residential area during the day. The appearance of an active paying daily audience will form a request to saturate these areas with all city services. This could lead to the formation of so-called subcentres in Moscow. Subcentres are the subject of long discussions among architects and urbanists, previously rather theoretical, since their formation was hindered by the logic of city development. Moscow has historically had a radial-ring structure with a Central part where all urban activities are concentrated. In addition, the giant bedroom residential areas are almost monofunctional. Moreover, apartments here start immediately

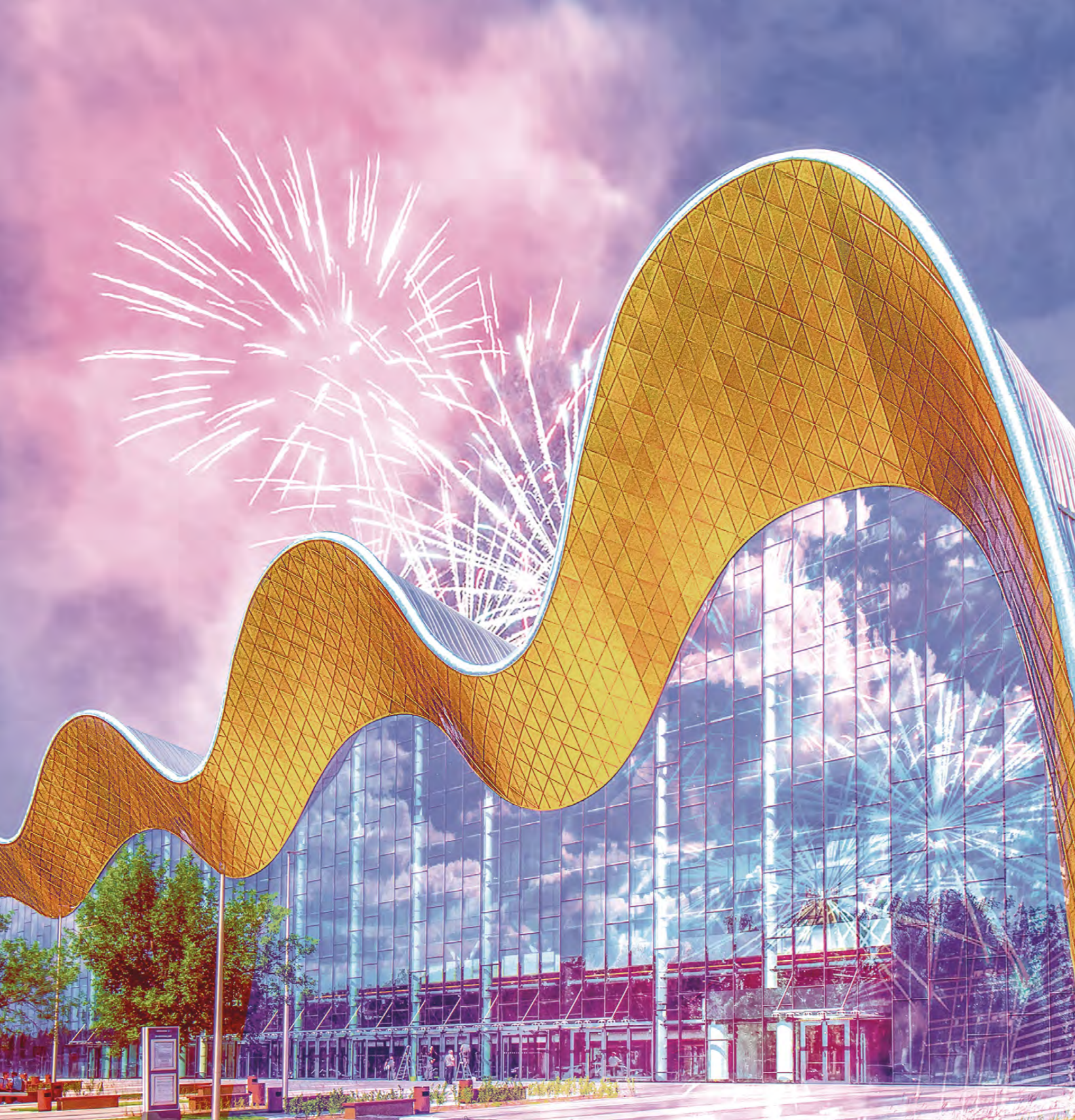


from the ground level, which excludes the possibility of turning the first floors into something more or less open and active. The large daily population of these areas consisted mainly of children, school children and pensioners.

The growth in the number of remote office employees and students studying remotely is changing the daily composition of residential areas. The new day residents will certainly form a demand for a better and more diverse environment, including public, cultural, educational and community centers.

Small businesses (cafes, restaurants, hairdressers, various courses, clubs) after the pandemic will not pull the rent of premises in the city center. Shopping centers, in turn, will be interested in finding new tenants, and a huge number of consumers – in the appearance of new quality points in the immediate vicinity of their places of residence. It is quite possible that we will see a second wave of gentrification—not industrial territories, but shopping centers. 📍





THE RIGHT TO BE CALLED THE BEST

BEST SIX OBJECTS OF JSC "MOSINZHPROEKT" CLAIM TO WIN THE CITY COMPETITION

Traditionally, on the eve of the Builder's Day in Moscow, the results of the competition "Best implemented project" will be summed up. This year, 111 objects, including six built by Mosinzhproekt JSC, claim to win in 12 categories. This is the Palace of rhythmic gymnastics Irina Viner-Usmanova, the station Nekrasovskaya subway line, depot, Rudnevo, Karamyshevsky bridge, street and road network to the "dream Island" and a part of the road Solntsevo-Butovo-Warsaw highway.

Lev Novozhilov



This year, 111 applications were submitted for the competition "The Best implemented project in the field of construction". "These are projects of housing, transport, sports and commercial facilities, as well as restoration projects implemented in 2019," said Sergey Levkin, head of Moscow's urban planning policy Department.

Voting on the selection of the winners of the competition will take place in two stages. At the first stage, the Commission reviews the submitted projects in absentia and selects the finalists by a majority vote in accordance with the approved criteria.

At the second stage, an in-person meeting of the competition Commission is held, where the winners of the competition are determined by voting from among the finalists. "Muscovites will also have the opportunity to evaluate the presented objects. For them, an open citywide vote will be organized, which will simultaneously take place on 4 sites: the Active citizen portal, the exhibition of competitive projects, the competition's website, and using the mobile app "Building simply", said the head of the Department. The names of the winners of the competition will traditionally be announced in August-on the eve of Builder's Day.

Mosinzhproekt engineering holding has been a permanent participant in the competition "Best implemented project in the field of construction" since 2014. Last year, the company received a special Project of the year award for the Zaryadye Moscow concert hall. "This is a new symbol of Moscow, an object that is highly appreciated by international experts, viewers and Muscovites," said the head of the city, Sergei Sobyenin, during the award ceremony.

Also, according to the decision of the city competition Commission, the winner in the category "metro and railway transport Facilities" was the section of the Kalinin–Solntsevskaya line from the Michurinsky Prospekt station to the Rasskazovka station, and according to the results of an open citywide vote – the Belomorskaya metro station of the Zamoskvoretskaya line.

The competition to determine the best implemented project in the field of construction has been held in the capital since 2000. "This is a responsible event not only for its participants and organizers, but also for our city as a whole, as it is a summing up of the best of the best – customers, investors, designers and General contractors who are striving to make our city more beautiful, cozy and attractive not only for those who live and work in it, but also for all its guests," said Sergey Sobyenin.

The contest participants have been competing for the victory in 12 categories that cover a wide range of the construction industry – not only residential real estate, but also sports and educational facilities, metro and railway transport facilities, and projects for the restoration of cultural heritage. The main indicators of any competitive object are its economic feasibility, efficiency, demand for high quality indicators of design, construction and operation.

The best projects are determined based on special criteria. There are ten of them, but they may differ depending on the category. The key issues are architectural and planning solutions, improvement of adjacent territories, transport accessibility, organization of Parking space, application of innovative solutions in security systems, accessibility for low-mobility groups of citizens. 🌐

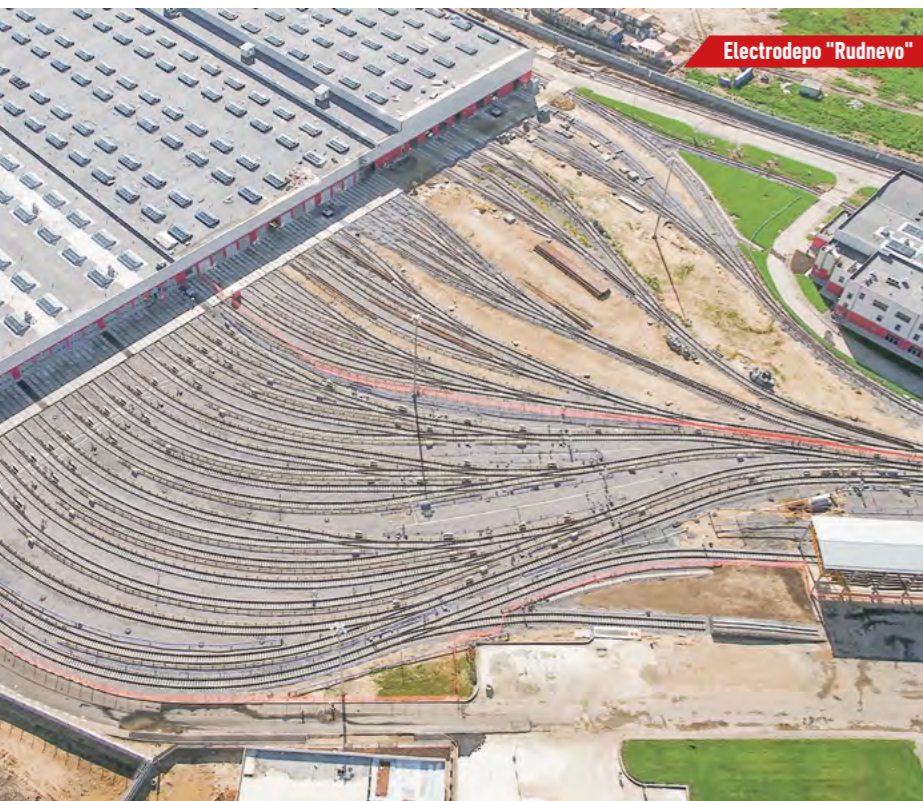
The Palace of gymnastics Irina Viner-Uzmanova – in the nomination "the Best project implemented in the construction of sport facilities". Created on an individual project using BIM technologies, the Palace has become one of the best sports grounds in the world in terms of technological and organizational capabilities. The main symbol of the sports complex with an area of 25.7 thousand square meters was a unique roof made in the form of a waving gymnastic ribbon. Another feature of the building is the 26-meter facade with stained glass. Inside the gymnastics Palace there is an arena for 4 thousand spectators with partially transformed stands. As well as training, choreographic and gyms.



The section of the Nekrasovskaya metro line



The section of the Nekrasovskaya metro line with the stations "Kosino", "Dmitrievsky Street", "Lukhmanovskaya", "Nekrasovka" – in the category "Best implemented project for the construction of metro and railway transport facilities". The 7.9 km section will improve the quality of transport services for the population of the districts: Nekrasovka, Kosino-Ukhtomsky, Vykhino-Zhulebino, Eastern administrative district and relieve the Tagansko-Krasnopresnenskaya line.



Electrodepo "Rudnevo"

Electrodepo "Rudnevo" – in the category "the Best implemented project for the construction of metro and railway transport facilities". The depot carries out repairs and maintenance of metro rolling stock on the new Nekrasovskaya line. The depots of "Rudnevo" has 37 buildings and structures. The site has 32 tracks with a total length of 9375.5 m, including 2841.9 m in buildings.

Street and road network to the "Island of dreams"



Street and road network to the "Island of dreams" – in the category "Best implemented project for the construction of street and road network facilities". The construction of the highway section, including the 2,845 m long street and road network to the amusement Park, the 527 m bridge and the overpasses connecting the "Island of dreams" with the 2nd Southport passage, contributed to the development of the transport infrastructure of the Nagatinskaya floodplain.



Karamyshevsky bridge

Karamyshevsky bridge as part of the North-Western chord – in the category "Best implemented project for the construction of road network facilities". 2,251 m of new roads were built, and the bridge over the Karamyshev straightening is more than 600 meters long. As a result of the commissioning, the transport situation in the surrounding areas has improved: Khoroshevo-Mnevniki, Krylatskoye, Kuntsevo, Mozhaisky, Ochakovo-matveevskoye.



Section of the Solntsevo-Butovo-Varshavskoe highway

Section of the Solntsevo-Butovo-Varshavskoe highway – in the category "Best implemented project for the construction of road network facilities". 2756 m of roads, a three-section tunnel with a length of 2100 m, and a left-turn overpass of 463 m were built. The commissioning of the section provided non-stop traffic along the section, the creation of a new transport infrastructure, including a tunnel and overpass, and an exit from the road section to the Stolbovo shopping center.

Информационный портал
СТРОИМ ПРОСТО

Сайт для застройщиков, инвесторов и других участников отрасли, предоставляющий актуальную информацию о реформировании административных процедур



ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО УСЛУГАМ

Описание госуслуг, регламенты и пошаговые инструкции по их получению



НОВОСТИ И ПУБЛИКАЦИИ

Актуальная повестка и аналитические материалы по вопросам строительного регулирования



КЛУБ ЭКСПЕРТОВ

Мнения специалистов отрасли, руководителей строительных компаний и независимых экспертов

ПОЛЕЗНЫЕ СЕРВИСЫ

**ОБУЧАЮЩИЕ СЕМИНАРЫ
«РАБОТА НАД ОШИБКАМИ»**

разъяснение правил прохождения процедур и изменений в документообороте
- анонсы предстоящих мероприятий
- видеозаписи прошедших семинаров
- презентации и материалы выступлений

ЕДИНЫЙ КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР

Бесплатные консультации по широкому кругу вопросов в сфере строительства
позвонить: 8 (499) 401-01-01
написать: help@str.mos.ru
обратиться через Кабинет застройщика

**МОНИТОРИНГИ
СМИ**

- актуальная сводка информационного поля СМИ городского и федерального уровня по теме снижения админбарьеров
- двухнедельный срез мнений экспертов и спикеров строительной отрасли

ЕДИНАЯ ЗАЯВКА НА ТЕХПРИСОЕДИНЕНИЕ К ИНЖЕНЕРНЫМ СЕТЯМ:

Доступно на mos.ru



электричество



тепло



газ



водоснабжение
и водоотведение

ПОЛУЧЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ
УСЛОВИЙ

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДОГОВОРОВ
О ПОДКЛЮЧЕНИИ

ВЫДАЧА АКТОВ
О ПОДКЛЮЧЕНИИ



ПОДПИСЫВАЙСЯ
В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ



Facebook



Instagram



Telegram



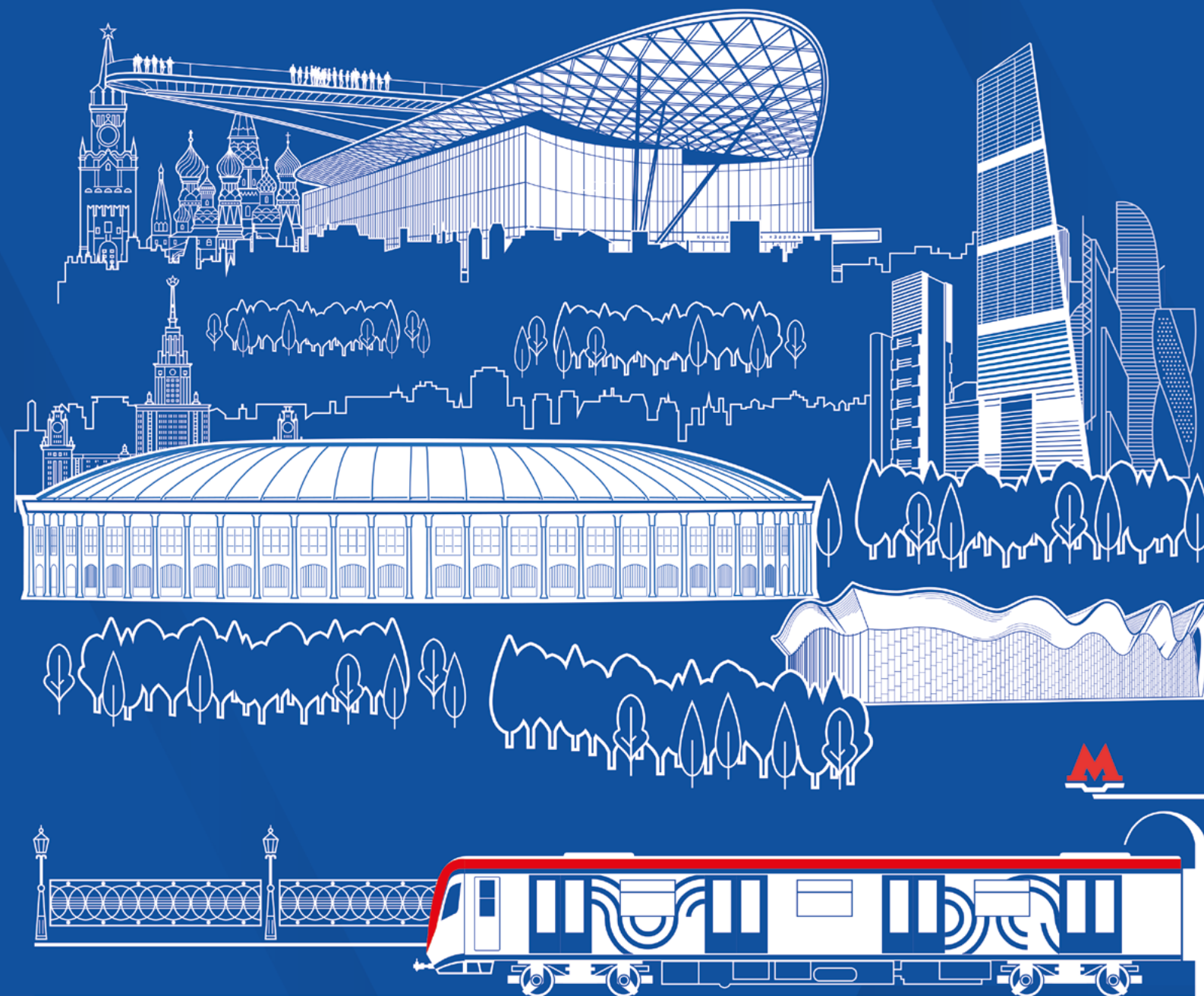
ВКонтакте



YouTube



Twitter



**ПРОЕКТИРУЕМ БУДУЩЕЕ,
СТРОИМ НАСТОЯЩЕЕ!**



МОСИНЖПРОЕКТ