

МОСКОВСКАЯ перспектива

Газета издается с 1957 года

#НОЯБРЬ 2018

ГОД МЕТРО

ПОДЗЕМКА СТАЛА БЛИЖЕ ДЛЯ 1,5 МЛН МОСКВИЧЕЙ

Сергей Собянин,
мэр Москвы



“
В 2018 ГОДУ МЫ ПОБИЛИ ВСЕ РЕКОРДЫ,
КОТОРЫЕ БЫЛИ И В НАШЕ, И В СОВЕТСКОЕ
ВРЕМЯ, – ВВЕЛИ 32 КИЛОМЕТРА ЛИНИЙ,
15 СТАНЦИЙ И ДВА ЭЛЕКТРОДЕПО

(22 ОКТЯБРЯ 2018 ГОД)

О ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

«Мы сделали серьезную работу»

Мэр Москвы Сергей Собянин о крупнейшем мировом проекте в области метростроения



В этом году московское метро переживает настоящий бум строительства. Открылись 15 станций и 32 километра новых линий подземки. А в августе был побит рекорд 1983 года – на салатовой ветке были запущены семь станций одновременно. Такие темпы строительства были бы невозможны без слаженной работы команды мэра, которую Сергей Собянин контролирует лично. Об успехах метростроителей глава города рассказывает москвичам на своей страничке в Twitter. Вот некоторые из публикаций.



Большая кольцевая поможет развивать метро дальше

Интервью с Маратом Хуснуллиным

с. 4–5



Вгрызаясь в породу

Как устроен тоннелепроходческий комплекс

с. 8–9



Маэстро планирования

Очерк о метростроевце

с. 14

О ПОЕЗДАХ:

«Калужско-Рижская линия – одна из самых загруженных. Каждый четвертый поезд на этой ветке – вместительной модели «Москва». К 2021 году планируем полностью убрать с этой линии другие модели».

«Развитие #мосметро – это не только строительство. Улучшаем и старые линии. На Сокольническую ветку впервые вышли 8-вагонные поезда. 40% составов там оснащены дополнительным вагоном. Это плюс 186 тысяч пассажиров в сутки и почти 68 млн в год. Сокольническая – самая первая линия московского метро, по которой в 1935 году стали курсировать 4-вагонные поезда. В середине прошлого века их удлиннили до семи, а больше не позволяли платформы. Мы сделали серьезную работу, чтобы увеличить длину составов».

О БОЛЬШОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ:

«Большая кольцевая линия #мосметро – крупнейший мировой проект в области метростроения. Когда мы ее достроим, она станет самой протяженной кольцевой линией: 69 км у нас против 57 км в Пекине. Но самое важное – #БКЛ сделает районы Москвы ближе, дорогу короче, разгрузит для всех центральную часть метро».

«При строительстве #БКЛ сразу закладываем возможность присоединить дополнительные радиусы #мосметро. Например, Рублево-Архангельскую ветку – на «Улице Народного Ополчения», Коммунарскую – на «Улице Новаторов», перспективную линию в Бирюлево и Щербинку – на «Кленовом бульваре».

О РАЗВИТИИ МЕТРО:

«До конца 2023 года планируем построить 135 км новых линий и 58 станций #мосметро. Общая протяженность столичной подземки и МЦК будет больше 555 км».

«Кожуховская линия #мосметро – одна из самых долгожданных. Ее ждут около 800 тыс. жителей столицы и Подмосковья. Она примет часть пассажиров Калининской и Таганско-Краснопресненской веток, которые уже сильно перегружены».

«Одна из станций будущей Коммунарской линии #мосметро будет называться «Университет Дружбы Народов». Выходы со станции расположатся рядом с комплексом зданий #РУДН».



КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА
ГОРОДА МОСКВЫ

МОСКОВСКАЯ
перспектива

Ведущая газета Стройкомплекса Москвы.
Издается с 1957 года



АДРЕС:
119019, Москва, Новый Арбат, д. 11, стр. 1.
Телефоны: (495) 691-09-34, 691-28-32
E-mail: mperspektiva@mail.ru
www.mperspektiva.ru

Генеральный директор: Мельников С.О.

РЕДАКЦИЯ:
Главный редактор: Авязова Ж.С.
Главный редактор сайта: Пастушин А.В.
Зам. главного редактора: Шибанов А.А.
Шеф-дизайнер: Дмитриева Н.Ю.
Компьютерная верстка:
Ладыгин А.Е., Прищелова М.Н., Цымбал А.С.
Корректура: Завьялова Л.Г., Крикунова Г.В.
Отдел рекламы и маркетинга:
Мытник О.Г., Калинина Л.Г.
adv@mperspektiva.ru

Газета зарегистрирована
в Комитете РФ по печати.
Свидетельство о регистрации № 012265
от 30.12.98 г.

При использовании материалов ссылка
на газету «Московская перспектива»
обязательна. Мнение редакции и авторов
не всегда совпадают. Статьи в рубрике
«Ситуация» и под знаком ©
публикуются на правах рекламы

Отпечатано
в ООО «Типография «Миттель Пресс»
Адрес: 127254, г. Москва, ул. Руставели,
д. 14, стр. 6.
Тел./факс +7 (495) 619-08-30, 647-01-89.
E-mail: mittelpress@mail.ru

Заказ № 944
Общий тираж 102 000 экз.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:
Газета распространяется бесплатно
на собственных стойках в Мосгордуме,
мэрии Москвы, в Комплексе градостроитель-
ной политики и строительства города Москвы,
префектурах, Москомархитектуре,
Мосгосстройнадзоре, Москомнаследии
и других комитетах и департаментах
правительства Москвы, а также в VIP-залах
и залах официальных делегаций столичных
аэропортов, в терминале бизнес-авиации
а/п «Внуково», в сети кофеен «Кофемания»,
в выставочных комплексах «Гостиный
Двор», «Экспоцентр», ВВЦ, «Дом на
Брестской», в бизнес-центрах и гостиницах,
на территории новой Москвы, во всех центрах
госуслуг города Москвы.

Фото на обложке – Александр Попов (Russos)

РАЗВИТИЕ

76

статуй украшают станцию «Площадь Революции»



Фекла Толстая,
радио- и телеведущая:

Московским метрополитеном пользуюсь постоянно и очень рада, что он так активно развивается. Как у каждого москвича, у меня есть «своя» линия и «свои» станции. А поскольку родилась я на Большой Ордынке, то «своими» считаю станции «Третьяковскую» и «Новокузнецкую». С московским метро меня многое связывает. Мои родители были метростроевцами. Они и познакомились на комсомольской стройке при строительстве метро.

200-й

по счету стала станция «Саларьево». Другие юбилейные станции: 50-я – «Алексеевская», 100-я – «Шукинская», 150-я – «Бибирево»



Первая пятерка

Строительство Большой кольцевой линии метро (БКЛ) набирает обороты

О ВИКТОР ДМИТРИЕВ

26 ноября исполнилось девять месяцев, как заработал первый участок из пяти станций БКЛ. За это время им воспользовалось более 14 млн пассажиров, которые по достоинству оценили удобные вестибюли и пересадки на линии столичного метро и Московского центрального кольца (МЦК).

Прокладку второго кольца столичной подземки предусматривал Генеральный план развития Москвы 1971 года, но в советские годы работы в этом направлении так и не начались. Первые идеи строительства Большой кольцевой возникли в 1985 году, однако из-за недостатка ресурсов и по иным причинам к реализации проекта не приступали еще в течение 25 лет. Специалисты также обсуждали различные альтернативные варианты трассировки нового пересадочного контура. В частности, в виде хордовых линий. Но конкретные работы начались только в ноябре 2011 года.

Большой кольцевой линии дали на схеме метрополитена номер 11. Она будет иметь 31 станцию и два электродепо и протянется на 67 километров. На ветке планируется создать 21 пересадку на другие линии столичной подземки и Московское центральное кольцо. Таким образом, БКЛ может стать самой протяженной в мире кольцевой линией метро, оставив позади нынешнего чемпиона – пекинское метро, длина кольца которого составляет 57 километров.



В ТЕЧЕНИЕ ЧЕТЫРЕХ-ПЯТИ ЛЕТ МЫ ДОЛЖНЫ ПОСТРОИТЬ ВСЮ БОЛЬШУЮ КОЛЬЦЕВУЮ ЛИНИЮ, СДЕЛАВ МЕТРО МОСКВЫ БОЛЕЕ СОВРЕМЕННЫМ И КОМФОРТНЫМ

Сергей Собянин,
мэр Москвы

26 февраля 2018 года на участке Большого кольца длиной 10,5 километра открылись пять первых станций: «Деловой центр», «Шелепиха», «Хорошевская», «ЦСКА» и «Петровский парк».

Невозможное возможно

«Строители совершили поистине невозможное. Начало движения по первому участку большого метрокольца – историческое событие. Участок этот очень важный. Предполагается, что каждая его станция в течение суток примет от 200 до 300 тыс. пассажиров. А запуск всей Большой

кольцевой линии позволит разгрузить существующие и перспективные радиальные ветки столичного метрополитена на 15–30%», – отметил мэр Москвы Сергей Собянин. «Было непросто, но особенностью есть на каждом этапе строительства метро. На участке БКЛ мы столкнулись с очень сложными грунтами. Трудность состояла еще и в том, что из пяти станций четыре строились как пересадочные – на пересечении либо с Московским центральным кольцом, либо с радиальными ветками. Такие станции всегда труднее строить, и времени на это нужно больше, и

ресурсов. К тому же пришлось переносить инженерные сети. Это вообще одна из главных сложностей при строительстве метро, особенно там, где плотная застройка.

Многое зависит и от внешних факторов, включая погодные сюрпризы», – сказал глава стройкомплекса столицы Мамат Хуснуллин.

Несмотря на то что станции были запроектированы на небольшой глубине, первый участок БКЛ пересек все подземные геологические слои Москвы. Столкнувшись со стихией под землей, строители применяли заморозку грунтов, использовали двух- и трехкомпонентные составы для остановки воды.

Оригинально и удобно

Увидев первые станции Большой кольцевой линии построенными, и архитекторы, и пассажиры сошлись во мнении, что они получились узнаваемыми, а их дизайн – несмотря на использование типовых проектов конструктивной части – достаточно оригинальным и запоминающимся.

Так, с «Делового центра» можно перейти на одноименную станцию Калининско-Солнцевской линии и «Выставочную» Филевской. «Шелепиха» стала пересадочной с одноименной станцией МЦК, а «Хорошевская» – с «Полежаевской» Таган-

ско-Краснопресненской линии. Пересадку между станциями «Петровский парк» и «Динамо» Замоскворецкой линии откроют в ближайшие месяцы. Там пока продолжают работы по строительству перехода.

Одновременно повысилась транспортная доступность сразу пяти районов Москвы – это Хорошевский, Хорошево-Мневники, Пресненский, Беговой и Аэропорт, где проживает более 480 тыс. человек. Улучшилось транспортное обслуживание таких популярных и востребованных объектов, как деловой центр «Москва-Сити», стадионы «Динамо» и «ЦСКА». «Однако обольщаться строителям не стоит – впереди еще более сложная задача. В течение четырех-пяти лет мы должны построить всю Большую кольцевую линию, сделав метро Москвы более современным и комфортным», – сказал мэр Москвы Сергей Собянин.

В ближайшее время открывается станция «Савеловская» Большой кольцевой линии метро, которая станет важной частью транспортного узла Савеловского вокзала. Это будет одна из самых глубоких станций кольца, расположенная на глубине 65 метров. Далее от станции «Савеловская» БКЛ будет продлена в северные, северо-восточные и восточные районы столицы до станции «Авиамоторная», что обеспечит еще более удобное и быстрое перемещение пассажиров по городу.



О ЭКСКЛЮЗИВ

Большая кольцевая поможет развивать метро дальше

Марат Хуснуллин о настоящем и будущем столичной подземки

О МАРИНА РОССИНСКАЯ

2018 год в столице назван годом метро – в Москве в течение одного года планируется завершить строительство 24 станций. Такого количества не вводилось за всю историю строительства метро. О том, какие объекты уже открыты, какие завершат в ближайшие месяцы и куда придет подземка в будущем, в интервью «Московской перспективе» рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Следующая станция – рекордная

Правительство Москвы утвердило очередную Адресную инвестиционную программу на 2019–2021 годы. До 70% средств будет, как и в прежние годы, направлено на развитие транспортной инфраструктуры столицы, в частности на строительство метро. Оно по-прежнему в приоритете?

– Метро – основной общественный транспорт столицы, им пользуются почти 70% москвичей, что больше, чем в других мегаполисах мира. Поэтому неудивительно, что именно подземка остается нашим главным приоритетом в транспортных стройках.

По сути, метро – это стимул к привлечению инвестиций в те районы, куда оно приходит: там сразу же начинается строиться недвижимость – жилье, социальная инфраструктура и, что очень важно, объекты для создания новых рабочих мест. Но самое главное – мы должны выполнить поставленную мэром задачу – обеспечить подземкой в пешеходной доступности 95% москвичей. Причем подчеркну: в последние годы мы не просто строим новые линии и станции, а интегрируем все это с железнодорожными ветками – как с Московским центральным кольцом, так и с радиальными направлениями, а начиная с этого года запустили совместно с РЖД проект строительства Московских центральных диаметров, со станций которых тоже можно будет легко и удобно пересестись на метро.

– Как вы оцениваете работу метростроителей в этом году?

– Метростроители работают и днем и ночью, не останавливая процесс ни на минуту. Работы развернуты на всех строящихся участках и идут по графику. Этот год у стройкомплекса, напомним, объявлен годом метро, и неслучайно: мы уже ввели 15 станций и 32 километра новых линий плюс два электродепо для обслуживания подвижного состава. Это рекордные объемы за всю историю столичной подземки. Даже в советские годы никогда столько станций метро в год не вводилось: максимум 13 станций первой линии метрополитена – Сокольнической, открывшихся в год рождения московский подземки – в 1935-м.

Как известно, еще в конце февраля этого года мы открыли первый участок второго кольца с пятью новыми станциями – это «Деловой центр», «Шелепиха», «Хорошевская», «ЦСКА» и «Петровский парк». В марте был запущен очередной участок северного радиуса Люблинско-Дмитровской линии с тремя станциями: «Окружная», «Верхние Лихоборы» и «Селигерская». В конце августа мы ввели самый протяженный участок Калининско-Солнцевской линии от «Раменок» до «Рассказовки» с семью новыми станциями. Таким образом, еще одна ветка метро, помимо Сокольнической, пришла в новую Москву.

До конца года мы планируем открыть для пассажиров станцию «Беломорская», которая уже практически готова: она расположена на Замоскворецкой линии между «Ховрино» и «Речным вокзалом».

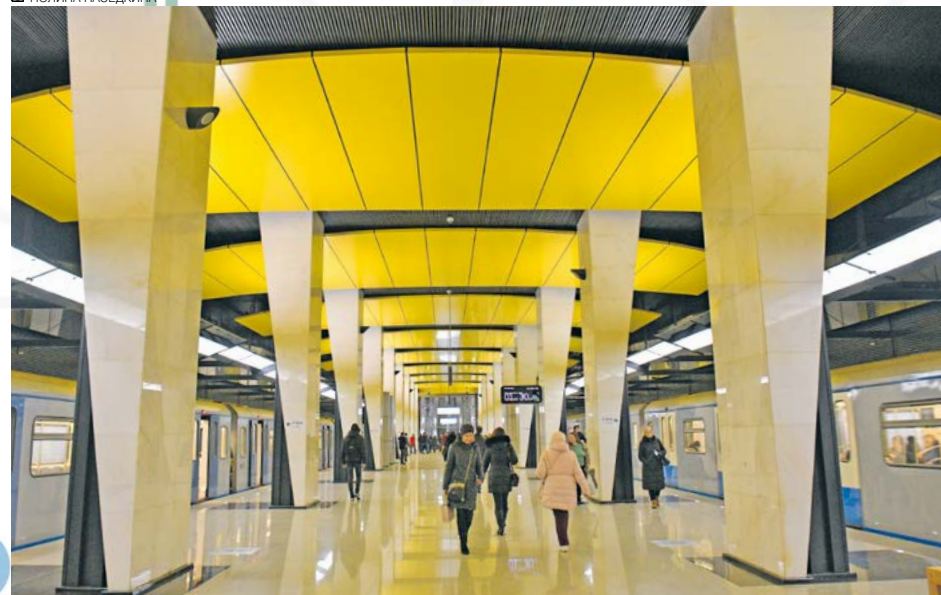


МЫ НЕ ПРОСТО СТРОИМ НОВЫЕ ЛИНИИ И СТАНЦИИ, А ИНТЕГРИРУЕМ ВСЕ ЭТО С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ВЕТКАМИ – КАК С МОСКОВСКИМ ЦЕНТРАЛЬНЫМ КОЛЬЦОМ, ТАК И С РАДИАЛЬНЫМИ НАПРАВЛЕНИЯМИ

Откроем и станцию «Савеловская» Большой кольцевой линии. И, наконец, планируем запустить первый участок Некрасовской ветки с четырьмя станциями: «Некрасовка», «Лухмановская», «Улица Дмитриевского» и «Косино». На последней будет пересадка на станцию «Лермонтовский проспект». Технический пуск этого отрезка уже состоялся, остались детали. Кроме того, обеспечим строительную готовность продления Сокольнической ветки от «Саларьево» до «Столбово», а поездка с пассажирами по нему поедут уже в следующем году.



ПОЛИНА НАСЕДКИНА



Аналогов БКЛ в мире нет

– А каковы планы на ближайшие три года: сколько линий и станций будет построено?

– Мы планируем построить и ввести в эксплуатацию почти 58 километров и 21 станцию, а также три новых электродепо. В частности, это второй участок Некрасовской ветки от станции «Авиамоторная» до станции «Косино», Сокольнической – от «Саларьево» до «Столбово». Это в общей сложности 23,7 километра и 9 станций. Что касается участка Сокольнической ли-

нии, то он, как я уже говорил, на финальной стадии строительства, и пассажиры смогут им воспользоваться в начале будущего года. Кроме того, в течение трех лет будет продолжен наш самый главный проект – возведение Большой кольцевой линии, до конца 2021 года планируем завершить четыре новых участка протяженностью 30,2 километра с 11 станциями.

– О каких именно участках БКЛ идет речь?

– Будут готовы западный участок второго кольца – от «Хорошевской» до «Можай-

ской», юго-западный участок – от «Проспекта Вернадского» до «Можайской», северо-восточный – от «Авиамоторной» до «Савеловской» и южный – от «Проспекта Вернадского» до «Каховской». По сути, это половина от общей протяженности БКЛ. Остальные участки будут завершены в 2023 году, и тогда кольцо полностью замкнется.

– Кстати, к вопросу о «Савеловской»: еще недавно эта станция носила название «Нижняя Масловка» – почему решили ее переименовать? Не будет

ли путаницы с одноименной станцией серой ветки?

– Никакой путаницы не будет – напротив, это сделано для большего удобства и лучшего ориентира для пассажиров. Люди за столько лет уже привыкли к тому, что многие пересадочные станции имеют одни и те же наименования: «Китай-город», «Проспект мира», «Парк культуры», «Таганская» и ряд других, в том числе и те, с которых осуществляется выход пассажиров к одноименным вокзалам: Киевскому, Курскому, Павелецкому, Белорусскому. Рабочее название станции действительно было «Нижняя Масловка», но на поверхности находится Савеловский вокзал, и если пассажир едет по второму кольцу, «Савеловская» для него звучит как ориентир. Помимо этого здесь строится первый Московский центральный диаметр – от Савеловского вок-

– Почему второе кольцо метро так важно для города?

– Прежде всего хочу сказать о том, что это крупнейший и ключевой проект метрополитена за всю историю московской подземки. И аналогов ему в мире на сегодняшний день просто нет. БКЛ станет самым протяженным кольцом метро в мире, на 13 километров обогнав даже пекинскую кольцевую протяженностью 57 километров.

БКЛ позволит разгрузить действующую Кольцевую на 15–20% и примерно на столько же – пересадочные станции в ее пределах. Москвичи получат возможность не ехать в центр, чтобы сделать там пересадку на нужную им радиальную ветку метро, достаточно будет добраться до ближайшей станции БКЛ, чтобы пересестись на нее и доехать до нужной ли-

ско-Краснопресненской линии разгрузилась на 16%, а «Динамо» Замоскворецкой ветки – на 13%.

Кроме того, благодаря реализации этого проекта новые станции метро в пешеходной доступности получат жители кварталов реновации, большинство которых как раз расположены на территориях, прилегающих к БКЛ. Большая кольцевая позволит развивать подземку дальше: от нее можно протянуть радиальные ветки фактически в любую точку Москвы. Одну такую линию мы уже строим – Некрасовскую. Будут протянуты новые радиальные ветки в Коммунарку, Рублево-Архангельское, Бирюлево – то есть в те районы, где либо уже сформированы, либо формируются крупные точки роста, где присутствует и жилая застройка, и социальная инфраструктура, и тысячи рабочих мест.

продлим и в сторону центра города: участок от «Улицы Новаторов» до станции Севастопольский проспект МЦК.

– А как продвигается строительство нового участка Люблинско-Дмитровской линии – от «Селигерской» до «Улицы 800-летия Москвы»? Когда пассажирам ждать его открытия?

– В настоящее время за обратными тупиками действующей станции «Селигерская» в районе улицы 800-летия Москвы идут работы по ограждению стартового котлована для строительства нового тоннеля. На этом новом участке будут построены станции «Улица 800-летия Москвы», которая расположится вдоль Дмитровского шоссе между одноименной улицей и Яхромским проездом, и «Лианозово»: она будет правее Дмитровского

– Да, действительно, такое решение мы приняли. Длина этого нового участка составит около километра, а сама станция «Новомосковская» будет размещена вдоль строящейся магистрали Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе у пересечения с улицей Александры Монаховой, в непосредственной близости от столичного района Южное Бутово. Таким образом, местные жители получат в шаговой доступности еще одну станцию метро. Кроме того, в составе этого участка – от «Столбово» до «Новомосковской» – построим и новое электродепо. Всю документацию мы подготовим в течение года. Построить новую станцию и открыть ее для пассажиров планируем через 5–6 лет.

– Объемы метрополитена и впрямь впечатляют. Хватит ли сил и средств, чтобы реализовать все планы?

параллельно: например, стадию проектирования можно совместить с подготовкой стройплощадки, отделочные работы – с закупкой и монтажом оборудования.

Кроме того, мы увеличили число тоннелепроходческих комплексов, причем разных диаметров. На сегодняшний день в столичной подземке тоннели прокладываются более 20 таких щитов, а всего в арсенале их около 30. До конца этого года запустим в работу еще пять ТПКМ: четыре начнут строить тоннели на БКЛ и еще один – на Некрасовской линии.

Все наши планы будут реализованы, нет никаких сомнений, что нам это под силу. И, как я не раз уже говорил, к 2023 году Москва совершит настоящий транспортный прорыв, в первую очередь в метрополитене. Это 256 километров новых линий, 122 новые станции и



БУДУТ ПРОТЯНУТЫ НОВЫЕ РАДИАЛЬНЫЕ ВЕТКИ В КОММУНАРКУ, РУБЛЕВО-АРХАНГЕЛЬСКОЕ, БИРЮЛЕВО – ТО ЕСТЬ В ТЕ РАЙОНЫ, ГДЕ ЛИБО УЖЕ СФОРМИРОВАНЫ, ЛИБО ФОРМИРУЮТСЯ КРУПНЫЕ ТОЧКИ РОСТА



зала. Это будет крупный транспортно-пересадочный узел – две линии метро и МЦД, – который в будущем году уже заработает. Вот и назвали станцию «Савеловская», чтобы никто не путался и всем все было понятно, где и куда выходить, куда пересаживаться. Кстати, и Кожуховскую линию переименовали в Некрасовскую, чтобы избежать путаницы: ведь на Люблинско-Дмитровской линии уже есть станция «Кожуховская», а с районом Кожухово, соседним с Некрасовкой, откуда и идет новая розовая ветка, она никак не связана.

Время в пути сократится в среднем на 20 минут. Появятся десятки новых альтернативных маршрутов, которыми станут пользоваться пассажиры. С БКЛ можно будет пересестись и на любую радиальную ветку, и на станции железной дороги. О том, насколько этот проект важен для пассажиров и для самого метро, говорят цифры: первый участок кольца мы запустили только в конце февраля этого года, а уже сегодня новыми станциями пользуются более 70 тысяч пассажиров только в будние дни, пассажиропоток вырос на 6%, станция «Полежаевская» Таган-

Пассажиры ждут открытия

– Начаты ли уже работы по строительству Коммунарской линии метро?

– К строительным работам на новой ветке от станции метро «Улица Новаторов» Большой кольцевой линии до «Коммунарки» в новой Москве планируем приступить уже до конца этого года, а завершим все ориентировочно в 2023 году. Новый радиус метро позволит существенно улучшить транспортную доступность присоединенных территорий столицы, и в дальнейшем эта ветка дойдет до Троицка. Кроме того, линию

– напротив Вагоноремонтной улицы. А дальше мы эту ветку продлим до поселка Северный, где конечной станет станция «Физтех» – в пешеходной доступности от знаменитого вуза и технопарка. Запустить в эксплуатацию весь участок – от «Селигерской» до «Физтеха» – планируем в 2022 году. Его протяженность составит 6,7 километра.

– Правда ли, что принято решение продлить и Сокольническую ветку еще на одну станцию – «Новомосковскую»? Когда она может быть построена?

– Сегодня в подземке трудится около 50 тысяч метрополитенщиков. Мы собрали специалистов практически со всей России и государств бывшего СССР. В подземном пространстве вовсю работа кипит. Но чтобы реализовать все наши планы, нам требуется еще порядка трех тысяч проектировщиков и 10 тысяч строителей. По-этому мы продолжаем привлекать как специалистов-метрополитенщиков, так и рабочих на стройки подземки. Мы организовали работу в три смены, что ускорило строительство метро. Некоторые виды работ ведутся па-

– Сегодня в подземке трудится около 50 тысяч метрополитенщиков. Мы собрали специалистов практически со всей России и государств бывшего СССР. В подземном пространстве вовсю работа кипит. Но чтобы реализовать все наши планы, нам требуется еще порядка трех тысяч проектировщиков и 10 тысяч строителей. По-этому мы продолжаем привлекать как специалистов-метрополитенщиков, так и рабочих на стройки подземки. Мы организовали работу в три смены, что ускорило строительство метро. Некоторые виды работ ведутся па-

– Сегодня в подземке трудится около 50 тысяч метрополитенщиков. Мы собрали специалистов практически со всей России и государств бывшего СССР. В подземном пространстве вовсю работа кипит. Но чтобы реализовать все наши планы, нам требуется еще порядка трех тысяч проектировщиков и 10 тысяч строителей. По-этому мы продолжаем привлекать как специалистов-метрополитенщиков, так и рабочих на стройки подземки. Мы организовали работу в три смены, что ускорило строительство метро. Некоторые виды работ ведутся па-

ГРАДОСТРОЕНИЕ

Рядом с МЦК заживут по-новому

Наземное метро стимулирует развитие окружающих территорий



По принципу mixed-used

По данным НИИПИ Генплана, более трети земель вокруг станций МЦК занимают неэффективно используемые промышленные или коммунальные зоны. «Запуск движения по кольцу дал колоссальный импульс развитию прилегающих депрессивных территорий, которые вскоре заживут другой жизнью», – подчеркивает Сергей Собянин. Уже сейчас заметно активное освоение земель, примыкающих к МЦК, например, застройка территорий промышленных зон № 56 «Грайворонovo», № 27 «ЗИЛ», № 22 «Соколиная Гора», № 50 «Алтуфьевское шоссе», № 6 «Силикатные улицы». Недавно столичные власти конкретизировали планы по градостроительному развитию еще одной крупной промзоны, расположенной рядом со станцией МЦК Лихоборы. На территории бывшего Автокомбината № 3 планируется построить многофункциональный общественный центр, включающий гостиницу на 575 номеров, офисы и торговые помещения, а также многозальный кинотеатр, объекты бытового обслуживания и общественного питания. Кроме того, на площади бывшего предприятия возведут блок начальных классов на 200 мест с дошкольным отделением и православный храм для 500 прихожан. Эти и другие объекты (общая площадь рассматриваемой территории около 200 га) обеспечат работой не менее 3 тыс. человек.

ФОТО: ПОЛИНА НАСЕДИКИНА

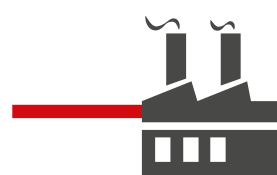
ЕЛЕНА ЕГОРШИНА

В зоне влияния Московского центрального кольца (МЦК) в перспективе возможно строительство до 6 млн кв. метров недвижимости различного назначения, в том числе 2 млн кв. метров жилья. По словам мэра Москвы Сергея Собянина, это привлечет в город 500–700 млрд руб. инвестиций.

С момента запуска МЦК в начале осени минуло два года. Центральное кольцо наземного метро проходит через 26 районов Москвы с населением 1,9 млн человек. Жители шести из них, таких как Метрогородок, Бескудниковский, Коптево, Котловка, Хорошево-Мневники и Нижегородский, ранее фактически не имели близкого доступа к метро. Кроме того, рядом с МЦК находится около 10,8 тыс. га бывших производственных и коммунальных территорий, кварталы пятиэтажной застройки, девять парковых зон (в частности, «Лосинный Остров», Измайловский парк, Ботанический сад), а также крупнейшие вузы страны. Все эти земли после запуска кольца получили новый импульс для развития, но процесс не может быть быстрым – например, реновация большой промзоны занимает не менее пяти лет.

Есть где строить

Тем не менее первые изменения уже есть. Улучшение транспортной доступности районов вокруг МЦК первыми почувствовали ритейлеры. Трафик в 12 торговых центрах, расположенных на расстоянии одного километра от станций, вырос примерно на 15–20%, в некоторых объектах – до 30%. Это будет стимулировать девелоперов продвигать на рынок новые проекты коммерческих комплексов, причем



10,8

тыс. га земель
вблизи МЦК, входящих в так называемый «ржавый пояс», подлежат реновации



500–700

млрд руб. инвестиций привлечет строительство в зоне влияния МЦК

не только торговых, но и офисных, уверены эксперты. По их прогнозам, в ближайшую пятилетку около 30% нового офисного строительства может прийти на зону МЦК, а в долгосрочной перспективе суммарный ввод торговых и административных площадей рядом с кольцом составит 3,5 млн кв. метров. К наиболее перспективным площадям относятся территории вблизи станций, расположенных в зоне плотной жилой застройки, но с минимальной конкуренцией, таких как Стрешнево, Хорошево, Панфиловская, Коптево, Окружная и другие. Прилегающие территории заживут по-новому, отмечают участники рынка.

В свою очередь, в жилом сегменте после запуска кольца отмечается повышение ликвидности. Расположенные в пешеходной доступности от станций МЦК новостройки два года росли в цене быстрее рынка, что также способствовало открытию новых проектов. На сегодняшний день в полуторакилометровом радиусе возводится более 30 жилых комплексов различных форматов – от комфорт-класса до элитных. В целом по объемам строительства пока лидируют территории, которые начали активно застраиваться еще до запуска кольца, – это окрестности станций Шелепиха, ЗИЛ и Деловой центр. Однако в перспективе тенденция поменяется: примерно четверть жилых домов в пешеходной доступности от МЦК – пятиэтажки, половина из которых вошла в московскую программу реновации. Городские власти подчеркивают, что намерений превращать прилегающие к кольцу территории в спальные районы у них нет.

«Наш подход – не застраивать эти территории просто жильем. Цель – сформировать комплексную городскую застройку, где есть и рабочие места, и жилье, и объекты социальной сферы», – отмечает глава столичного стройкомплекса Марат Хуснуллин.

Похожая идеология заложена в концепцию освоения промзоны «Варшавское шоссе», которая имеет три площадки, разделенные крупными городскими магистралями – Варшавским шоссе и МЦК. По планам властей производственную территорию ждет частичная реорганизация: участки будут застраиваться по принципу mixed-used – на них возведут жилье, а также офисные центры, гостиницу, школу и детский сад.

Главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов анонсировал развитие территории рядом со станцией МЦК Хорошево. «Она исторически проблемная, там находится бывшая коммунальная зона. Сейчас в ней расположены автосервисы, мастерские и так далее, которые для этого места выглядят анахронизмом. Я думаю, мы увидим в течение пяти-шести лет развитие этой территории. Она неплохая», – считает Кузнецов. В целом, по оценкам городских властей, вблизи МЦК реновации подлежат около 10,8 тыс. га земель, входящих в так называемый «ржавый пояс». На его расчистку может уйти около 10 лет. Реорганизация промзон – это, как правило, крупные проекты с большим количеством участников и сложными земельно-правовыми отношениями.

Кроме того, большой объем недвижимости должен появиться в составе транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), которые будут строиться на некоторых станциях МЦК. Пока коммерческая застройка предусмотрена в составе восьми ТПУ («Владыкино», «Ботанический сад», «Ярославская», «Новохолово», «Варшавское шоссе», «Новопесчаная», «Николаевская» и «Сити») – площадки планируется развивать комплексно, чтобы одна функция поддерживала другую, обеспечивая синергетический эффект. Всего ожидается строительство 845,5 тыс. кв. метров площадей различного назначения. При этом жилые дома не будут входить в границы инфраструктуры самого узла.

СОЦИОЛОГИЯ

95

процентов москвичей к 2023 году будут жить в шаговой доступности от метро



Жители столицы принимают участие в развитии подземки. На портале «Активный гражданин» москвичи выбирают дизайн строящихся станций и голосуют за названия новых веток метро. Так, по решению горожан розовая ветка метро получила название «Некрасовская».



15

километров в среднем проезжает каждый пассажир метро за один раз

Отношение москвичей к столичному метрополитену

РЕЙТИНГ ВИДОВ ТРАНСПОРТА



Как вы считаете, какой вид транспорта сегодня является наиболее значимым в Москве?

В баллах от всех опрошенных, где 1 – наиболее значимый вид транспорта, 7 – наименее значимый

КАРТА СПРОСА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА



Каким видом транспорта вы лично пользуетесь чаще всего?

V % от всех опрошенных, не более трех ответов

Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) провел исследование отношения москвичей к главному виду городского транспорта – метрополитену, а также установил, какие возрастные категории пользуются подземкой чаще остальных. О полученных результатах рассказал Валерий Федоров, генеральный директор ВЦИОМа, кандидат политических наук, профессор Высшей школы экономики.

В ходе исследования опрошено порядка 1200 жителей Москвы в возрасте от 18 лет и старше. Тематика опроса посвящена именно метро, хотя при всей важности метро невозможно абстрагироваться от его взаимосвязи с другими видами общественного транспорта. Какие объекты, по мнению респондентов, необходимо в первую очередь строить в Москве, чтобы город стал удобнее, комфортнее для жителей? Первую тройку приоритетов составляют дороги, транспортные развязки,

на втором месте – станции метрополитена, на третьем – больницы, поликлиники. В рейтинге видов транспорта на первом месте – метрополитен. Он признан наиболее значимым видом городского общественного транспорта. С заметным отрывом идет автобусное сообщение, затем троллейбусное, личный транспорт, трамвай, пригородные электрички, на последнем месте – такси. Метро в карте спроса по видам транспорта безальтернативно на первом месте. Второе разделили автобус и личный автомобиль. Все

остальные виды, такие как трамвай, троллейбус, такси, не могут конкурировать с первой тройкой и тем более с метро. Чаще других метрополитеном пользуются три категории граждан: 87% – самые молодые москвичи (18–24 года), 80% – средний возраст (35–44 года), 78% – пенсионеры (60 лет и старше). При этом 4/5 опрошенных заключили, что метро развивается, и это развитие заметно. Сценарии развития Московского метрополитена были определены респондентами в ответах на

вопрос: в каком направлении должна вестись наиболее активная работа по строительству новых станций? Вопрос связан с географией – есть старая Москва и есть новая Москва. Поэтому альтернатива была сформулирована следующим образом: нужно ограничить строительство пределами старой Москвы или МКАД либо же метро должно выйти за МКАД и дотянуться до присоединенных территорий, связав их с историческим центром города? 66% опрошенных считают, что нельзя ограничивать развитие метро грани-

цами МКАД, 27% – что строить новые станции надо в пределах Кольцевой автодороги. Каковы запросы населения по развитию сети общественного транспорта? Первое место разделили два направления развития с практически одинаковым результатом: расширение (продление) старых линий метрополитена и постройка новых линий. А вот постройка новых дорог и наземных магистралей – результат хотя и близкий, но все-таки меньше, чем у метро.

○ ТЕХНОЛОГИИ

ВГРЫЗАЯСЬ В ПОРОДУ: как устроен тоннелепроходческий комплекс

Секрет высокотехнологичных установок человек подсмотрел у природы

○ ДМИТРИЙ ЩИПАНОВ

Многие технологии человек подсмотрел у природы и адаптировал под себя то, что появилось миллионы лет назад. Так было и с тоннелепроходческими комплексами, появлением которых мы обязаны британскому инженеру Марку Брюнелю и корабельным червям, или терединидам (лат. *Teredinidae*). Брюнель долго наблюдал, как ловко моллюск прокладывает себе дорогу через древесину, углубляясь в нее с помощью раковины на голове, а позади оставляет слой извести, который не дает тоннелю замкнуться позади.

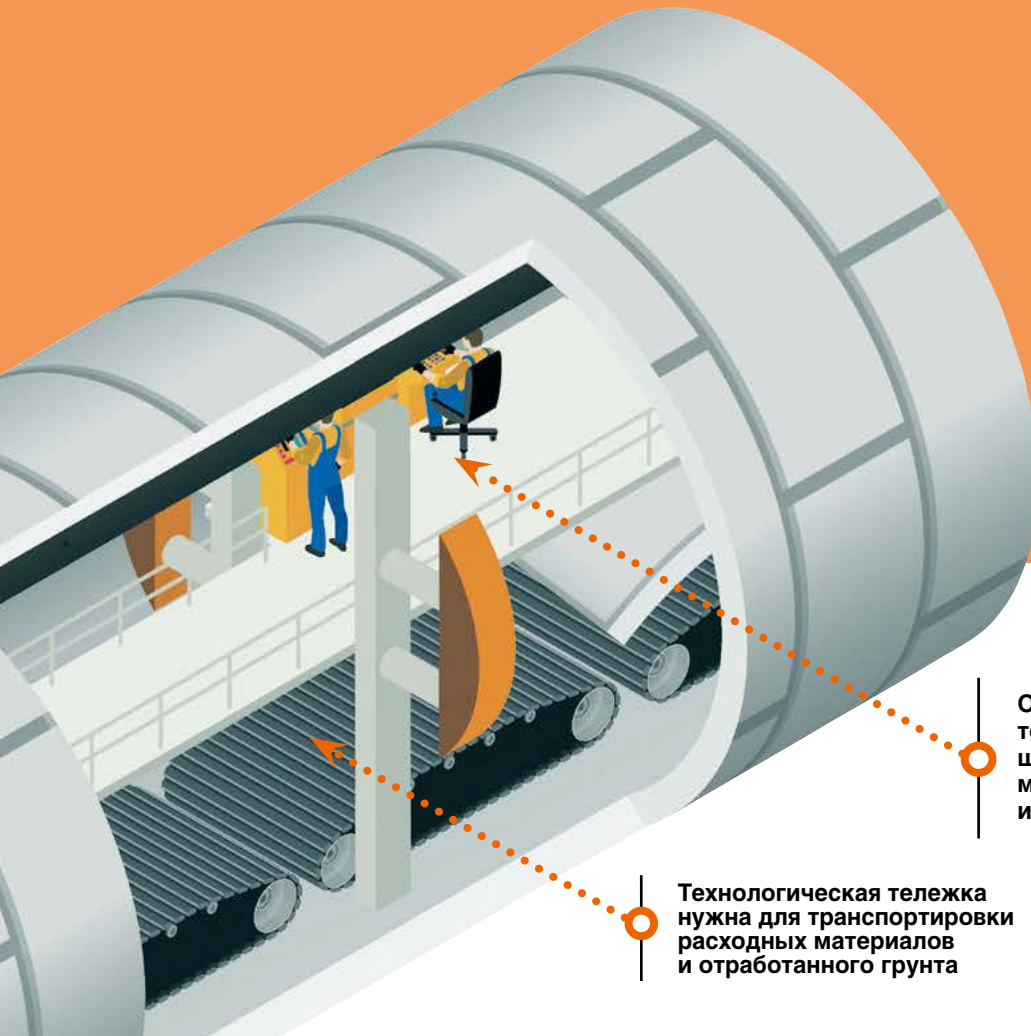
Ротор щита –
режущий элемент,
который способен
работать в любых
грунтах

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

Домкраты толкают
щит от последнего
смонтированного
кольца



1,2

км в месяц – рекорд
скорости проходческого
комплекса


Операторы
тоннелепроходческого
щита управляют
многотонной машиной
из специальной кабины

Технологическая тележка
нужна для транспортировки
расходных материалов
и отработанного грунта

19

метров составляет диаметр
крупнейшего в мире
проходческого комплекса

Щит Брюнеля был запатентован в 1818 году, а работать начал под Темзой в 1825-м. Грунт выбирали 36 шахтеров. Тогда не было адекватных способов борьбы с грунтовыми водами, поэтому наводнения неоднократно приводили к гибели рабочих.

Городом-первопроходцем в тоннелестроении мог бы стать Санкт-Петербург: именно российский император Александр Первый обратился к Брюнелю с просьбой спроектировать тоннель под Невой. Однако в итоге в намеченном месте возвели мост – это оказалось более удачным решением для того времени.

Сегодня щит – это сложное высокотехнологичное оборудование. Но принцип работы не изменился за 200 лет (или за несколько миллионов, смотря кому отдать патент на изобретение – Брюнелю или червю). Рабочая зона щита углубляется в грунт, а по мере движения позади

укрепляется тоннель, уже готовый к использованию.

В мире используют два основных типа щитов – механизированный и немеханизированный. Если механизации нет, то щит представляет собой защитное кольцо, внутри которого рабочие прокладывают дорогу отбойным молотком (а раньше и вовсе киркой). Сейчас ручной труд при проходке тоннелей применяется крайне редко. Механизированный щит вгрызается в породу при помощи ротора с резцами. Порода отводится на конвейер, а затем вывозится из тоннеля.

Современные комплексы могут работать в самых сложных геологических условиях, в том числе в неустойчивых породах. Средняя скорость движения щитов сегодня – 250–300 метров в месяц, средняя стоимость – 13–15 млн евро.

Главный враг подземной установки – грунтовые воды. Они пропитывают песок, образуя так называемые пльвуны.

С такой породой не может работать ни щит, ни человек. Для борьбы с пльвунами чаще всего применяют довольно простой, но эффективный способ – замораживание при помощи фреона или жидкого азота. Породу охлаждают до состояния камня, который можно бурить, перевозить и не бояться, что он обвалится.

Есть и более современный способ борьбы с трудными породами – jet grouting, или струйная цементация грунтов. С огромным напором в забой подается цементная струя, которая одновременно разрушает, перемешивает и бетонизирует породу. В результате получается прочный монолит, на котором можно строить практически что угодно.

В СССР при строительстве метро проходческий щит впервые использовали в 1934 году для проходки участка метро между Театральной площадью и Лубянской. На второй очереди подземки работало уже 42 комплекса. И именно совет-

ские инженеры первыми научились прокладывать наклонные тоннели.

Самый большой в мире щит сегодня работает в Гонконге – инженерное чудо диаметром 19 метров прокладывает одновременно четырехполосную автостраду и линию метро. Рекорд скорости принадлежит Ленинграду, где в 1981 году при строительстве метро за месяц прошли 1240 метров.

В Москве прижилась традиция давать тоннелепроходческим комплексам женские имена. Сегодня в столице трудятся «Лилия», «Катюша», «Полина», «Клавдия», «Ольга», «Валерия» и др. без перебоев и выходов.

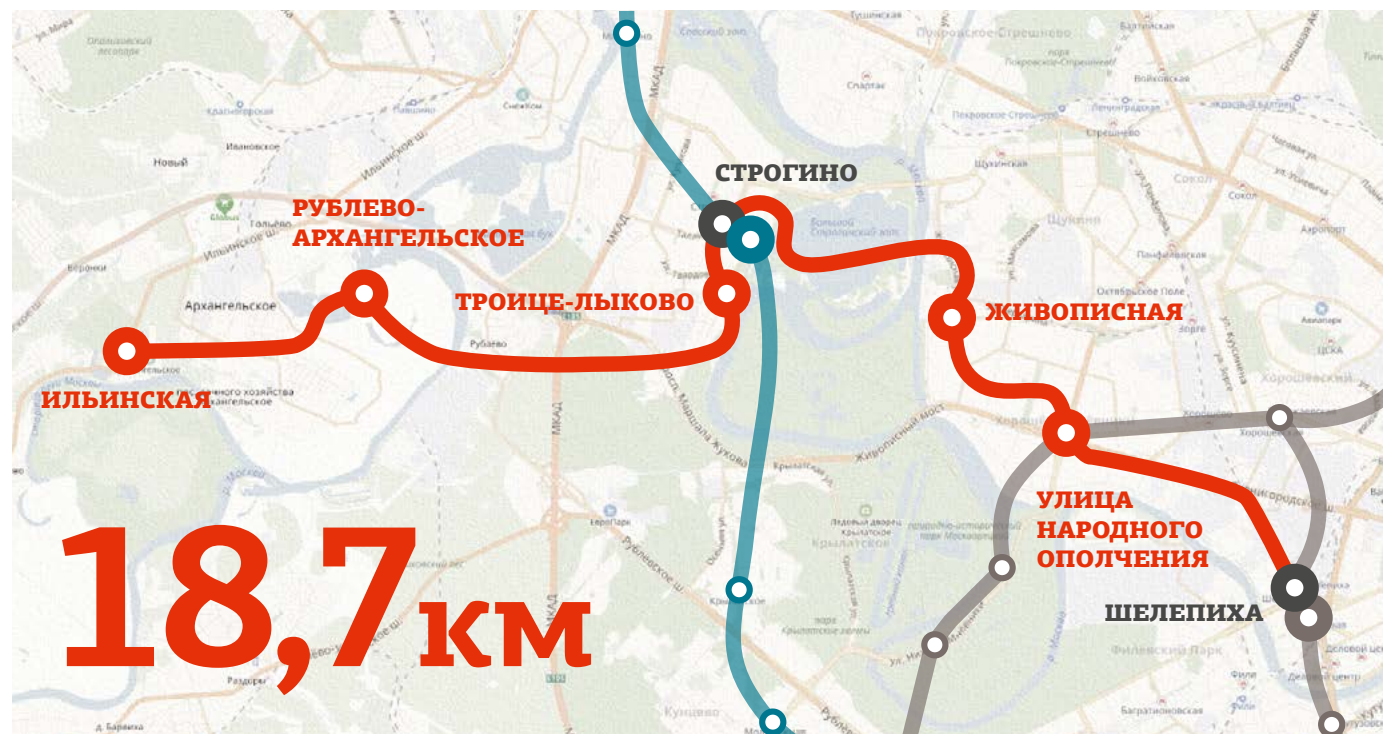
Недавно в столице стал применяться так называемый «испанский» метод строительства метро. Он заключается в возведении двухпутного тоннеля с платформами по бокам, что существенно сокращает стоимость строительства на 15–30%, ведь работает один щит, а не два.



○ СТРАТЕГИЯ

Радиус в Центр культуры и финансов

Новую линию подземки построят до Рублево-Архангельского



ПРОЕКТ РУБЛЕВО-АРХАНГЕЛЬСКОЙ ЛИНИИ МЕТРО

ИЛЬИНСКАЯ

СТРОГИНО

ШЕЛЕПИХА



○ АНТОН МАСТРЕНКОВ

Запуск Большой кольцевой линии метро в Москве создаст десятки новых маршрутов передвижения по городу и существенно разгрузит действующие ветки, которые сегодня работают на пределе возможностей. Однако еще одним плюсом БКЛ станет возможность строительства от нее дополнительных радиальных линий. Одна из них – Рублево-Архангельская.

В Москве активно строится Большая кольцевая линия, которая обеспечит технический задел на создание новых радиальных направлений метро. Один такой радиус – Некрасовский – уже строится. В перспективе появятся еще три: в новую Москву от станции «Улица Новаторов» до Троицка через Коммунарку, в районы Восточное и Западное Бирюлево и Щербинку от станции «Кленовый бульвар», а также Рублево-Архангельская.

На протяжении Рублево-Архангельской линии расположатся семь станций: «Шелепиха», «Улица Народного Ополчения», «Живописная», «Строгино», «Троице-Лыково», «Рублево-Архангельское» и «Ильинская» (рабочие названия, которые в будущем могут быть изменены). Длина новой



7 станций образуют новую Рублево-Архангельскую линию метро

ветки составит примерно 19 км. На БКЛ уже есть камера съезда, сейчас идет разработка градостроительной документации по новому радиусу. Предполагается, что новая линия пройдет по территории районов Кунцево (ЗАО), Строгино (СЗАО), Щукино (СЗАО), Хорошево-Мневники (СЗАО), Хорошевский (САО) и Пресненский (ЦАО). Строительство новой линии обуславливается еще и грандиозными планами по развитию Международного финансового центра в Рублево-Архангельском. Согласно утвержденному прошлой осенью проекту планировки территории, в Рублево-Архангельском предполагается благоустройство района общей площадью 461 га, комплексное строительство жилой недвижимости с развитой транспортной, социальной, торгово-развлекательной и гостиничной инфраструктурой. Всего на территории, прилегающей к технопарку «Сколково», в рамках размещения Международного финансового центра предусматривается строительство за счет средств инвестора капитальных объектов общей площадью 4,1 млн кв. метров, в том числе около миллиона кв. метров коммерческих площадей, включая гостиницу и торговые центры, и 2,6 млн кв. метров жилья.

Прокладывать новую линию планируется в два этапа, причем строительство начнется не из центра города, а от станции «Строгино» на запад



СТРОИТЕЛЬСТВО БОЛЬШОГО КОЛЬЦА МЕТРО ПОЗВОЛИТ НАМ СО ВРЕМЕНЕМ ПРОТЯНУТЬ НОВЫЕ РАДИАЛЬНЫЕ ЛИНИИ. УЖЕ СЕЙЧАС МЫ РАБОТАЕМ НАД ПРОЕКТИРОВАНИЕМ НОВЫХ ЛИНИЙ И СТАНЦИЙ МЕТРО, КОТОРЫЕ БУДУТ СТРОИТЬСЯ В 2021–2025 ГОДАХ. НА ЭТИ ЦЕЛИ ВЫДЕЛЕНО ПОРЯДКА 10 МЛРД РУБЛЕЙ



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

– в Рублево-Архангельское. На первом этапе построят четыре станции: «Строгино», «Троице-Лыково», «Рублево-Архангельское», «Ильинская». Во вторую очередь проложат участок со станциями «Живописная», «Улица Народного Ополчения» и «Шелепиха». Две станции на этой линии станут пересадочными: «Строгино» – на одноименную станцию Арбатско-Покровской линии, а «Шелепиха» – на БКЛ. По оценкам столичных властей, строительство новой линии метро может начаться после 2023 года, когда завершатся основные работы на Большой кольцевой линии.

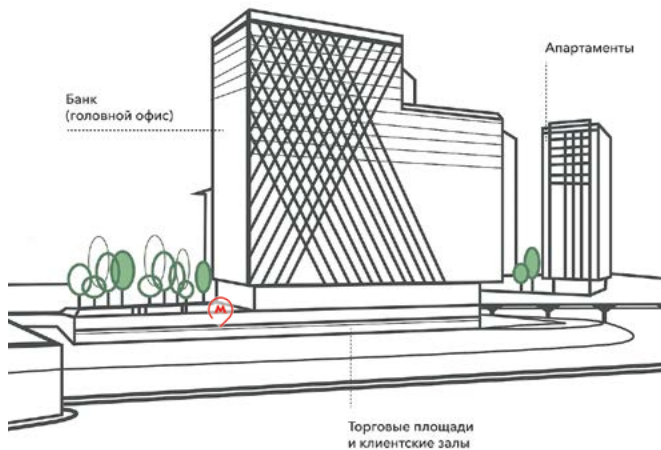
Немаловажно и то, что параллельно с разработкой проектной документации по новой линии метро изучается возможность ее интеграции с железной дорогой. Принято решение о реконструкции участка Рижского направления МЖД от платформы Павшино до Рублево-Архангельского. Сейчас просчитывается технико-экономическое обоснование проекта. «Кроме того, мы рассматриваем возможность строительства крупного транспортно-пересадочного узла в Рублево-Архангельском. По нашим планам, он объединит новую перспективную линию метро и железнодорожную ветку», – сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

ТПУ

Создание системы транспортных хабов с удобными пересадками с одного вида транспорта на другой, сопутствующей инфраструктурой и перехватывающими парковками позволит снизить загруженность дорожной сети в среднем на 7%

7% ↓

®



13

На текущий момент в стадии реализации находятся 13 коммерческих проектов ТПУ

Рассказовка
Селигерская улица
Лефортово
Парк Победы
Пятницкое шоссе (МФК)
Дмитровская
Павелецкий
Фонвизинская
Технопарк
Тропарево
Ховрино (юж. участок)
Люблино
Хорошевская

✓ 1 324 520,75 кв. м
ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ТПУ

✓ 361 380,8 кв. м
ЖИЛАЯ ПЛОЩАДЬ

✓ 319 102,2 кв. м
КОММЕРЧЕСКАЯ ПЛОЩАДЬ

✓ 1,6 млрд руб.
ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ АКЦИЙ/ДОЛЕЙ ПРОЕКТНЫХ КОМПАНИЙ



ПРОЕКТ ТПУ «СЕЛИГЕРСКАЯ»



ПРОЕКТ ТПУ «НЕКРАСОВКА»



ПРОЕКТ ТПУ «ЛУХМАНОВСКАЯ»



ПРОЕКТ ТПУ «РАССКАЗОВКА»



ПРОЕКТ ТПУ «РЯЗАНСКАЯ»



18

В период 2018–2019 гг. планируется к реализации на конкурсе 18 объектов ТПУ

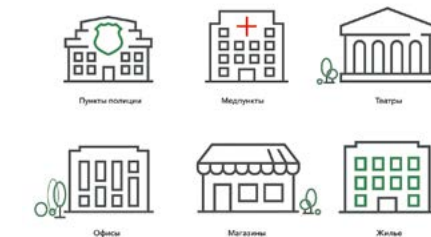
Пятницкое шоссе (гостиница)
Пятницкое шоссе (АЗС)
Некрасовка (МФЦ)
Нагатинская (МФЦ)
Юго-Восточная (МФЦ)
Боровское шоссе (ФОК)
Савеловская (гостиница)
Лухмановская (Люберецкая) (апартаменты)
Тимирязевская (МФК)
Тимирязевская (ЖК)
Молодежная (гостиница), Мамыри (ЖК)
Улица Дмитриевского (ТРЦ)
Боровское шоссе (МФЦ)
Боровское шоссе (жилье)
Петровско-Разумовская (МФК)
Петровско-Разумовская (МФК)
Мневники (ТРЦ)

✓ 1 212 766,6 кв. м
ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ТПУ

✓ 405 615,5 кв. м
ЖИЛАЯ ПЛОЩАДЬ

✓ 775 784,1 кв. м
КОММЕРЧЕСКАЯ ПЛОЩАДЬ

КАПИТАЛЬНЫЕ ТПУ СТАНУТ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫМИ



ПРЕИМУЩЕСТВА ТПУ

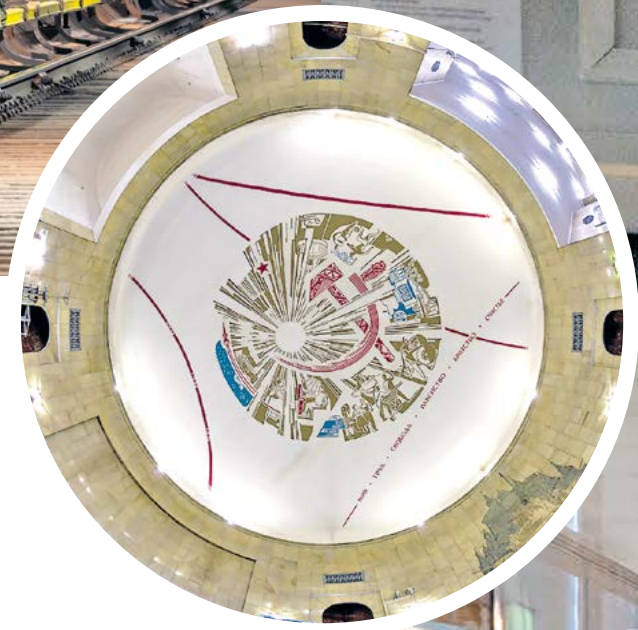
- Разделение пешеходных и транспортных потоков
- Сокращение времени пересадки с одного вида транспорта на другой
- Комфортная зона пересадки
- Отказ от личного транспорта в пользу общественного
- Удобная навигация
- Организация торговых зон для удобства транзитных пассажиров

- Доступность для пассажиров, включая маломобильных людей
- Создание новых рабочих мест
- Существенная разгрузка железнодорожных вокзалов
- Благоустроенная территория

ПОДЗЕМКА ИЗНУТРИ



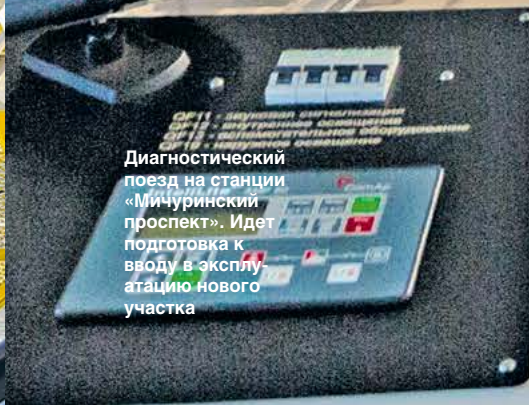
ФОТОРАЗВОРОТ – АЛЕКСАНДР ПОПОВ (RUSSOS)



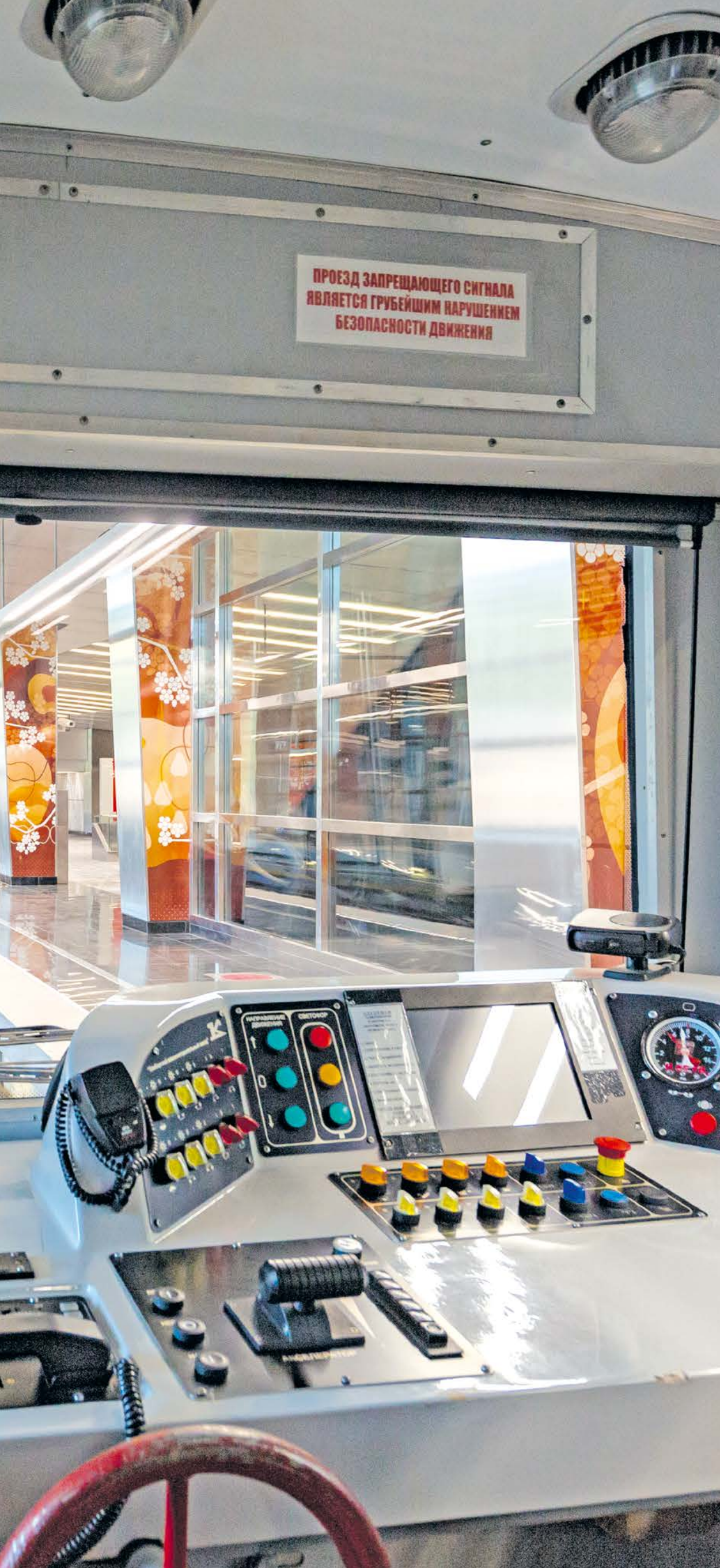
Свет в конце тоннеля



Электродепо
«Лихоборы»
обеспечивает 1,5
тысячи рабочих
мест



Диагностический
поезд на станции
«Мичуринский
проспект». Идет
подготовка к
вводу в эксплу-
атацию нового
участка



ПРОЕЗД ЗАПРЕЩАЮЩЕГО СИГНАЛА
ЯВЛЯЕТСЯ ГРУБЕЙШИМ НАРУШЕНИЕМ
БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ



КУТУЗОВСКАЯ

Обновленная станция «Кутузовская» Филевской линии после завершения реконструкции



Бригада дефектоскопистов готовится к ночному окну

Старт проходки ТПК «Светлана» от станции «Нижние Мневники» к станции «Улица Народного Ополчения». Комплекс пройдет под землей более 1,8 км. Трасса протянется под каналом им. Москвы вблизи шлюза № 9 Карамышевского гидроузла. Расстояние от свода тоннеля до дна канала составит около 13 метров



ПРОФЕССИОНАЛ

50

тыс. метростроителей работают в Москве



Сегодня на строительстве Московского метрополитена трудятся порядка 50 тыс. специалистов различных профессий. В ближайшие годы, по словам главы стройкомплекса Марата Хуснуллина, их количество увеличится еще на 20 тыс. человек. На прокладке столичной подземки также задействовано 33 проходческих щита. Только в 2018 году в столице планируется построить 21 станцию метро, 50 километров путей и 3 электродепо.

90



секунд – минимальный интервал в движении поездов

Маэстро планирования

Метростроевец, Сергей Посохов может проанализировать, оценить и увязать в технологическую цепочку весь ход строительства



ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

О ВИКТОР ДИТРИЕВ

Сергей Посохов – ведущий инженер производственно-аналитического управления Объединения «ИНГЕОКОМ». Он прогнозирует ситуации, с которыми строители могут столкнуться при возведении того или иного объекта, и предлагает, каким образом их лучше всего разрешить, какие технологии использовать, как скорректировать проектную документацию в связи с возникшими изменениями. При этом свою работу он ни на какую другую не променяет, потому что, как он говорит, любит видеть результат.

Сергей Посохов – бывший военный, причем в пятом поколении. Приветливый, по-спортивному подтянутый. Еще в школе он решил сначала стать строителем и лишь потом связать свою жизнь с армией. Поэтому в

1970 году поступил в Харьковский строительный институт на факультет промышленного и гражданского строительства.

Школу и институтскую пору Сергей Владимирович вспоминает с удовольствием. Со студенческими строительными отрядами работал в Харьковской области, в Тюмени. «В стройотряде я научился работе каменщика, штукатура, электрика. Поэтому, придя на стройку, трудностей не боялся и знал, что и как надо делать, как правильно расставить рабочих», – рассказывает Сергей Посохов.

Наградили вместе с Пахмутовой

После окончания вуза Сергей по распределению попал в проектный институт, где за год вырос до конструктора второй категории. И все это время обращался в военкомат, чтобы его взяли в армию. А поскольку военно-учетная специальность у молодого человека была мостовик, его призывали в Железнодорожные войска на БАМ.

Работа, вспоминает он, была тяжелой, погодные условия – малоприятными. Днем плюс 25, а ночью температура могла упасть до нуля. Зимой – лютые морозы. С конца весны донимали тучи мошки и комаров. «Мы строили железнодорожные станции, котельные, трансформаторные, жилые дома. Командуя мостовой ротой, я возвел четыре моста, за что в 1979 году был удостоен вместе с группой таких же энтузиастов, в которую входила и композитор Александра Пахмутова, премии Ленинского комсомола», – с гордостью вспоминает он.

После 4 лет и 8 месяцев работы на «стройке века» перспективного капитана направили на учебу в Ленинградскую военную академию тыла и транспорта. Здесь, изучая языки программирования, он специализировался на формировании технической базы тыловых войск. Затем была служба в Германии, где, узнав о его строительных способностях, им сразу же нашли должное применение в штабе тыла



МЕТРО ДЛЯ МЕНЯ СТАЛО СОВЕРШЕННО НОВЫМ НАПРАВЛЕНИЕМ В РАБОТЕ. Я ЗДЕСЬ ВЫРОС НА ГОЛОВУ КАК СПЕЦИАЛИСТ

вооруженных сил. В центре оперативно-тыловых исследований он трудился 11 лет, но так или иначе вновь оказался связан со строительством.

Демобилизовавшись в 48 лет, полковник Посохов с друзьями – также бывшими военными – организовал строительную фирму. В 2004 году его пригласили в Главмосстрой, через несколько лет – в «Зарубежстрой», а затем позвали на строительство олимпийских объектов Сочи – Олимпийской деревни, аэропорта, медиа- и конько-бежного центров, Ледового дворца и стадиона «Фишт». «Здесь возникали проблемы с проектированием, поскольку Имеретинская низменность, где располагались объекты, – это тектонический разлом и сейсмологи не исключали возможность десятибалльного землетрясения. Поэтому большое внимание уделялось фундаментам, свайным ростверкам. Я также планировал изготовление элементов конструкций, их транспорти-

ровку и монтаж», – рассказывает Сергей Владимирович.

Учитываем все форс-мажоры

В «ИНГЕОКОМ» Посохов пришел в 2010 году. Сначала занимался спортивными сооружениями. Параллельно его, как специалиста по планированию, подключали к работе по строительству автодорог, мостов, тоннелей. В частности, на Ярославке, Рязанке, на пересечении с МКАД. Участвовал он и в реконструкции такого знакового объекта, как Центральный детский магазин на Лубянке.

«Метро для меня стало совершенно новым направлением в работе. Я здесь вырос на голову как специалист. Начал тщательно изучать грунты, которые определяли технологию строительства, все процессы и методы работы. Все это нужно было проанализировать, оценить и увязать в технологическую цепочку. Определить четко и ясно, когда приступаем к тем или иным видам работ, когда их заканчиваем, что может нам помешать и какие могут возникнуть форс-мажоры», – говорит Посохов.

Первые пять станций Большой кольцевой линии возводились открытым способом. Разрабатывались котловы глубиной до 30 метров. Сооружение станций велось снизу вверх. По словам строителя, форсмажорных ситуаций здесь не было. А вот «Савёловская» «ИНГЕОКОМ» строит закрытым способом. «Это очень сложно, тоннель пройден на глубине более 60 метров», – рассказывает строитель. Компания также строит подземный переход между станциями «Петровский парк» и «Динамо». На участке обводнен-

ные грунты. Для этого, по словам Посохова, пришлось бурить скважины с поверхности земли и сначала выполнять их активную заморозку специальными составами по периметру участка а затем поддерживать низкую температуру в центре площадки сухим льдом. Грунты разрабатывались в замороженном виде, пока не была полностью выполнена гидроизоляция. И лишь потом им вернули естественное состояние.

«Планирование – дело весьма непростое, – рассуждает Сергей Посохов. – Сейчас мы занимаемся новыми станциями на западном участке БКЛ. Рабочей документации пока нет. Я подготавливаю календарный план работ, пытаюсь сократить время подготовительного периода. То есть учитывая разработку проектной документации, анализирую, какие изменения возникнут в рабочем проекте, рассчитываю алгоритм строительства. Так, например, в ходе возведения станции метро «Терехово» у нас не было серьезных проблем с переносом наружных сетей, зато возникли серьезные трудности из-за непростой геологии. Учитываем все нюансы».

О личном

«В свободное время я предпочитаю работать на даче, общаться с внуками, которых у меня четверо – две девочки и двое ребят. Дача у нас на Истре, круглогодичная. Я построил ее своими руками и сам эксплуатирую. Недавно пристроил к дому крытую веранду, на которой установил большой семейный стол. За ним мы любим собираться всей семьей с женой, детьми и внуками», – говорит Сергей Владимирович.

ДВИЖЕНИЕ

870

эскалаторов
установлено
в Московском
метрополитенеАрнольд Шварценеггер,
голливудский актер,
экс-губернатор Калифорнии:

Москвичи очень любят свой метрополитен, это видно по их лицам и эмоциям. Я лишь однажды спускался в подземку российской столицы. Она производит впечатление подземного дворца. Когда я заходил на станцию «Охотный Ряд», мои помощники не успели оплатить проезд, поэтому меня зажал турникетом. Но я не пострадал.

50 лет

срок эксплуатации
эскалаторов

На высоте положения

С 2016 года в Московском метрополитене заменили 135 эскалаторов

О СЕРГЕЙ ЧАЕВ

Международная ассоциация метрополитенов не раз признавала московскую подземку самой надежной в мире, важнейшими составляющими которой являются не только подвижной состав, но и эскалаторы. Производимые в стране движущиеся лестницы метро признаются специалистами весьма качественным оборудованием. Технологии их производства непрерывно развиваются. Сегодня эскалаторы столичной подземки составляют достойную конкуренцию лучшим зарубежным образцам.

Трудно быть первым

В России самые первые эскалаторы появились при строительстве Московского метрополитена. Однако прежде им пришлось выстоять в серьезной конкурентной борьбе с лифтами. Эскалаторы выиграла за счет ряда преимуществ. Они обладают большей пропускной способностью, чем лифты, являются транспортными машинами непрерывного действия (пассажиру не приходится ожидать прибытия кабины), а остановленный эскалатор можно использовать в качестве лестницы.

Впрочем, начиналось все не так просто. Из-за отсутствия эскалаторов открытие первой ветки московского метро, намеченное на 7 ноября 1934 года, городским властям пришлось перенести.

И все же монтаж самых первых эскалаторов, по словам механиков, был трудным – технология несовершенна, многочисленные приспособо-

бления разрабатывались на месте, не хватало и опыта работ. Но к сроку успели, и 13 мая 1935 года 13 станций первой ветки московского метро – от «Сокольников» до «Парка культуры» – приняли пассажиров.

Модельный ряд

Первые модели эскалаторов выпускались до 1949 года. Их успели установить на станциях первых четырех участков метро.

Затем, вплоть до 1960 года, на станциях монтировали модели ЭМ. Это были платформы второй и третьей очередей Кольцевой линии, «Арбатская», «Смоленская», «Киевская» Арбатско-Покровской линии и другие.

На смену им пришли эскалаторы серии ЛТ, доминировавшие в 1955–1979 годах, и ЭТ, считавшиеся лучшими в 1978–2004 годах. Обе модели выпускал захвативший монополию по производству движущихся лестниц метро Ленинградский машиностроительный завод.

С 2000 по 2012 год господствовали эскалаторы серии Е все того же питерского предприятия, сменившего название на «ЭЛЭС». Их устанавливали на станциях, выходах из метро и в переходах, включая станцию самого глубокого заложения «Парк Победы».

Надежные технологии, высококачественные материалы и профессиональный обслуживающий персонал гарантируют отечественным эскалаторам длительный срок. Но несмотря на это, даже самые лучшие эскалаторы начинают устаревать и их надо заменять новыми. В начале 2010 года Питер перестал справляться со столичными заказами. Тогда в Москве было решено нарушить монополию и по-

дыскать по конкурсу других, не менее квалифицированных производителей, чьи модели начали устанавливать с 2013 года на станциях столичной подземки.

По словам главы стройкомплекса столицы Марата Хуснуллина, при производстве эскалаторов сегодня применяются новейшие технологии и инновационные идеи, направленные на повышение безопасности пассажиров, удобства обслуживания всех систем, совершенствование дизайна и таких технических параметров, как долговечность конструкций в сочетании с эффективными энергосберегающими системами.

Важные параметры

Первые эскалаторы столичного метро работали со скоростью 0,5 метра в секунду. Однако по мере увеличения пассажиропотока их скорость увеличили до 0,7, а в 1960-е годы даже до 0,9 метра в секунду. Однако это оказалось слишком быстро – пассажиры начали бояться ступать на бегущую лестницу. Поэтому в метро установили оптимальную скорость движения эскалаторов – 0,75 метра в секунду. При этом из-за особенностей конструкции его поручни всегда движутся или чуть быстрее, или немного медленнее ступенек.

Величина ускорения лестничного полотна при пуске и торможении должна обеспечивать безопасность пассажиров, находящихся на эскалаторе. Исходя из этого, его ускорение в начальный момент не должно превышать 0,6 метра на 10 куб. см и в процессе пуска – 0,75 метра на 10 куб. см, независимо от степени загрузки эскалатора пассажирами.

Пропускная способность одного эскалатора составляет 10 тыс. человек в час и имеет большой запас, поскольку, согласно статистике, это обычно не более 5–6 тыс. человек на подъем и до 7,5 тыс. – на спуск.

Эскалаторы выпускаются двух видов: тоннельные и поэтажные. Тоннельные устанавливаются, как правило, на выходах со станций метро глубокого заложения. Большая длина таких механизмов накладывает особые требования к прочности их конструкций и надежности тормозов.

Поэтажные эскалаторы используются на станциях мелкого заложения и в переходах между станциями.

Тоннельные и поэтажные эскалаторы различаются по углу наклона. Так, при требуемой высоте подъема до 6 метров угол наклона эскалатора составляет, как правило, 35 градусов, а при высоте подъема выше шести метров – только 30 градусов.

По данным технической службы метрополитена, срок эксплуатации эскалатора – 50 лет. Однако по закону при достижении им этого возраста имеется возможность провести технический смотр эскалатора и согласно заключению экспертной комиссии продлить его работу.

Вместе с тем глава департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Максим Ликсутов отмечает: «С 2016 года мы поставили 135 новых эскалаторов в метро. Будем и дальше реализовывать эту программу, чтобы постепенно менять все старые эскалаторы на новые, более удобные, надежные».

- Первый в мире эскалатор появился в 1894 году в парке Кони-Айленд (Нью-Йорк) как аттракцион для туристов. Он представлял собой гладкие движущиеся дорожки без ступеней. А 29 мая 1900 года американская компания «Отис» зарегистрировала новую торговую марку «Эскалатор», продемонстрировав незадолго до этого движущийся ступенчатый механизм на международной выставке в Париже. Однако современный вид эскалатор приобрел лишь к 1921 году. Со временем любая автоматическая лестница стала называться эскалатором уже не как торговая марка, а как наименование изделия.

- В начале 1930-х годов движущиеся лестницы работали только в лондонском метро, и изготавливали их всего две компании. Времени для разработок столь сложного оборудования у советских специалистов не хватало, и правительству пришлось закупить у англичан за колоссальную по тем временам сумму 200 тыс. золотых рублей один эскалатор, чтобы затем его разобрать, изучить и наладить выпуск аналогичных машин советского производства. В них использовалась отделка из натурального дубового массива. Из дерева были ступени и даже перила.



О ПРОЕКТЫ

Подземная дорога в будущее®

Участок Калининско-Солнцевской линии обеспечил метрополитеном 600 тыс. москвичей

О МАКСИМ КЛИНСКИЙ

Историческое событие для столичного метрополитена и москвичей случилось накануне Дня города – мэр Москвы Сергей Собянин ввел в эксплуатацию самый длинный участок подземки. 15 километров желтой линии – рекорд за всю историю отечественного метростроения. Столько тоннелей не запускали до этого ни разу, а в общей сложности семь станций одновременно не открывали с 1983 года. Местным жителям стали доступны «Мичуринский проспект», «Озерная», «Говорово», «Солнцево», «Боровское шоссе», «Новопеределкино» и «Рассказовка».

Метро местные жители ждали около 50 лет. «Наконец этот праздник пришел в Солнцево, Переделкино, Рассказовку. Огромная работа проведена, 30 км метро, 17 станций пришлось пройти, чтобы дойти до Рассказовки. Десятки тысяч метростроителей со всей страны работали над этим проектом, проходили под Москвой-рекой, в сложных грунтах, тяжелых условиях действующих магистралей. Спасибо метростроителям, спасибо жителям за то, что терпели эту стройку», – сказал на открытии Сергей Собянин.

Метро открывает новые возможности

Запад Москвы, кругом многоэтажки, плотнонаселенные районы Очаково, Тропарево-Никулино, Солнцево, Ново-Переделкино – 600 тысяч человек. Провести линию подземки сюда хотели еще в 60-х, говорит местная жительница, в прошлом сотрудник метрополитена, а ныне пенсионерка Наталья Якушева, но дальше планов дело не шло, хотя жилые районы строились очень активно. Реальные работы начались четыре года назад, и вот станции открыты.

Местные жители встретили новую линию с радостью и воодушевлением. «Я всегда себя ощущала жителем... даже не области, а скорее просто человеком, который живет за городом. Привыкла уже, что в центр надо ехать на электричке или на автобусе. А теперь у нас открыли метро! Мне до сих пор не верится. Это очень удобно, теперь гораздо больше возможностей открывается», – рассказала местная жительница Татьяна Переметкина. Фактически у многих москвичей поменялись привычные маршруты. «Раньше все говорили, что машина – это роскошь. Настоящая роскошь и удобство, когда рядом с твоим домом открылась станция метро. Я поражен тем, насколько преобразилась Москва за последние годы. И эти новые станции отлично вписываются в этот курс», – поделился Станислав Шадрин, IT-специалист.



«РАССКАЗОВКА» – ЭТО НЕ ПРОСТО СТАНЦИЯ МЕТРО, А ЦЕЛАЯ ВИРТУАЛЬНАЯ «ЧИТАЛЬНЯ». НА СТЕНАХ ПОЛКИ С КНИГАМИ, ВЫПОЛНЕННЫЕ В СТИЛЕ БИБЛИОТЕЧНЫХ КАРТОТЕК, НА КОЛОННАХ QR-КОДЫ



«На этом радиусе метро – он самый большой теперь в Москве, около 30 километров, – 600 тысяч человек не имели шаговой доступности к метрополитену. Значит, каждое утро выезжали, например, на Боровское шоссе, стояли в пробках час-полтора, и так изо дня в день, туда и обратно. Поэтому, конечно, сюда надо было тянуть ветку метро», – объяснил Сергей Собянин. Свободнее станет и на дорогах. Не только на уже упомянутом Боровском

шоссе, но и на Киевском, а также на проспектах – Ленинском, Мичуринском и Вернадского.

По словам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, за короткий срок проделана огромная работа. Для этого городские власти собрали интернациональную команду специалистов. Две из семи станций, «Рассказовку» и «Мичуринский проспект», возвели специалисты ООО «ИБТ».



**РЯДОМ СО
СТАНЦИЕЙ
«РАССКАЗОВКА»
УСТАНОВЛЕН
ПАМЯТНИК
СТРОИТЕЛЮ
И ЛИТЕРАТОРУ –
СПЛАВ ИНЖЕ-
НЕРНОЙ МЫСЛИ
И ИСКУССТВА
СЛОВА**

Архитектурная концепция станции совмещает декораторский стиль ар-деко и пространство классического читального зала. Пол станции выполнен в виде ромбовидного шахматного рисунка двух типов гранита: темно-серый с белым и светло-серый с белым. Путевые стены облицованы металлокерамическими панелями с рисунком в виде корешков книг, а между колоннами установлены скамейки для отдыха. Колонны, вестибюли, потолок получили архитектурную подсветку.

Станция с видом на парк

Станция «Мичуринский проспект» расположена на пересечении Мичуринского проспекта и улицы Удальцова. Для удобства пассажиров строители соорудили два вестибюля. Первый расположен на четной стороне Мичуринского проспекта и встроен в здание станции, второй – на нечетной стороне магистрали и представляет собой одноэтажное здание. Пассажиры могут перейти из одного вестибюля станции в другой по крытой пешеходной галерее. В будущем здесь появится пересадка на одноименную станцию Большой кольцевой линии.

«Эта станция метро для нас очень много значит. Почти сорок лет я живу в этом районе, приехала сюда молодой. Сейчас – пенсионерка. Много лет проработала рядом со станцией метро «Дмитровская». Дорога от дома только в одну сторону за-

нимала у меня порой полтора-два часа. Теперь хоть детям удобнее будет ездить в центр», – рассказала местная жительница Нина Пушкова.

Станция «Мичуринский проспект» продолжает историю самого красивого метро в мире. В ее отделке использовали гранит, глазурованную керамику, стекло, сталь, алюминий. Оформление выполнено в стилистике цветущего сада и связано с деятельностью биолога Ивана Мичурина, в честь которого названа новая станция.

Грани колонн, обращенные к вестибюлю, оформлены панелями с силуэтами цветущих ветвей и плодов – рисунок в перспективе «перетекает» с одной колонны на другую.

Тема цветущего сада продолжена на стенах кассовых блоков и торцах вестибюля над лестничными и эскалаторными спусками. Материалы для отделки – гранит, глазурованная керамика, стекло, сталь, алюминий – удачно сочетаются в торжественном полуподземном строении.

За счет рельефа местности «Мичуринский проспект» – первая полуподземная станция в Москве. Эскалаторы здесь установлены не с торцов, как обычно, а в центре платформы. Одна из стен выполнена панорамным остеклением с видом на прилегающую территорию. На специальном балконе разместились смотровая площадка с видом на парк и реку Очаковку. Со стороны панорамной стены появился сквер с пешеходными дорожками.

Читальня в стиле ар-деко

«Рассказовка» расположена в пос. Внуковское (ТиНАО), с северной стороны Боровского шоссе, в районе пересечения с улицей Федосьино.

У входа на станцию «Рассказовка» установили планшайбу ротора, которая принадлежала щиту «Наталья», названному в честь единственной женщины-машиниста Московского метрополитена. С помощью этого щита на участке «Раменки» – «Рассказовка» были построены тоннели общей протяженностью 3,4 километра», – рассказали в компании «ИБТ». Рядом памятник строителю и литератору – сплав инженерной мысли и искусства слова. Он представляет собой скамейку, одна часть которой типична для 30–60-х годов, на ней сидит писатель. А другая часть скамейки – штабель рельсов, на который облокотился метростроитель. Если наличие строителя объяснимо, рядом долгожданное метро, то писатель удивляет, особенно молодых пассажиров. Но те, кто постарше, знают, что в 1934 году по совету Максима Горького правительство выделило земли под постройку городка писателей. За несколько лет поблизости по немецким проектам возвели 50 двухэтажных деревянных дач. В разное время там жили Пастернак, Чуковский, Ильф и Петров, Окуджава, Евтушенко, Вознесенский, Катаев и многие другие. Могли ли они себе представить, что метро придет практически к ним на дачу?

«Рассказовка» – это не просто станция метро, а целая виртуальная «читальня». На стенах полки с книгами, выполненные в стиле библиотечных карточек, на колоннах QR-коды. Работает все просто: сканируется код, произведение загружается на мобильное устройство (все их доступно около 2500). В дороге можно проводить время с пользой: едешь, занимаешься самообразованием. Многие книги были написаны писателями, жившими неподалеку.



Прямая речь



Руслан Сарыбаев,
генеральный директор ООО «ИБТ»:

Каждая из станций, конечно, имеет свои сложности и свою специфику. «Рассказовка» была на месте озера, воду в котором нам пришлось откачивать, а «Мичуринский проспект» находится на месте резкого перепада рельефа, из-за чего станцию пришлось делать на сваях и полуподземной. Для города, разумеется, эти объекты стратегически важны не только с точки зрения развития полицентричности Москвы, но и с точки зрения транспортной доступности присоединенных территорий новой Москвы. Для портфеля компании эти два объекта представляют особую ценность, поскольку это первые ласточки для нас в столице. К тому же они прославились как самые необычные станции Московского метрополитена. «Рассказовка» – благодаря своему дизайну в виде читального зала общественной библиотеки. А «Мичуринский проспект» – из-за своего необычного расположения и строения: здесь есть смотровая площадка, прозрачная путевая стена и технический этаж на самом последнем уровне станции.

ОБНОВЛЕНИЕ

38

составов «Москва»
курсируют на столич-
ных линиях метро



Каждый четвертый поезд на Калужско-Рижской линии – одной из самых загруженных – вместительной модели «Москва». К 2021 году планируют полностью убрать с этой линии другие модели. В прошлом году в московское метро поступили 33 новых поезда, в этом уже 51, скоро придут еще 18.



8



человек на 1 кв.
метр – плотность
пассажиропотока
в метро

Осторожно, двери закрываются

К концу 2020 года в столичном метро будут курсировать 912 вагонов «Москва»



земке весной 2012 года. «Вагоны серии «Ока» по техническим характеристикам ни в чем не уступают западным», – утверждают специалисты Мытищинского вагоностроительного завода («Метровагонмаш»), входящего в российский машиностроительный холдинг «Трансмашхолдинг».

Они пришли на смену «Русичам», появившимся в метро в 2003-м.

Первым в стране Московский метрополитен перешел и на закупку вагонов по контракту жизненного цикла. Договор на поставку 832 вагонов (104 поезда) был заключен в 2014 году. Их производителем вновь стало предприятие «Метровагонмаш».

Таким образом, правительство Москвы сформировало крупнейший в отечественном транспортостроении заказ.

В общей сложности производство и обслуживание новых поездов столичного метро обеспечивают порядка 100 тыс. машиностроителей и специалистов смежных отраслей в десятках российских регионов. При этом по контракту жизненного цикла производитель обязуется не только поставить, но и своими силами обслуживать вагоны на протяжении 30 лет их эксплуатации.

Прежде, когда составы управлялись только машинистами, скорость движения поездов контролировали светофоры. Как и на железной дороге, здесь существовали участки, предполагающие ограниченную скорость. Машинист видел сигнал светофора и начинал плавно притормаживать. Сегодня в связи с ростом пассажиропотока метрополитен стремится повысить пропускную

способность и убирает светофоры, замещая их электроникой.

«В метро работает система, которая обеспечивает движение составов как в ручном, так в полуавтоматическом и автоматическом режимах, – комментирует ситуацию профессор кафедры «Электропоезда и локомотивы» МИИТ Евгений Сердобинцев. – По рельсовой цепи идут импульсы, автоматика считывает сигналы и самостоятельно может регулировать расстояние между поездами, поддерживая их скорость. В принципе, машиниста в кабине может вообще не быть».

«Что лучше – автоматика или ручное управление – вопрос сложный, – говорит заместитель главного конструктора по метровагоностроению Мытищинского машиностроительного завода Аркадий Зайцев. – В случае необоснованного превышения скорости вступают в работу компьютерные системы, которые заставляют состав притормозить. Если видеосистема отмечает, что машинист не осуществляет никаких действий по управлению составом, она посчитает, что с ними что-то случилось, и остановит поезд».

Другой пример: машинист зазевался и перед выездом из тоннеля на станцию не перевел контроллер в положение «тормоз». Ничего страшного, это произойдет автоматически. Если же режим движения штатный, то машинист тормозит вручную. Прибывая на станцию, он видит специальные отметки на трассе о начале торможения, остановке головного вагона, по которым и ориентируется.

Высокий класс

С 2017 года на Таганско-Краснопресненскую линию стали поступать поезда «Москва». Они более высокого класса, чем «Ока», формирующаяся из отдельных вагонов. Новые составы имеют единый проходной салон, позволяющий пассажирам свободно перемещаться вдоль всего поезда.

«Вагоны «Москва» оказались настолько удачными, что даже международные эксперты признают: подземкам крупнейших мегаполисов мира остается только позабавивать московскому метро. К тому же «Москва» имеет немало конструктивных отличий от своего предшественника, позволяющих ей эволюционно считаться новой серией», – сказал заместитель начальника метрополитена, главный ревизор по безопасности движения поездов Николай Козлов.

В 2017 году новые поезда начали постепенно заменять старые составы, бегающие по самой загруженной ветке метро – Таганско-Краснопресненской, где среднесуточный пассажиропоток превышает миллион человек.

С 2017 по 2020 год столичному метро будет поставлено в общей сложности 912 вагонов «Москва».

«В прошлом году в метро поступили 33 таких состава, в этом уже пять и скоро придут еще 18», – рассказал на своей страничке в Twitter Сергей Собянин.

Уже в 2019 году на Филевской линии метро станут курсировать только составы «Москва», а с 2021 года и на Калужско-Рижской ветке, с которой, по словам столичного градоначальника, уберут поезда других серий.

О СЕРГЕЙ ЧАЕВ

Московское метро по праву считается лучшим в мире. На его развитие столица денег не жалеет. «В последние годы город активно реализует программу обновления подвижного состава метрополитена. К настоящему времени треть вагонов, работающих на линиях столичной подземки, технически самые совершенные», – сообщает мэр Москвы Сергей Собянин.

Вагоны метро новых серий отвечают сегодня всем международным параметрам. По данным пресс-службы столичного метрополитена, на начало

нынешнего года пассажиров подземки обслуживало 5672 вагона, которые перевезли только за 2017 год свыше 2,44 млрд человек.

«Тем не менее проблем у московского метро более чем достаточно. Одна из основных – это морально устаревший подвижной состав, некоторые вагоны ходят по 20, 30 и более лет. В связи с чем город активно реализует программу по его обновлению», – отмечает столичный градоначальник.

Можно и на автомате

Программа по обновлению поездов московского метро стартовала в 2010 году, а первые составы нового поколения начали курсировать в столичной под-



ВАГОНЫ «МОСКВА» ОКАЗАЛИСЬ НАСТОЛЬКО УДАЧНЫМИ, ЧТО ДАЖЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКСПЕРТЫ ПРИЗНАЮТ: ПОДЗЕМКАМ КРУПНЕЙШИХ МЕГАПОЛИСОВ МИРА ОСТАЕТСЯ ТОЛЬКО ПОЗАВИДОВАТЬ МОСКОВСКОМУ МЕТРО

Любая работа после этой – пустяк!

Так считает машинист метро Василий Асламов

О НАТАЛИЯ ЖУРАВЛЕВА

Работа машиниста электропоезда кажется чем-то загадочным, даже романтичным. Ведь метро – объект стратегический, поэтому информации о нем совсем мало. «МП» решила узнать, так ли это? Василий Асламов работает машинистом на Кольцевой линии уже шесть лет – улыбчивый, приветливый, выглядит человеком очень общительным.

– Василий, вы полностью меняете мнение о работе машиниста. Многие думают, что раз машинист целый день один на один с темнотой тоннеля, то должен быть человеком замкнутым и угрюмым. Вы любите свою работу?

– Да. Очень!

– А почему выбрали именно эту профессию?

– Во-первых, мне нравится постоянство, нравится ответственность, то есть просто так здесь работать не получится, сюда берут людей с определенными качествами. Благодаря пунктуальности, ответственности к работе особый подход, и если ее не любить, то ничего не получится. Работа должна приносить удовольствие, правильно?

– Конечно, но разве это не скучно, когда ты целый день видишь перед собой только тоннель?

– Определенно нет, потому что каждый день все новое: новые пассажиры, новые маршруты, новые смены, я же не в одну и ту же смену работаю, там много маршрутов.

– То есть пассажиров вы все-таки успеваете разглядеть на остановках? Чем они обычно запоминаются?

– Ну, если за ограничительными стоят, то подаю сигнал, чтобы пассажир не упал, а так все, в принципе, ведут себя адекватно.



– В чем, на ваш взгляд, заключается основная трудность в вашей работе?

– Для меня, честно говоря, трудностей вообще нет. Я с 14 лет работаю. Когда пришел из армии, мама случайно увидела в метро объявление, записала телефон – и вот я уже шесть лет здесь. И я скажу так: в жизни много чего может случиться, но работая в метро, мы ко всему приспособлены и готовы – у нас график плавающий, мы быстро перестраиваемся, быстро ориентируемся, то есть после метро любая работа – это пустяк.

– А куда обычно идут работать после метро? Ведь вы же выходите на пенсию рано?

– Да, мы выходим на пенсию в 55 лет, потому что работа под землей под напряжением, с постоянным шумом и вибрацией считается вредной, но если медкомиссия позволяет, то машинисты остаются работать дальше, если нет, то переходят на работу, не связанную с поездной, то есть на поездах уже не ездят – идут в радиоцех, в службу пути или еще что-то подобное.

– Как строится ваш рабочий день?

– Машинист приходит на

работу за полчаса до смены, проходим медосмотр – давление, пульс, алкотестер, обязательно каждый день, потому что ответственность очень большая, на линейном пункте проходим инструктаж, инструктор задает контрольные вопросы.

– Что делать по инструкции, если человек бросится под поезд или его кто-то толкнет?

– Есть экстренный тормоз и оповестительный сигнал. Но у меня, слава богу, таких случаев не было.

– Как вы относитесь к легендам о черном машинисте, о поезде-призраке, о женщине в белом, которая ночами бродит по тоннелях метро?

– Еще, говорят, крысы с человеческий рост встречаются. Но как бы пассажирам ни хотелось, ничего этого нет. Часто это происходит из-за того, что пассажиры просто не знают особенности работы. Крыс нет, потому что здесь нет никакого продовольствия, а если, например, поезд едет резервом или это перегонный состав, и к тому же у него еще освещение не работает, то можно подумать, что это поезд-призрак,

а он на самом деле просто едет из точки А в точку Б.

– А что вы скажете о фильме «Метро»?

– Я бы сказал, «так себе». Очень много неправды, 95 процентов практически. У нас ходят свои легенды. Опытные машинисты любят подшутить над начинающими, молодыми помощниками машинистов. У нас была такая особенность остановки на некоторых станциях, что ты выходишь к остановке один, и когда сдаешь подвижной состав, то вдруг слышишь ка-

График у машинистов гибкий. Рабочая неделя шестидневная, 36-часовая. В метро не бывает выходных и праздничных дней, поэтому дни отдыха персонала могут отличаться от общепринятых.



Отпуск машиниста – 48 рабочих дней. Смены могут быть утренние, дневные, вечерние и ночные. Распределяют смены нарядчики в соответствии с законодательством о режиме труда и отдыха локомотивных бригад. Типы смен чередуются, информация о том, кому какая смена досталась, объявляется на 5–6 дней в виде списка нарядов.



Каждая смена начинается с медосмотра и длится не более 8,5 часа. Диапазон приблизительно такой, но возможны отклонения в сторону уменьшения или увеличения. Если ночная смена заканчивается в 2 часа ночи, то сотрудникам предоставляется возможность отдохнуть, не уходя с работы. Для этого в депо и на некоторых промежуточных станциях имеются комнаты отдыха.



кие-то звуки, будто кто-то протяжно завывает, как в фильмах ужасов, – очень неприятное ощущение, кажется, слышишь шаги по пустому составу. Ты уже ни жив ни мертв, быстро-быстро оттуда выбегаешь. И вдруг раз – это кто-то из «старичков» затаился в составе и тебя пугает.

– О чем вы думаете, когда пролеты между станциями долгие? Может, мечтаете о чем-то?

– Нет, отвлекаться вообще нельзя. Здесь нужна постоянная бдительность. Постоянно надо следить за показаниями приборов, светофорами пути и т.п. Сейчас, когда начинаются перепады температур, большую опасность представляют сосульки, машинист должен их вовремя заметить, применить экстренную остановку, чтобы не допустить разбитых стекол в вагоне, никакой критической ситуации, опасной для пассажиров, поставить в известность службы, которые занимаются тоннелем.

– Ночные смены тяжелее, чем дневные?

– Нет, сейчас уже нет, организм привыкает. Праздники, выходные, дни рождения – все это рабочие дни, технологический перерыв для отдыха и питания заложен в каждую смену в разное время.

Экспертное мнение

Светлана Долгова, психолог:

- Машинисту должны быть присущи такие качества, как эмоциональная устойчивость, высокое чувство ответственности, осторожность и осмотрительность, решительность и дисциплинированность.
- Отличительная черта хорошего машиниста – постоянная готовность к экстремальной ситуации, способность четко действовать в условиях аварии и не терять бдительность в однообразной обстановке. Таким образом, быстрая и точная реакция, сообразительность, крепкие нервы, оперативное мышление – необходимые качества машиниста.
- Существует понятие «напряженность труда», которое определяет уровень нагрузки рабочего процесса на центральную нервную систему. Если говорить о профессии машиниста метрополитена, то в ней присутствуют все разновидности нагрузок, которые учитываются при оценке напряженности труда,

а именно: интеллектуальные, сенсорные, эмоциональные и монотонные нагрузки, режим работы.

- Так, к интеллектуальным нагрузкам относятся: восприятие данных и их оценка (при которой информация сопоставляется с нормами, машинист обязан одновременно соблюдать около 55 инструкций); характер работы (повышенный показатель для машинистов, которые работают в жестких временных рамках).
- Сенсорные нагрузки подразумевают нагрузку на органы чувств, к ним относятся: продолжительность наблюдения, частота поступающих сигналов (звуки, свет) за час. Неизбежный стресс для машиниста – резкие вспышки света при выезде из тоннеля на станцию. А также нагрузка на слуховой анализатор – в кабине машиниста нет практически никакой шумоизоляции.

О ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Интеллектуальная система

Слово *intelligent* французы используют в значении «сообразительный», что как нельзя лучше подходит для оценки системы общественного транспорта Парижа



О СЕРГЕЙ МЕЛЬНИКОВ

Наличие мультимодальности в транспортной системе Парижа – ключ к ее невероятной востребованности в первую очередь самими жителями. Парижане ловко используют разнообразие предлагаемых городов способов передвижения и, возможно, именно поэтому могут позволить себе подолгу сидеть за чашкой кофе в уютных кафе. О том, как проявляется сообразительность парижан в области создания транспортной инфраструктуры, рассуждает обозреватель «Московской перспективы».

Если говорить о конкретном примере парижской сообразительности, стоит обратить внимание на квартал первого округа Les Halles. В свое время Эмиль Золя прозвал его «чревом Парижа», а Виктор Бальгар воздвиг здесь в 1854 году здания рынков, чем-то напоминающие московский ГУМ. Сегодня в районе по-прежнему бурлит жизнь. В 1972 году старый рынок исчез из района, а на его месте начал расти гигантский торговый центр, в недрах которого инженеры спрятали грандиозное сооружение – гигантский транспортно-пересадочный комплекс Парижа.

Forum des Halles – это крупнейший подземный центр, где располагается самый большой подземный вокзал в мире, который включает в себя пять линий метро, три линии RER и 28 маршрутов автобусов, в том числе и ночных. Пассажиропоток всего комплекса составляет 1 млн пассажиров в сутки. Помимо транспортной составляющей здесь с размахом реализована



СРЕДИ РАЗЛИЧИЙ ПОДЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУР ДВУХ СТОЛИЦ МОЖНО СМЕЛО ВЫДЕЛИТЬ ДВА ГЛАВНЫХ МОМЕНТА – ИНТЕРВАЛЫ МЕЖДУ ОСТАНОВКАМИ И АРХИТЕКТУРНОЕ УБРАНСТВО СТАНЦИЙ



социальная линия – большой кинотеатр, бассейн, видеотека, общественный центр для детей, школа музыки и многое другое.

Однако туристам лучше не испытывать свои топографические навыки и сначала попытаться разобраться во всем по порядку, ведь масштабы Les Halles могут поставить в тупик даже бывалого путешественника, поэтому лучше разобраться в транспортной системе Парижа с азав.

Из истории известно, что метро в «городе огней» открылось в 1890 году и по праву носит звание одного из старейших метрополитенов Европы. Напомню, что Москва получила этот вид транспорта лишь спустя 45 лет, в далеком 1935-м.

Итак, парижское метро имеет 14 основных и две второстепенные линии, работающие как ответвления от линий № 7 и № 3. Если проводить параллель с Москвой, то этот пример напоминает Каховскую или Бутовскую линии столичной подземки. Кстати, в отличие от Москвы вместо трудно запоминаемых названий линий парижане используют обычную нумерацию от 1 до 14. Однако буквенное обозначение линий все же присутствует на картах и вывесках подземки: оно состоит из двух названий конечных станций каждой линии, что очень удобно и понятно для ориентира.

Продолжая искать различия в метрополитенах Москвы и Парижа, я обратил внимание, что парижское метро имеет скоростную линию. Самыми быстрыми и современными считаются линии № 1 и № 14, там же ходит состав без машиниста – одна из достопримечательностей современного Парижа, которая ощутимо увеличивает пропускную способность и объем перевозок. Хотя надо сказать, что в

ближайшем будущем «беспилотные» вагоны появятся и в московском метро.

Среди различий подземных транспортных инфраструктур двух столиц можно смело выделить два главных момента – интервалы между остановками и архитектурное убранство станций. Начну со второго пункта. Архитектура в парижском метро крайне аскетична. Серый вид станционных залов и вестибюлей разбавляют яркие рекламные плакаты и творчество уличных художников.

Почти на каждой станции есть вендинговые автоматы и пластиковые кресла, где пассажиры могут ожидать свой поезд. Приглушенный технический свет не претендует на элемент украшения облика станции. Свет для того, чтобы не было темно. Логика проста.

Разумеется, многие вспомнят станции Pont Neuf, Concorde, Cluny – La Sorbonne, Cite или Arts et Metiers, но согласитесь, что в сравнении с московским метро этот набор оригинальных парижских станций ощутимо проигрывает. Чего только стоит наша Кольцевая линия, не говоря уже о станциях «Маяковская», «Площадь Революции», «Новокузнецкая» или «Славянский бульвар». Тут мы опережаем коллег, и это приятно.

Вторым ощутимым различием я бы назвал расстояния между станциями. В Париже они невероятно коротки. Едва успеваешь войти в вагон, как уже оказываешься на следующей станции. Наземное расстояние между входами в метро редко превышает 500 метров, что очень удобно.

Карта метро доступна бесплатно в точке продажи билетов. На оборотной стороне буклета помещена карта другого, не менее популярного общественного

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

222

станции
в московском
метро

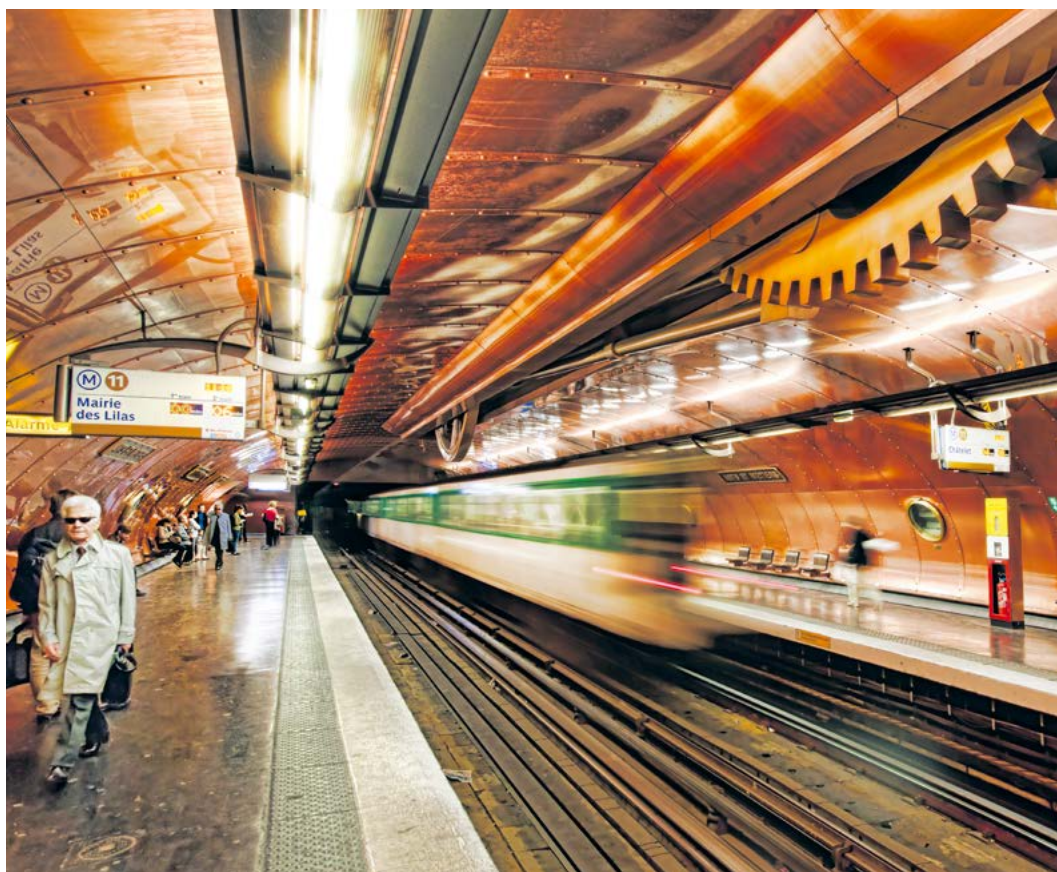


Один из входов на станцию «Киевская» был оформлен в духе парижского метро.

Проект был выполнен в 1900 году французским архитектором Эктором Гимаром в стиле ар-нуво. Он украшен витыми чугунными решетками, напоминающими лианы, светильниками в виде гигантских стеблей и нарядным парапетом. Над входом красуется аутентичная табличка Metropolitan, а позади нее размещено стилизованное название станции – «Киевская». Вход – точная копия парижской станции метро «Пер-Лашез».

1-е

место в мире
занимает
Московский
метрополитен
по интенсивности
движения
и объемам
перевозок



транспорта – RER. Это экспресс-сеть электропоездов, объединяющая центр Парижа с отдаленными районами, например, La Defense, Boissy-Saint-Leger, Parc et chateau de Versailles. Вся система насчитывает пять линий от А до Е, на которых расположилось 250 станций. Причем 217 из них находятся за чертой Парижа. Общая протяженность RER превышает 580 км. Кстати, в центре Парижа находится шесть станций метрополитена, объединенных со станциями RER, образуя при этом ключевые транспортные узлы.

Отдельную тему можно было бы посвятить вагонам. Современные скоростные поезда RER отвечают основным требованиям комфорта пассажиров, ходят строго по расписанию, а стоимость проезда не бьет по карману. Что еще нужно? Тем, кто оказался в Париже впервые, придется привыкнуть к системе тарификации и оплаты проезда в общественном транспорте. Здесь есть разделение на зоны, отсюда и различия тарифов, но спустя некоторое время логика становится понятной. Билет с маркировкой Т+ является аналогом нашего единого билета, подходит для проезда на всех видах общественного транспорта, включая RER. Принцип повседневного использования совпадает с московским форматом – 90 минут.

Вид билета Jeunes Week-end доступен только для лиц не старше 26 лет. Проездной позволяет совершать неограниченное количество поездок на общественном транспорте в течение дня с 5.30 до 2.30. Его можно сравнить с нашим суточным безлимитным билетом, который сейчас обходится в 210 рублей.

В руках парижанина можно увидеть карту Navigo – аналог московской «Тройки». Она пополняется в терминале или в кассах общественного транспорта

и дает возможность передвигаться на метро, трамвае, автобусе или RER. Неотъемлемой частью транспортной системы Парижа являются автобусы. Всего в городе действует 58 автобусных маршрутов, которые перевозят пассажиров с 6.00 до 20.30. Остановки, как правило, расположены вблизи станций метро, что позволяет комфортно пересаживаться на другой вид транспорта без потери времени.

Ночью на улицах Парижа курсируют специальные автобусы Noctilien и Noctambus, они перевозят пассажиров с 1.00 до 5.30 по 18 маршрутам. Минус заключается в том, что на них действуют отдельные билеты, которые, правда, можно купить у водителя.

Замыкает цепочку системы общественного транспорта трамвай. Из истории известно, что трамваи появились в Париже в 1855 году. Также мы знаем, что именно здесь одной из первых появилась конка. К началу XX столетия Париж насчитывал около 120 трамвайных маршрутов, но уже к 1937 году этот вид транспорта почти полностью исчез как помеха растущему автомобильному движению. Сегодня трамвайная сеть Парижа, а вернее, региона Иль-де-Франс, насчитывает девять линий, не связанных между собой. В планах до 2025 года расширить сеть до 250 км. Можно сказать, что трамвай возвращается в Париж, но уже для решения новой задачи – обеспечить транспортную доступность в широком формате.

Завершая описание своих впечатлений, хочу заострить внимание на той самой мультимодальности, о которой я говорил вначале, на том принципе интеллигентного расположения всех точек парижской транспортной системы, которые в результате создают понятную и комфортную среду для жителей современной Лютеции.

Экспертное мнение



Валери Пекресс,
президент Регионального совета
Иль-де-Франс:

Премьер-министр Франции Эдуард Филипп объявил, что экспресс «Большой Париж» будет реализован в полном объеме. Это очень хорошая новость для региона, поскольку новая транспортная сеть позволит укрепить связь между пригородами, а этого так не хватало Парижскому региону. Задержка сроков и неконтролируемые отклонения от бюджета заставили нас беспокоиться, мы думали, что часть сети не будет пущена в строй. Этот проект жизненно необходим для качества жизни и трудоустройства миллионов парижан, он позволит разгрузить существующие транспортные артерии.

Но наряду со строительством экспресса «Большой Париж» необходимо обновить существующую сеть транспорта. Слишком многие инциденты сегодня связаны с устаревшей инфраструктурой. Если мы сможем сочетать работы по восстановлению и развитию транспортной сети с продлением линии «Е» сети экспрессов региона Иль-де-Франс до Мант-ля-Жоли с открытием новых линий трамвая, а также со строительством экспресса «Большой Париж», то регион Иль-де-Франс обгонит по инвестициям всю Европу. Впереди у нас 10 лет масштабного строительства, которое чревато неудобствами для пассажиров и риском для уже существующей транспортной системы. Чтобы справиться с этим, я также попросила премьер-министра создать фонд для компенсаций пассажирам за неудобства, связанные со стройкой. Это необходимая мера, которая во многом определяет социальную приемлемость строительных работ во имя качества услуг, предоставляемых пассажирам.

Новые транспортные линии изменят облик региона Иль-де-Франс. Будет создана возможность перемещаться из одного пригорода в другой, не проезжая через Париж, и жители Иль-де-Франс больше не должны будут делать пересадку в Париже во время своих ежедневных поездок. Возникнут новые полюса развития. Например, Олимпиада-2024 придаст новое ускорение развитию департамента Сен-Сен-Дени. Динамизма этому развитию добавит и продление 14-й линии парижского метрополитена на север, также как строительство линий 16 и 17, но при условии, что они будут пущены в срок.

Линия 18 очень важна для будущего Франции. Исследовательский и бизнес-кластер вокруг кампуса университета Париж-Сакле, который в будущем объединит 20% французских научных предприятий, не сможет развиваться без нее. Наконец начались работы на 15-й линии метро, без которой невозможно развитие кварталов на юге столицы. Эта линия оттянет на себя нагрузку с перегруженных линий метро.

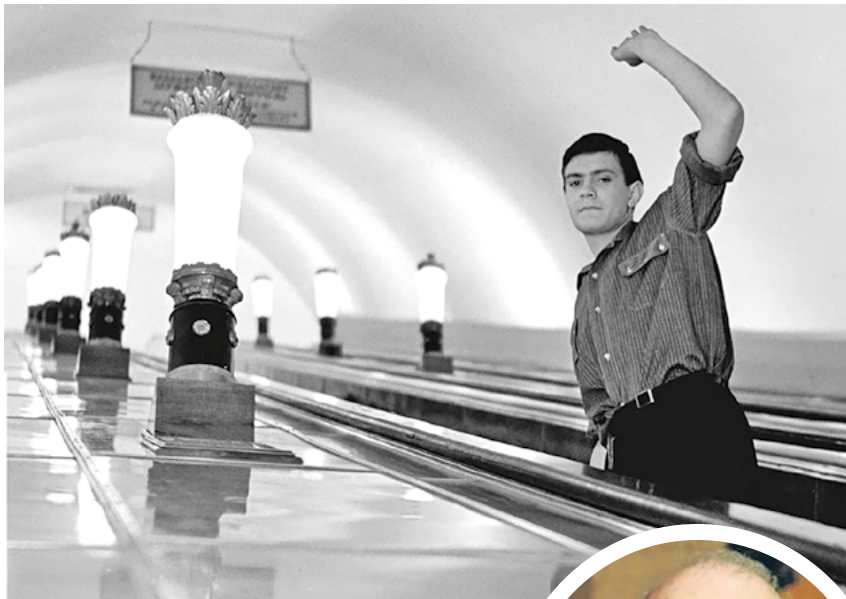
Я хочу, чтобы жители региона могли перемещаться проще, более комфортабельно и безопасно, чтобы транспорт стал доступным и экологичным, был в связке с новыми услугами. Поездка на городском транспорте должна быть не потерянными, а полезными временами. Мы проявили политическую волю и в период до 2025 года инвестируем 24 миллиарда евро в сферу транспорта для массового обновления подвижного состава, трансформации интермодальных перевозок, улучшения доступности транспорта и развития новых видов услуг. Сюда входят как детали повседневной жизни, например магазины на вокзалах, так и все, что могут предложить современные цифровые технологии. Это информирование пассажиров в режиме открытых данных, бесплатный Wi-Fi и комплекс цифровых услуг.

Мы не боимся инвестировать в развитие транспорта, подготовили план для борьбы с пробками на общую сумму 250 миллионов евро и стремимся, чтобы наша сеть соответствовала не сегодняшним, а завтрашним требованиям. Ведь сегодня пробки обходятся экономике Парижского региона в миллиарды.

О МЕТРО КИНОЗАЛ

На фоне станции снимаются шедевры

В 1963 году Георгий Данелия сделал молодого метростроевца героем культового фильма



— Молодой человек, ты чего кричишь? — Я пою.

Георгий Данелия не только великолепный режиссер — по первому образованию он архитектор. Еще Данелия — талантливый литератор. В своей книге «Безбилетный пассажир» Георгий Николаевич ярко и образно описывает эпизоды из своей жизни. С большим юмором вспоминает он и о том, как снимался фильм «Я шагаю по Москве», который вышел на экраны ровно 55 лет назад.

В Московском архитектурном

Я учился без особых провалов и достижений. Но рад, что окончил Архитектурный, мне там было интересно. Лекции читали замечательные профессора и было много симпатичных, талантливых ребят.

В нашей группе было два мастера — Юрий Николаевич Швердяев и Михаил Федорович Оленев. Швердяев — элегантный, спортивный, ведущий архитектор (по его проекту построен кинотеатр «Пушкинский», где прошли все премьеры моих фильмов. Кинотеатр открылся премьерой



Метро снялось
в 5 фильмах
Георгия
Данелии:

«Я шагаю по Москве» (1963)
«Осенний марафон» (1979)
«Кин-дза-дза» (1986)
«Настя» (1993)
«Орел и решка» (1995)

фильма «Я шагаю по Москве». — «МП») — был очень занят и появлялся у нас нечасто. А Оленев — скромный, похожий на сельского учителя, — был все время с нами.

Михаил Федорович Оленев был очень болен, и мы старались не задерживать его долго у своих подрамников, чтобы он не устал. Но он все равно каждый раз засиживался с нами допоздна — увлекался. Он накладывал на чертеж кальку, брал свой любимый мягкий цанговый карандаш «Кохинор 6В», думал, а потом по кальке правил проект... А потом рисовал возле здания для масштаба что-нибудь забавное: бородатого старика на самокате, пожарного на качелях, афишную тумбу, на которую задрала ногу собачка... Мне, когда я проектировал южный вокзал, он нарисовал шарманщика на перроне, а в небе — глазастый вертолет, с которого спрыгнул парашютист в железнодорожной форме.

Брызги шампанского

Пришел Гена Шпаликов, принес бутылку шампанского в авоське и сказал, что придумал для меня классный сценарий. И рассказал:

— Дождь, посреди улицы идет девушка босиком, туфли в руках. Появляется парень на велосипеде, медленно едет за девушкой. Парень держит над девушкой зонтик, она уворачивается, а он все едет за ней и улыбается... Нравится?

— И что дальше?

— А дальше придумаем.

Гена поставил на стол бутылку шампанского, достал из серванта бокалы. Шампанское было теплым, и когда Гена открывал, полбутылки вылилось на свежеекрашенную клеевой краской стену.

— Хорошая примета! — обрадовался Гена.

Но мама, когда увидела пятно на стене, не очень обрадовалась. Два дня назад у нас закончился ремонт, который длился три месяца.

А через полтора года, после премьеры фильма в Доме кино, мама сказала, что не против, чтобы Гена забрызгал шампанским и другую стену, если будет такой же результат.

В прошлом году меня познакомили с французским продюсером. Он поинтересовался, какие фильмы я

снимал. Переводчик перечислил. Среди прочих назвал и «Я шагаю по Москве».

— Это не тот фильм, где идет девушка под дождем, а за ней едет велосипедист?

Сорок лет прошло с тех пор, как фильм показывали во Франции, а он запомнил именно то, с чего все началось...

Между прочим, в этой сцене снимались три девушки. Две блондинки, а третья — журналистка. В субботу снимали общий план — идет светловолосая девушка, за ней едет велосипедист с зонтиком. В понедельник светловолосая стройная девушка на съемку не явилась. Ассистенты ринулись во ВГИК и привезли другую, тоже светловолосую и стройную. Сняли крупный план. Но оказалось, что у нее экзамен и ей надо уходить. И пришлось снимать босые ноги корреспондентки «Известий», которая терпеливо ждала, пока мы освободимся, чтобы взять интервью.

Мы со своим сценарием застряли в начале пути — на худсовете объединении. Полгода мы с Геной уточняли мысль, прочерчивали сюжет, разрабатывали характеры, а на худсовете объединения сценарий все не принимали и не принимали. Мне это надоело, и я, нарушив субординацию, отнес сценарий Баскакову:

— Прочитайте и скажите, стоит дальше работать или бросить.

Баскаков читать не стал. Спросил:

— Без фиги в кармане?

— Без.

— Слово?

— Слово.

И Баскаков велел фильм запустить.

Этот фильм снимали легко, быстро и весело. И нам нравилось то, что мы делаем. И материал всем нам нравился. Мне приятно было находиться в компании Кольки, Алены, Володи и Саши и во время съемок, и после, когда я вечером дома продумывал план следующего дня...

Но когда показали материал худсовету объединения, там опять сказали:

— Непонятно, о чем фильм.

— О хороших людях.

Из книги «Безбилетный пассажир»

ПОДЗЕМНЫЙ ПАВИЛЬОН «МОСФИЛЬМА»

О НАТАЛЬЯ ЖУРАВЛЁВА

Метро, как никакой другой вид городского транспорта, передавал в те годы темпы развития столицы. Кадрами метро фильм начинается и в метро заканчивается, да и главный герой фильма Коля, сыгранный молодым Никитой Михалковым, — метростроевец. Название картины и титры проходят на фоне строительства тоннеля станции метро «Волгоградский проспект», открытой 31 декабря 1966 года вместе с еще несколькими станциями на новой линии «Таганская» — «Ждановская» (ныне «Выхино»). В московском метро стало 82 станции.

1964

в Московском метрополитене было 72 станции на 8 линиях

2018

в московском метро — 222 станции на 14 линиях

Финальная сцена картины снималась на станции «Университет», где другой герой, Володя (Александр Локтев), сидел в вагон и уезжал в оборотный тупик.

Дело в том, что в 1963 году, когда фильм еще снимался, «Университет» был последней станцией на Сокольнической линии. Но 30 декабря 1963 года — еще до выхода картины на экраны — ветка была продлена до станции «Юго-Западная». Поэтому зрители премьерного показа не удивлялись, куда это поехал герой.

В комедии «Осенний марафон» главный герой фильма Андрей Бузыкин (Олег Басилашвили) постоянно перемещается по городу (действие фильма происходит в Ленинграде). В начале фильма Бузыкин едет домой: за его

спиной можно узнать ленинградскую станцию метро «Академическая», затем он выходит на «Гостином Дворе». Ближе к концу фильма, пытаясь в очередной раз сделать выбор между двумя женщинами, он снова предается раздумьям в метро, на этот раз проезжая станцию «Ленинский проспект».

Даже в фантастической картине «Кин-дза-дза» о двух землянах, случайно оказавшихся на странной и далекой планете Плюк, метрополитену тоже находится место. Инопланетный подземный торговый центр снимали в строящемся тоннеле московского метро, рядом со станцией «Полянка».

Главная героиня фильма «Настя» (ее сыграла Полина Куте-

пова) — скромная и неприметная девушка, живущая с больной мамой, входит на станцию «Чистые пруды», где совершенно неожиданно в честь нее устраивают грандиозный банкет на платформе станции «Университет». И снова как бы ссылка на фильм «Я шагаю по Москве»: в конце этой сцены Настя идет по эскалатору вверх, как 30 лет назад здесь шел Михалков.

В ленте «Орел и решка» главного героя картины Олега (Кирилл Пирогов) приютила случайная знакомая Зина, живущая в маленькой комнате с подружкой рядом со станцией «Студенческая». Здесь линия метро выходит на поверхность, и Зина с Олегом несколько раз проходят рядом с поездами метро.

Мы шагаем по Москве

Известные артисты о фильме, который сделал их знаменитыми

Никита Михалков: «Пропал мальчик: по ночам стаканами водку пьет»

Для Никиты Михалкова это была первая роль в кино. Он только окончил школу, ему было 17. Поэтому ставку ему дали как начинающему неопытному актеру – 8 рублей за смену. А старший брат Андрон, говорят, подучил – скажи, мол, что буду сниматься только за 25, как и остальные главные герои, но остальные-то – Локтев, Стеблов, Польских – были уже студентами театральных училищ, и это были у них уже не первые роли в кино, не главные, но не первые. Никита заявил протест и чуть не вылетел из картины. Дanelia строго сказал: «Будем снимать тогда другого актера». Никита якобы даже расплакался, но тут же согласился остаться за прежний гонорар. После съемок одного из эпизодов, когда Дanelia при-



шло лично поливать асфальт водой из шланга, он боялся заболеть – так замерз. Надо было быстрее ехать домой лечиться, но он обещал еще завезти Никиту Михалкова к отцу на улицу Воровского. Дanelia рассказывает: «Тут помогла бы водка, но, как назло, все магазины были закрыты – четверть двенадцатого. Я прошу Никиту: «Никита, вынеси мне грамм сто водки, а то я простужусь». Самому в такое позднее время заходить в дом и просить водку было неудобно. Никита вынес мне полный стакан. А потом его папа, Сергей Владимирович Михалков, говорит: «Ты соображаешь, что ты делаешь? У меня инфаркт мог быть! Лежу, засыпаю – вдруг открывается дверь, на цыпочках входит мой ребенок, открывает бар, достает водку, наливает полный стакан и на цыпочках уходит. И я в ужасе – пропал мальчик: по ночам стаканами водку пьет».



– Свет, ты меня любишь?..
Да – «да»,
или да – «нет»?

Евгений Стеблов: «Камертон моей судьбы»

В этой картине мы впервые сыграли героев нашего возраста, до нас наших ровесников всегда играли артисты, которые были старше. Можно ли назвать этих ребят героями того времени? В эстетическом смысле – да, в социальном – вряд ли. Это не социальная картина, это скорее один из первых импрессионистских фильмов, фильм-настроение, поэтому он так долго и живет. Ведь импрессионистов можно только ощущать или чувствовать. Нас очень хвалили, когда фильм вышел, но я не понимал, что такого особенного мы сделали? А потом, когда уже прошло много лет и я выступал на одной из встреч со зрителями, я вдруг увидел картину глазами зрителя, и до меня дошло, что я хорошо



сработал. Потому что до этого я воспринимал ее только изнутри. Мы не понимали тогда и всей значимости Гены Шпаликова, а он же так поэтично и талантливо выразил время. Я бы тоже именно так сказал об этом времени, но у меня нет такого поэтического дарования. Для меня это была первая главная роль, но она стала камертоном моей киносудьбы. Я попал не просто в кино, а в свое кино и даже не представлял, насколько мне все это близко – и визуальный мир оператора Вадима Юсова, и музыкальный – композитора Андрея Петрова, и поэтический мир сценариста и автора песни Гены Шпаликова. И каждое новое поколение пытается снять что-то подобное, но не получается. Даже сам Дanelia как-то сказал: «Все свои фильмы я бы снял еще раз, кроме этого».

Мнение

«ОН ВСЕ ПРОНИЗАН ТЕПЛОТой»



Николай Немоляев,
заслуженный деятель искусств, коллега
и друг кинооператора Вадима Юсова:

В этом удивительном фильме, казалось бы, нет особых событий, нет баррикад, нет борьбы, трагедий, но весь он пронизан искренней теплотой и добротой, желанием жить, помогать людям, не давая назидательных поучений. Ведь после войны мы много лет снимали только фильмы о борьбе, о героизме, о подвигах, страна была словно сжатая судорогой, и вдруг – этот легкий, просто несомый, расслабляющий фильм. Мне кажется, он буквально ознаменовал собой новую эпоху, как в свое время фильм Карена Шахназарова «Курьер», где я был оператором, который тоже стал знаковым для своего времени. Но в отличие от «Курьера» – фильма разрушающего, а главный герой там – абсолютно

деконструктивный, «Я шагаю по Москве» – картина, созидающая во всем: от главного героя до образа Москвы – чистой, свежей, будто умытой после дождя. И я считаю, во многом это заслуга оператора Вадима Юсова. Он создал такие образы, которые как бы вовсе не входят в сюжет, но дают ощущение весны, тепла. Это эпизод с зонтиком, который парень на велосипеде держит над девушкой. Это лодка с гребцами, словно вырывающаяся из оков через решетку моста, что создает ощущение прорыва, свободы. У Юсова получились потрясающие кадры с панорамами Москвы сверху. Ведь изображение в картине – это та информация, которую доносит до зрителя именно оператор, и неважно, кто придумал сцену – режиссер или сценарист.

МУЗЫКА: Андрей Петров

СЛОВА: Геннадий Шпаликов



*Бывает все на свете хорошо,
В чем дело, сразу не поймешь,
А просто летний дождь прошел,
Нормальный летний дождь.*

*А я иду, шагаю по Москве,
Но я пройти еще смогу,
Соленый Тихий океан,
И тундру, и тайгу.*

*Мелькнет в толпе знакомое лицо,
Веселые глаза,
А в них бежит Садовое кольцо,
А в них блестит Садовое кольцо
И летняя гроза.*

*Над лодкой белый парус распушу,
Пока не знаю, с кем,
Но если я по дому загрущу,
Под снегом я фиалку отыщу
И вспомню о Москве.*



Александр Яковлев,
фотокорреспондент ТАСС,
член Союза журналистов Москвы:

Картина «Я шагаю по Москве» – это вообще символ моей молодости. Он для меня как машина времени, на которой я люблю возвращаться в свою молодость. В 1968 году мне было 16 лет. Там и районы «мои» все показаны – Малая Бронная, Патриаршие пруды. И я помню, как-то мы сидели с компанией у особняка Шехтеля. Это было через год после выхода фильма. И вдруг мимо нас идут Михалков со Стебловым,

такие веселые, такие красивые, в модных нейлоновых рубашках. Идут и смеются, а мы затаив дыхание провожаем их взглядом. И было ощущение какой-то великой причастности... Ведь, собственно, они никакие не герои, они самые обыкновенные простые ребята, такие же, как я... И порой, когда от теленовостей становится тошно, я пересматриваю этот фильм – и становится легче.

О КОМПАНИИ

«Мосинжпроект» – лидер на строительном рынке Москвы и крупнейший инжиниринговый холдинг России.

Группа компаний «Мосинжпроект» реализует полный цикл работ, начиная от формирования идеи и заканчивая вводом объекта в эксплуатацию и управлением недвижимым имуществом. Профессионализм и опыт специалистов «Мосинжпроекта» позволяют успешно реализовывать проекты любой сложности.



КОМПАНИЯ В РЕЙТИНГАХ

РЕЙТИНГ **A+**
КАЧЕСТВА УПРАВЛЕНИЯ
АО «МОСИНЖПРОЕКТ» .gg

РБК **500**

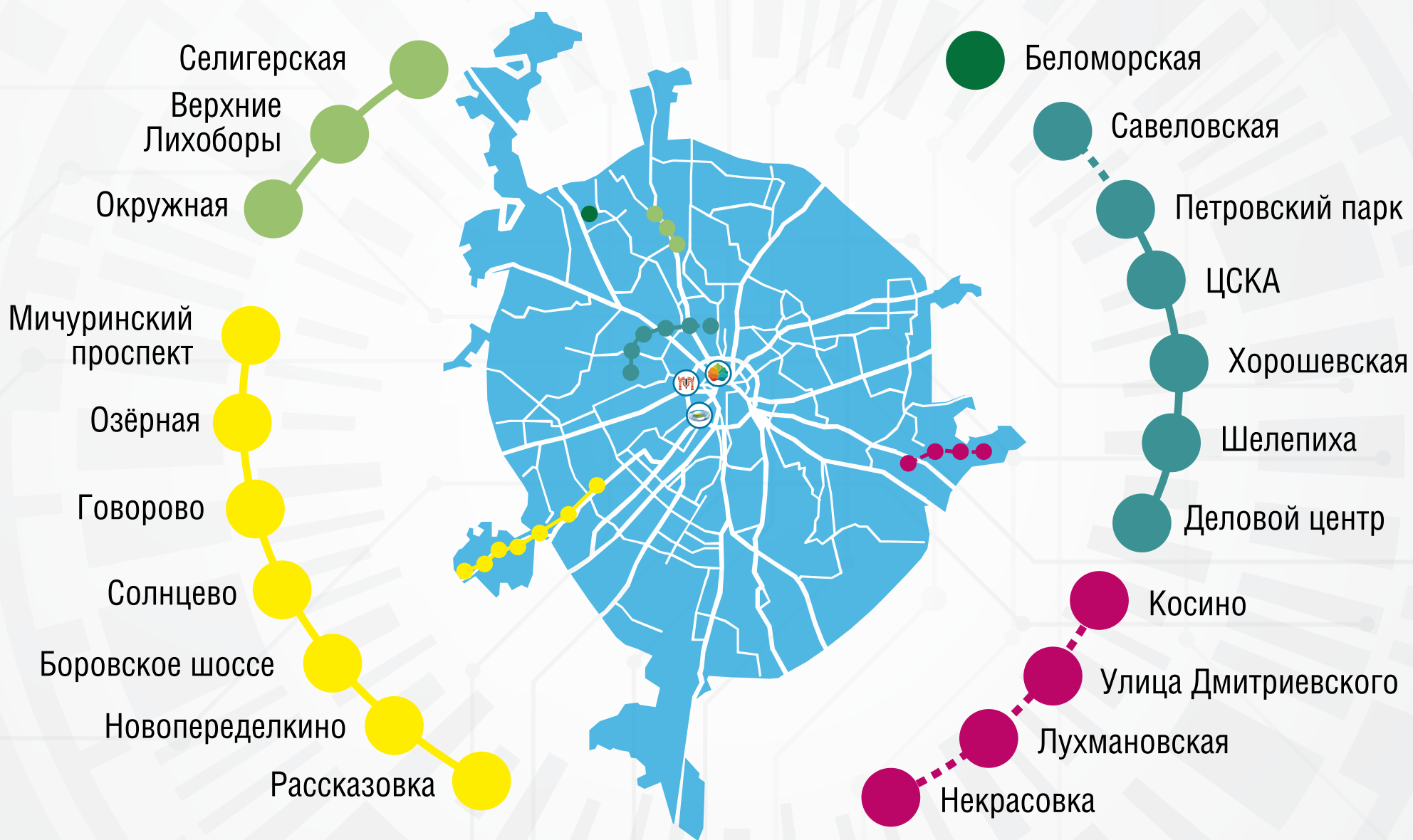
80 компаний в группе

60 лет на рынке

30 профессиональных наград

12000 сотрудников в компании

2018 — ГОД МЕТРО В МОСКВЕ



36 станций метро

РЕАЛИЗОВАННЫЕ ПРОЕКТЫ

6 более тыс. км дорог

Парк «Зарядье»

Театр «Геликон-опера»

БСА «Лужники»