

Вчера метростроевцы с помощью проходческого щита с фантастическим именем «Любовь» завершили сооружение правого перегонного тоннеля на участке «Лефортово» — «Авиамоторная» Большой кольцевой линии Московского метрополитена. В интервью «ВМ» руководитель Департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев рассказал, какие перспективы ожидают самую большую кольцевую в мировой истории.

Андрей Бочкарев: За пять лет построим линию метро, которая не имеет аналогов в мире



11 сентября 2015 года. Глава Департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев в своем кабинете. На тот момент вторая кольцевая линия метрополитена существовала только в проекте. Сегодня работают уже первые пять станций линии



только у нас

Андрей Юрьевич, уже работают первые пять станций Большой кольцевой линии. В скором времени должен заработать следующий участок, который соединит «Петровский парк» и «Нижнюю Масловку», а соответственно, Замоскворецкую и Серпуховско-Тимирязевскую ветки. Какие работы предстоит выполнить в ближайшие месяцы?

«Нижнюю Масловку» можно назвать самой сложной станцией на Большой кольцевой линии. Она расположена на глубине 64 метра и будет соединяться с действующей «Савеловской». Непростой можно назвать организацию процесса строительства: логистику, доставку необходимых стройматериалов, вывоз грунта с площадки. Прилагаем все усилия, чтобы завершить основные строительные-монтажные работы до конца года. Сейчас на станции ведутся работы по строительству технических помещений, отделке платформенной части станции, монтажу эскалаторов в наклонных тоннелях. Еще две станции пройдут на большой глубине — «Шереметьевская» и «Ржевская», следующие после «Нижней Масловки». Какие работы ведутся на этих площадках? Какие сложности здесь? Занимаемся перекладкой коммуникаций. Это будет самая глубокая, требующая серьезной подготовки и усилий по выносу теплосетей, водоводов и другой инженерии. Кроме того, готовимся к проходке тоннелей на больших глубинах. В целом северо-восточный участок нового кольца будет самым глубоким, что обусловлено геологией района. Еще одной важной задачей является пересечение действующих автодорог и железнодорожных путей. И здесь главное — не нарушить работу существующих магистралей. Проходка щитов в этих местах является щепетильным процессом, для этого требуются специальные проектные решения. Будете ли переустраивать дорожную сеть на северо-востоке Москвы в тех местах, где пройдет Большая кольцевая линия метро? С точки зрения улучшения организации дорожного движения и более комфортного подъезда к станциям модернизируем некоторые участки дорог. Однако кардинальных перемен проводить не намерены. Самая главная задача — увязать проходжение Северо-Восточной хорды, будущих Московских центральных диаметров с открытием новых станций метро, создать новые транспортные узлы в разных районах города. Сколько лет потребуется для того, чтобы полностью замкнуть Большое кольцо? Мэр Москвы Сергей Собянин уделяет особое внимание данному проекту. Большое кольцо

станет основой новой транспортной схемы столицы. Рассчитываем за пять лет построить новую линию, аналогов которой в мире пока нет. Помимо российских специалистов над Большим кольцом трудятся и китайцы. Как дела обстоят на юго-западном участке, который они возводят? Компания China Railway Construction (CRCC) активно работает над строительством трех станций Большого кольца — «Проспект Вернадского», «Мичуринский проспект» и «Аминьевское шоссе». Они возводят основные конструкции станций и делают проходку тоннелей. Доставили пять проходческих щитов собственного производства. Два механизированных комплекса запущены. В скором времени еще две машины задействуют на проходке тоннелей. Китайские специалисты делились впечатлениями от московских строек: сложно им соорудить метро в российской столице или нет?

Любой компании будет непросто работать в Москве. Хотя у China Railway Construction огромный опыт по возведению метро. Мы уверены, что со своей задачей они справятся. Китайские технологии сильно отличаются от российского опыта метростроения? Мы применяем практически идентичное оборудование, но у них больше машин своего производства. Тем не менее китайская компания работает по нашим проектным решениям, которые отвечают современным требованиям. В основном Москва использует тоннелепроходческие щиты немецкого производства. Китайские образцы могут быть в дальнейшем задействованы? Их смогут взять в аренду?

Китайские производители разрабатывают и выпускают машины, опираясь прежде всего на европейскую практику и технологии. Если китайские щиты покажут хороший результат, мы сможем задействовать их и на других участках метростроя. Все будет зависеть от того, что необходимо на конкретном этапе строительства новых станций. Учитывать китайцам придется и нашу геологию, ведь в рамках одного перегона может меняться порода, а, соответственно, и условия прохождения щитов. Необычный для создания городской подземки щит задействован на Некрасовской линии. Десятиметровая «Лилия» проходит свой второй тоннель. Каковы первые результаты от использования такого механизированного комплекса? Щит работает на участке от «Косино» до «Окской». Свой второй тоннель он построит к весне 2019 года. Отрезок розовой линии от «Косино» до «Нижегородской» достроим в 2019 году. А участок от «Косино» до «Некрасовки» когда поедет? Основные строительные работы от «Некрасовки» до «Косино» мы завершим в этом году. Здесь были задействованы шестиметровые тоннелепроходческие щиты.

К вводу в этом году готовится станция «Беломорская» Замоскворецкой линии метро. Какие работы ведутся там в настоящее время?

Сейчас специалисты занимаются оснащением самой станции инженерным оборудованием. Основные конструкции созданы, идет отделка помещений. Сложность возведения этой станции заключается в очень ограниченном времени работ. Приходится возводить «Беломорскую», расположенную на перегоне между «Речным вокзалом» и «Ховрино», на действующем участке линии. Московский метрополитен предоставляет строителям технологичные окна — те несколько часов, когда можно отключить контактный рельс и провести, например, ту же отделку над путями. До конца года организуем еще несколько таких перерывов в работе отрезка зеленой ветки от «Ховрино» до «Речного вокзала», чтобы провести электрификацию и оснастить всеми инженерными системами «Беломорскую».

тобухах. Напротив, каждый введенный объект облегчает движение и под землей, и на поверхности города. Метро — это хребет, костяк транспортной системы столицы. Без городской подземки мегаполис не сможет комфортно существовать и функционировать. Развитие сети метро — абсолютно правильная инвестиция, которая запустит экономику Москвы. Люди быстрее могут передвигаться, гарантированно доезжать до определенной точки, а соответственно, и больше успевать сделать за день. Существует еще одно решение — продлить Люблинско-Дмитровскую линию на север. Когда его сможете реализовать?

Да, Сергей Собянин принял решение о продлении Люблинско-Дмитровской линии до поселка Северный. Уже определен подрядчик на строительство участка «Селигерская» — «Лианозово», планируем его открыть в 2022 году. По участку «Лианозово» — поселок Северный готовятся градостроительная документация, которая определит прохождение трассы данного отрезка салатовой линии, размещение объектов наземной инфраструктуры и закрепление за ними земельных участков. На этом этапе определится стоимость объектов на участке, срок их строительства и сдачи. Подобную работу ведем и на Калининско-Солнцевской линии, которая протянется до аэропорта «Внуково». Предыдущий участок от «Марьиной Рощи» до «Селигерской» проходил на большой глубине. Каким способом построят новый отрезок Люблинско-Дмитровской линии? Участок от «Марьиной Рощи» до «Селигерской» был очень тяжелым в своем исполнении. До поселка Северный, куда в перспективе придет метро, построим станции неглубокого заложения. К счастью, территория на поверхности и подземная геология позволяют это сделать. Вы говорили о важности интеграции городской подземки с Московским центральным кольцом и Московскими центральными диаметрами. Сколько по времени может занять проект увязки этих транспортных артерий в единую систему? Какая работа ведется в этом направлении?

Строительство ряда станций, открытие Московского центрального кольца и планирование Московских центральных диаметров — разные по времени проекты. На всех участках, где пересекаются метро, МЦК, существующие железнодорожные линии и будущие линии Московских центральных диаметров мы проектируем максимально комфортные пересадочные узлы. В некоторых случаях нам придется создать связывающие всю эту инфраструктуру элементы. Это могут быть подземные и наземные пешеходные переходы. Но основной упор сделаем на создание капитальных пересадочных узлов, организованных по принципу «сухие ноги». Погода не скажется на пассажирах.

справка

Андрей Бочкарев. Руководитель Департамента строительства города Москвы. Родился 2 января 1972 года в городе Тюмени. В 1994 году с отличием окончил Тюменский инженерно-строительный институт по специальности «Промышленное и гражданское строительство». В 1997 году в Москве окончил аспирантуру Государственной академии управления им. С. Орджоникидзе по кафедрам «Управление в строительстве» и «Управление проектами». Имеет ученую степень «кандидат экономических наук». Потомственный строитель. Участвовал в строительстве ряда крупных объектов за рубежом, в том числе в строительстве суперскоростной железнодорожной магистрали от тоннеля под Ла-Маншем до центра Лондона, участвовал в проекте «Карачаганак» в Казахстане. С декабря 2010 года — руководитель Департамента строительства Москвы. В 2013 году награжден Благодарностью мэра Москвы.

Программа развития метрополитена рассчитана до 2023 года. Если говорить об отдаленной перспективе, могут ли в Москве появиться новые радиальные линии?

От второго кольца метро можно будет протянуть радиальные линии в любые точки города. Так, помимо Кожуховской линии, которая уже строится, линии придут в Новую Москву — в Коммунарку, Троицк. Планируем построить Рублево-Архангельскую линию метро. Еще одна линия протянется в район Бирюлево. А какой самый сложный объект за время ваяния метро был реализован в городской подземке? Самыми трудными объектами можно назвать шесть станций Люблинско-Дмитровской линии метро. На этом участке сложная геология, повышенный водоприток. Строительство этих станций потребовало колоссальных усилий, применялись новые технологии. С другой стороны, такие трудности остаются в памяти, а их решение позволяет добиться фантастического эффекта — открытия одних из самых востребованных станций в системе городской подземки. Наверное, жители этих районов уже и не представляют, как жили без этих станций метро. Мы же горды проделанной работой.



ВАСИЛИСА ЧЕРНЯВСКАЯ
специальный корреспондент
отдела «Московская власть»

Большое кольцо станет основой для создания новой транспортной схемы столицы

Когда сможем оценить усилия строителей?

Думаю, что произойдет это в конце года. Еще две линии получат новые участки — Сокольническая и Калининско-Солнцевская. Причем на обеих ветках строят достаточно длинные участки. Андрей Юрьевич, насколько оправдано такое развитие радиальных линий Московского метрополитена? Не перегрузят ли будущие станции действующую инфраструктуру?

Любые продления радиальных линий метро рождают вопросы: «А не получим ли мы слишком много пассажиров?» Опыт показывает, что нет. Население Москвы не так быстро растет, а те самые пассажиры, за которых переживают жители районов, куда уже пришло метро, давно используют городскую инфраструктуру. Просто им приходится доезжать до станций на ав-

Вчера выставили на торги здание бывшей гостиницы Шевалдышева, в которой любили останавливаться Толстой, Тютчев и Фет, а Владимир Ленин писал свои речи для народа. В 1933 году помпезное здание знаменитого отеля перестроили в стиле конструктивизма с большими окнами и угловыми балконами. Конструктивизм — важное наследие ранней советской культуры. Эксперты рассказали «ВМ», почему для современного мира этот архитектурный стиль имеет большое значение.

Без излишеств

Сохранение культуры авангарда необходимо



27 апреля 12:20 Архитектор Алексей Гинзбург рассказывает об особенностях коммунального корпуса дома Наркомфина

реставрация

Внук Моисей Гинзбурга, одного из проектировщиков дома Наркомфина, а по стечению обстоятельств — автор проекта реставрации здания, Алексей Гинзбург, рассказал «ВМ», почему важно сохранять памятники конструктивизма.

Второй этап реставрации дома Наркомфина планируют завершить осенью этого года. По словам Алексея, реставрация этого здания является для него вопросом чести. — Этот процесс занял больше половины моей жизни. Мы ждали этого 30 лет. Мой отец, Владимир Гинзбург, в 80-е годы пытался привлечь внимание к необходимости восстановления дома. Я чувствую, что исполняю сыновний долг, исполняю долг перед отцом и дедом, делом их жизни, — сказал он. В Москве запущена программа реставрации исторического наследия, и сегодня она включает в себя здания эпохи авангарда, одним из направлений которого является и конструктивизм. — Это важно, потому что раньше домами эпохи авангарда почти не занимались, — говорит Алексей. —

А ведь эта эпоха стала нашим самым серьезным вкладом в современную мировую культуру. Это был короткий, но ценный период, когда мы

справка

Алексей Гинзбург — архитектор, вице-президент Союза московских архитекторов и руководитель архитектурной мастерской «Гинзбург Архитектс». Сын Владимира Гинзбурга. Внук Моисея Гинзбурга — основоположника советского конструктивизма. Является автором проектов реставрации дома Сытина, здания газеты «Известия» и доходного дома Тюляевой архитектора Розенкампа.

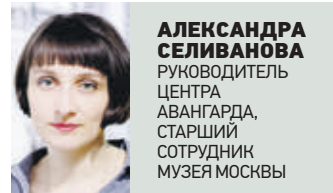
не шли в кильватере за чьей-то архитектурной модой, не использовали чьи-то идеи, а формировали эти идеи сами и влияли на их развитие во всем мире. Это касается всей культуры того времени. Архитектор утверждает, что советский авангард — это фундамент, на котором сформировалась вся современная культура. И именно поэтому ее сохранение и изучение является приоритетом. На протяжении десятилетий на необходимость сохранения наследия этой эпохи в нашей стране почти не обращали внимания. — В 30-е годы, например, конструктивизм был заклеимен как архитектура вредная, буржуазная и слишком формалистичная. А на самом деле она была международной, на правленная на общечеловеческие ценности. Инерция изьяла наследие авангарда из

человеческой памяти, — сказал Гинзбург. Он отметил, что сейчас у людей возобновился интерес к этому времени, желание его изучать, реставрировать. — Дома эпохи конструктивизма в каком-то смысле обогнали свое время. Эти дома нацелены на человека современной эпохи, то есть на нас с вами. Они обозначили начало сохранения и изучения эпохи, — утверждает Алексей. Поздняя советская архитектура остановила этот процесс, она была предопределена идеологией, а не решала социальные задачи. А сейчас такой идеологии уже нет. — Сейчас наша основная задача — перекинуть мост в эпоху авангарда, чтобы найти правильный вектор развития, в эпоху, когда мы умели и делали лучше многих других в мире и определяли мировую культурную политику.

Витрина для мира

Авангард — это то немногое, что кардинально повлияло на развитие архитектуры всего XX века, это наше культурное наследие. Такие эксперименты стали возможными в результате особых социально-политических условий, которые в начале XX века сложились у нас в стране. Наше авангардное искусство было настолько смелым, что к нам приезжали в огромном количестве западные архитекторы и с восхищением наблюдали за происходящим. Сегодня мировые архитектурные звезды ссылаются на наших архитекторов той эпохи как на фигуры, которые оказали на них большое влияние.

Несмотря на действительно большой вклад в мировую культуру, сам период авангарда оказался очень небольшим — он продлился примерно с 1925 по 1932 год. Но за это время в СССР построили очень много конструктивистских домов.



АЛЕКСАНДРА СЕЛИВАНОВА
руководитель центра авангарда, старший сотрудник музея Москвы

наследие

Это были объекты новой типологии: клубы, фабрики-кухни, дома-коммуны, в мире такого никогда прежде не строили. Это был комплексный подход, задуманный как формирование среды, которая должна была сформировать нового человека, все жизненные процессы которого должны были протекать в новом пространстве, которое было чем-то большим, чем просто архитектурой. Это оказалось уютнее, но впечатление производит большее до сих пор.

Поэтому сегодня многие западные архитекторы и искусствоведы приезжают к нам. Но по мере того как слава советского авангарда растет, состояние памятников ухудшается. Они ветшают. Это сложная архитектура, а у нас в стране, к сожалению, мало специалистов по реставрации таких домов. Кроме того, эстетически авангард вызывает вопросы у многих людей. Они видят в нем какие-то невыразительные грязные коробки, но не видят красоты, которую можно проявить, если привести здание в порядок. Важно подогреть интерес у людей к авангарду. Что-то даже было сделано в этом направлении.

День города Москвы в 2017 году был решен в стиле авангарда, а во время Олимпийских игр в Сочи эта эстетика была вынесена как бренд страны. Нужно действовать в этом направлении. Раз авангард — это наша витрина для внешнего мира, то давайте о нем заботиться.

Мнение колумнистов может не совпадать с точкой зрения редакции «Вечерней Москвы»

Скульптуру льва — визитную карточку старинного особняка — вернут на крышу

В Москве полным ходом реализуется программа по реставрации памятников архитектуры. Руководитель Департамента культурного наследия Москвы Алексей Емельянов сообщил о том, что к концу года в столице отреставрируют не менее 200 ценных объектов.

По его словам, особый упор в последнее время делается на реставрацию зданий, построенных в прошлом веке. — Этот период подарил нам разнообразие архитектурных стилей, — говорит Алексей Емельянов. Он также отметил, что полным ходом идет реставрация знаменитого дома Наркомфина.

— Закончим несколько городских усадеб и прачечные Наркомфина. Если комплексная реставрация самого здания Наркомфина должна завершиться летом следующего года, то небольшие конструктивистские объекты из ансамбля будут готовы в этом году, — сказал Емельянов. Только в период с 2011 по 2017 год в столице привели в порядок 983 объекта. Таким образом, число исторических зданий, которые находятся в неудовлетворительном состоянии, сократилось более чем в пять раз. В этом году правительство Москвы кроме дома Наркомфина, реставрация которого назревала вот уже последние 20 лет, планирует привести

в порядок еще несколько культурных зданий. Так, столичные реставраторы в этом году начнут работу в палатах Левашовых в Староваганьковском переулке. Дом ждет обновление фасадов. Исторический облик вернут также дому Орлова-Денисова на Большой Лубянке к 2019 году. Подлинные скульптуры вернут на историческое здание Софийского механического завода. А один из самых ярких представителей московского модерна — дом № 21 на Остоженке — получит назад свою визитную карточку — скульптуру льва на крыше, которую при загадочных обстоятельствах потеряли еще в начале XX века.

Новейшие технологии необходимы для воссоздания старинных форм

Московские архитекторы рассказали «ВМ» о современных требованиях, которые предъявляются к сохранению архитектурных памятников.

Реставрация объектов культурного наследия в Москве является одним из приоритетных направлений городских властей. При этом реставраторы, как и врачи, следуют в своей работе принципу «не навреди». По словам кандидата архитектуры и государственного эксперта в области охраны культурного наследия

Татьяны Кудрявцевой, правила о реставрации старинной архитектуры четко закреплены в Федеральном законе об объектах культурного наследия 2002 года. — Архитектурные памятники нужно восстанавливать в их первоначальном виде. Для этого в законе есть такой инструмент, как «предмет охраны». Он не позволяет подрядчикам менять существующий объем здания, несущие стены и фасады, каркас и рисунок кровли, — говорит Кудрявцева. Она отметила, что без использования современных тех-

нологий и материалов при реконструкции обойтись нельзя. — У нас другие правила жизни, которые отличаются от XIX века, например. Сегодня в любом здании должны быть все удобства — памятник живет только тогда, когда он функционирует, когда он пригоден для использования, — утверждает Татьяна Кудрявцева. Александр Урадовский, член Союза архитекторов Москвы, подчеркнул, что при реставрации нужно соблюдать тонкую грань между новым и старым. — Реставрация подразумевает воссоздание памятника в старых формах, но с новыми технологиями, которые нужны для поддержания старых элементов, — сказал Урадовский.



Самые известные дома столицы эпохи конструктивизма

ДОМ КУЛЬТУРЫ ИМЕНИ С. М. ЗУЕВА
Ул. Лесная, 18
Один из наиболее ярких и известных памятников конструктивизма в мире, построенный под влиянием кубизма в 1927–1929 годах. Главной особенностью является то, что здание построено на основе несимметрично расположенных правильных геометрических тел. В центре композиции — вертикальный остекленный цилиндр, внутри которого расположена лестница.
Архитектор: Илья Голосов

ДОМ НАРКОМФИНА
Новинский б-р, 25, к. 1
Так называемый жилой дом «переходного типа», построенный в 1930 году для работников Народного комиссариата финансов СССР. Состоит из корпуса с двухэтажными жилыми ячейками и коммунального корпуса со столовой и прачечной. Архитектурные особенности: колоннада первого этажа, благодаря которой дом как бы приподнят над землей, а также особые ленточные окна во всю длину здания.
Архитектор: Моисей Гинзбург

ЗДАНИЕ ГАЗЕТЫ «ИЗВЕСТИЯ»
Пушкинская пл., 3
Здание типографии и редакции газеты «Известия ЦИК СССР и ВЦИК», построено в 1925–1927 годах. Состоит из двух корпусов, соединенных лестничным блоком. Здание отличают круглые окна на верхнем этаже, а также несимметрично расположенные балконы и большие квадратные часы на торце.
Архитектор: Григорий Бархин

ХАВСКО-ШАБОЛОВСКИЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
Ул. Лестева, ул. Шаболова, Серпуховский Вал
Построенный в 1930-е годы комплекс с уникальной планировкой. Включает в себя 12 пятиэтажных домов, поставленных под прямым углом друг к другу и повернутых на 45 градусов относительно сетки улиц. Таким образом дома формируют систему квадратных и треугольных дворов.
Архитекторы: творческая группа АСНОВА под руководством Николая Ладовского

ДОМ-КОММУНА НА УЛИЦЕ ОРДЖОНИКИДЗЕ
2-й Донской пр-д, 9
Один из конструктивистских домов Москвы, который воплощал в себе идеи «обобщения быта». Построен в 1930 году как общежитие для студентов Текстильного института. Комплекс состоит из трех корпусов, отличающихся по функционалу: Спальный корпус с двухместными спальными кабинками, Санитарный корпус с душевыми, а также Учебный корпус со столовой, кухнями, актовым залом, библиотекой и общим холлом для занятий.
Архитектор: Иван Николаев

«ДАНГАУЗРОВКА»
Авиамоторная ул., 2-я и 3-я Кабельные ул., ул. Пруд-Ключики, ш. Энтузиастов
Это не один дом, а целый микрорайон, застроенный в 1928–1932 годах зданиями эпохи конструктивизма. В комплекс входят целых 24 многосекционных дома от трех до шести этажей. Название микрорайон получил от бывшего рабочего поселка, возникшего во второй половине XIX века, после постройки котельного и литейного заводов Дангаузера и Кайзера.
Архитекторы: Михаил Мотылев, Борис Блохин, Евгений Шервинский, Николай Молоков, Иван Звездин, Даниил Фридман

ДОМ КУЛЬТУРЫ ИМЕНИ РУСАКОВА
Ул. Стрельбиная, 6
Здание рабочего клуба для работников Союза коммунальников, построенное в 1929 году. Всемирно известный памятник архитектуры советского авангарда. Отличается уникальными архитектурными решениями — внешне здание напоминает огромную шестеренку. С фасада здания на улицу свешиваются три консольные выступа, в которых расположились трибуны амфитеатра.
Архитектор: Константин Мельников

