

Возрождение ячейки

Дом Наркомфина восстанавливает внук знаменитого архитектора

Наталья Кроп

Это спорное утверждение, но некоторые специалисты считают, что вся советская архитектура вышла из конструктивизма. Процесс его утверждения во многом затормозил «отец народов»: конструктивизм он не любил, предпочитая пышную классику. И поэтому архитекторы новой формации вынуждены были заниматься украшательством простых геометрических фасадов классическим декором. Однако есть на карте Москвы и конструктивистские объекты в чистом виде, в основном ринне. Например, Дом Наркомфина на Новинском бульваре.

С этим зданием связано много мифов и заблуждений. Первое и самое распространенное появилось на основе слухов о том, что дом с его квартирами-ячейками строился для людей новой формации, далеких от быта, пренебрегающих комфортом и минимальными удобствами. Именно поэтому все бытовые проблемы жильцов должны были решать общая прачечная, столовая и детский сад, находящиеся в корпусе, пристроенном к 6-этажному жилому дому. В пристройке действительно располагались все перечисленные заведения. Но называть этот дом аскетичным, лишенным удобств и роскоши, конечно, нельзя. На верхнем уровне здания находились пентхаусы. Один из них занимал министр финансов (или народный комиссар) Николай Милотин. Он был ярким поклонником кон-



Дом Наркомфина ждет новое современное будущее

структивизма, поэтому дал указание на строительство, поддержав архитектора Моисея Гинзбурга в его начинании. Помимо пентхаусов дом был оснащен огромным балконом, опоясывающим второй этаж. Это было открытое общественное пространство для всех желающих. Дом был обеспечен всеми современными коммуникациями, а для 1928–1930 годов это было не так уж распространено. Но самое главное – он имел множество планировочных решений, в нем размещались и комнаты по типу общежитий, и квартиры площадью до 80 кв. метров, и студии на 20 кв. метров, разделенные на два уровня. На верхнем размещались спальни или кабинеты, внизу – гостиные. Были и двоянные ячейки, тоже двухуровневые.

Существует представление о том, что износ дома настолько велик, что воссоздать его для выполнения прежних жилых функций уже невозможно. Однако это тоже ошибка. Индустриального домостроения в 30-е годы действительно не су-

ществовало. Почти все, из чего строился дом, производилось на стройплощадке. Его основой стали металлоконструкции, которые заполнялись бетонными блоками двух видов, напоминающим пустотелый кирпич. Это вполне надежные материалы, которые применяются и сейчас. Если бы дом был непрочным изначально, он попросту не пережил бы тех метаморфоз, которые выпали на его долю. Пентхаусы на кровле были перестроены в мансарды, а первый этаж с колоннами, которые были ярким архитектурным символом дома и поднимали его над поверхностью земли, были закрыты кирпичом.

Сейчас дом восстанавливают. В этом процессе принимает участие внук Моисея Гинзбурга – Алексей. Он рассказывает, что самым сложным в процессе реконструкции было обновить коммуникации. Все они проходят внутри стен. Старые чертежи не сохранились, поэтому инженерную систему пришлось отыскивать с помощью металлоискателей.



ДОМ СПРОЕКТИРОВАН ТАКИМ ОБРАЗОМ, ЧТО СПАЛЬНИ В НЕМ ОСВЕЩАЮТСЯ УТРЕННИМ СОЛНЦЕМ С ВОСТОКА, А ГОСТИНЫЕ – ВЕЧЕРНИМ С ЗАПАДА

ИНТЕРЕСНАЯ ДЕТАЛЬ

Совсем недавно, когда кирпичную кладку первого этажа стали разбирать, чтобы открыть колонны, жители соседних домов стали жаловаться. Они посчитали, что памятник архитектуры варварски уничтожается. Хотя как раз наоборот: сейчас только и начинается его вторая жизнь!

Дом спроектирован таким образом, что спальни в нем освещаются утренним солнцем с востока, а гостиные – вечерним с запада. О том, что дом был комфортным, говорит и тот факт, что 28 лет его жителем был всемирно известный художник Александр Дейнека. Сейчас его искусство стало модным: проводятся его выставки в Европе, выпускаются каталоги его живописи. Широко известны его мозаичные панно, украшающие потолок станции метро «Маяковская». Человек он был требовательный, признанный уже при жизни. И конечно, он не захотел бы жить в доме, который не соответствует его представлению о комфорте. Кстати, двухуровневые квартиры-ячейки пользовались популярностью даже в последние годы, когда объект уже требовал серьезных ремонтных работ. Застройщику пришлось потрудиться, чтобы выселить арендаторов и заняться воссозданием дома.

Проект реставрации является частью девелоперского проекта: когда дом приведет в порядок, жилье в нем будут продавать. Так что главный принцип конструктивизма – функциональность – будет выдержан и в дальнейшем. Причем работники Министерства финансов при покупке квартир в этом доме смогут получить скидки.

Москва стала образцом для подражания

Задач много, но есть ресурсы для их решения

Ирина Зайцева

«Умный» город и город будущего... Как связаны между собой эти понятия? И связаны ли вообще? На этот и другие вопросы отвечает директор Института Генплана Москвы Оксана Гармаш.

Оксана Алексеевна, какой вам видится Москва будущего? И как нам приблизить это будущее, в том числе градостроительными средствами?

Думать о Москве будущего, конечно, важно. Без этого невозможно сформулировать стратегию развития. С другой же стороны, всегда существует риск удариться в маниловщину или, наоборот, заиграться в Деминурга – по примеру печально известных исторических персонажей, чуть было не снесших пол-Рима и пол-Берлина ради своих амбициозных градостроительных замыслов. Фантазировать о будущем позволительно художникам, писателям, но градостроители, от которых это будущее напрямую зависит, должны о нем именно думать, рассуждать, причем сообща, советуясь с узкими специалистами – социологами, транспортниками, экономистами, экологами.

Что касается меня, как директора Института Генплана Москвы, и сотрудников института в целом, то мы размышляем о будущем Москвы исключительно в русле действующей градостроительной политики столичной администрации, которую считаем абсолютно правильной. Мы не склонны строить воздушные замки. У нас также нет никакого желания ставить эксперименты на москвичках, как то делали советские авангардисты. Для нас важнее всего, чтобы жители города были довольны. Надо раз-



Оксана Гармаш

вивать периферию и укреплять ее транспортные связи с центром, в том числе за счет расширения метро, повышать долю озелененных территорий в пределах МКАД, модернизировать жилой фонд, доставшийся нам в наследство от Советского Союза, внедрять систему скоростного рельсового транспорта с целью интенсификации пассажирского трафика между Москвой и регионами и т.д. Задач – непочатый край. Ресурсы для их решения есть.

Город будущего и «умный» город – это одно и то же? Как превратить Москву в «умный» город?

Ставить знак равенства между этими понятиями, на мой взгляд, неуместно. «Умный» город – это город, который соответствует таким критериям, как комфорт, безопасность, устойчивость и эффективность. Он также должен отвечать потребностям жителей и быть в состоянии быстро адаптироваться к изменяющимся условиям. Подобные города су-

ществовали и в прошлом. А город будущего – вещь умозрительная, хотя визуализированные фантазии некоторых архитекторов, художников, кинематографистов на эту тему поразительно талантливы. Например, «Новый город» Антонио Сант-Элиа в серии его архитектурных эскизов или в фильме Ридли Скотта «Бегущий по лезвию бритвы».

Москва может стать «умным» городом и обязательно им станет – мы уже на пути к этому. Однако важно понимать, что «умный» город – это не только информационные технологии и компьютеризация ЖКХ. Важнейшим фактором в данном случае является соблюдение четырех основополагающих принципов формирования городской среды – это комфортность, безопасность, эффективность и устойчивость. Эти моменты необходимо закладывать еще на этапе разработки Генерального плана. Кроме того, процедуры принятия решений, влияющих на город, – административных, планиро-

вочных и проч. – должны быть максимально прозрачными, это также обязательное условие для создания «умного» города.

Какие города по уровню своего развития, на ваш взгляд, задают фору остальным? Приведите примеры современных городов будущего. В чем их преимущества?

Многие восхищаются Сингапуром, Нью-Йорком, Гонконгом, Токио, величают их городами будущего, но легко восхищаться чем-то на расстоянии. Точно так же полстолетия назад многие восхищались городом будущего Бразилиа, спроектированным Луисо Костой и Оскарсом Нимейером в 1950-е, который сегодня воспринимается как главный символ провала модернистского градостроительства – о нем говорят как об одном из самых неудобных для жизни городов, городе для машин. Так что одно дело – куда приятно прилетать на неделю-другую, и совсем другое – где комфортно жить. Жить хорошо, полагаю, в городах Швейцарии, но ни Цюрих, ни Люцерн нельзя отнести к городам будущего. Упомянутые мной Сингапур, Нью-Йорк, Гонконг и Токио – фантастически интересные города, по целому ряду показателей очень комфортные, но жить в них? Не уверена, что это так уж здорово.

Существует ли опасность повышения урбанизированности города, увеличения плотности застройки и улично-дорожной сети с развитием скоростного рельсового транспорта?

Однозначно нет. Напротив, благодаря сокращению временных затрат на передвижение за счет внедрения этого вида транспорта человеку, проживающему, например, в дальнем Подмосковье, но желающему работать в Москве или приезжать сюда с культурно-досуговыми, медицинскими целями, уже не будет нужды переселяться, тратиться на гостиницу.

Что касается повышения плотности улично-дорожной сети, то надо отметить, что в пределах города ее общая протяженность на сегодняшний день намного ниже требуемой. Нарастание протяженности и плотности улично-дорожной сети лишь улучшит ситуацию с транспортным обслуживанием населения. Так что ваши опасения напрасны. Хуже не будет – будет только лучше.

например, благоустройство столичных площадей, дворов, улиц, осуществляемое московским правительством, сделало наш город эстетически более цельным. Кроме того, создаются новые автомобильные и пешеходные связи, недавно было запущено движение пассажирских поездов по Московскому центральному кольцу и т.д., то есть город «собирается» не только эстетически, но и инфраструктурно. Едва ли Москву можно назвать городом будущего, но для многих она становится или уже стала образцом для подражания, что не хуже, а может быть, даже и лучше. И сверхуспешная, судя по отзывам специалистов и болельщиков, организация ЧМ-2018 – лишнее тому подтверждение.

Существует ли опасность повышения урбанизированности города, увеличения плотности застройки и улично-дорожной сети с развитием скоростного рельсового транспорта?

Однозначно нет. Напротив, благодаря сокращению временных затрат на передвижение за счет внедрения этого вида транспорта человеку, проживающему, например, в дальнем Подмосковье, но желающему работать в Москве или приезжать сюда с культурно-досуговыми, медицинскими целями, уже не будет нужды переселяться, тратиться на гостиницу.

Что касается повышения плотности улично-дорожной сети, то надо отметить, что в пределах города ее общая протяженность на сегодняшний день намного ниже требуемой. Нарастание протяженности и плотности улично-дорожной сети лишь улучшит ситуацию с транспортным обслуживанием населения. Так что ваши опасения напрасны. Хуже не будет – будет только лучше.

Зайцы стали сознательнее

В столичном общественном транспорте ликвидируют турникеты

Анна Левченко

До 1 сентября нынешнего года во всех городских автобусах, троллейбусах и трамваях уберут турникеты. Благодаря этому общественный транспорт станет быстрее на 5–15 минут. Например, бестурникетными стали некоторые маршруты общественного транспорта, затем свободный проход ввели на городских трамваях.

Пожалуй, все москвичи знакомы с длинными очередями, которые выстраиваются на остановках общественного транспорта у первой двери автобуса. Особенно это неприятно зимой – порой перед тем, как попасть в теплый салон, на улице приходилось провести около пяти минут. Совсем скоро это уйдет в прошлое. По поручению мэра Москвы Сергея Собянина до 1 сентября в общественном транспорте столицы уберут все турникеты. В салонах автобусов, троллейбусов и трамваев появятся валидаторы, с помощью которых пассажиры будут самостоятельно оплачивать проезд. Такое решение назревало давно, поскольку после обновления подвижного состава в автопарке Мосгортранса стало больше автобусов с «гармошкой» и трехсекционных трамваев нового поколения «Витязь-М». Это машины большой вместимости, поэтому использовать турникеты в них особенно неудобно. Также благодаря появлению выделенных полос общественный транспорт стал передвигаться по городу быстрее, а турникеты снижали этот показатель. Пилотный проект по отмене турникетов в Москве стартовал в начале нынешнего года. Сперва их убрали на 70 наиболее востребованных автобусных маршрутах Мосгортранса и в трамваях «Витязь-М», а с 16 июня этого года все городские трамваи перешли на бестурникетный режим работы. Эксперимент признали удачным – время в пути на некоторых направлениях сократилось на 15 минут.



В Москве тестируют систему оплаты проезда без турникетов

При этом в начале эксперимента число зайцев на автобусах без турникетов возросло. Тем не менее общий показатель числа безбилетников по сравнению с 2010 и 2012 годами существенно ниже. «Пять лет назад у нас каждый четвертый пассажир ездил либо по чужой социальной карте, либо просто без билета. Это, в свою очередь, влекло за собой повышение тарифов, ведь доходов в транспортную компанию становилось меньше. Поэтому была введена целая система контроля на линии, изменено законодательство, введены серьезные штрафы. Так потихоньку мы свели массу безбилетников до 5%. Это значительно улучшило экономику и позволило повышать тарифы не так сильно. Более того, если смотреть в сопоставимых ценах, то сегодня тарифы на проезд в общественном транспорте меньше, чем в 2010 году. Хотя в абсолютных цифрах они выглядят больше, но в относительных, учитывая инфляцию, сегодня проезд в общественном транспорте дешевле», – рассказал мэр Москвы Сергей Собянин. По словам главы города, после небольшого всплеска активности безбилетников из-за отмены турникетов на первых 70 маршрутах все вернулось в обычное русло. Конечно, забывать про контролеров Мосгортранса не собирается. Ежедневно на наземном транспорте Москвы билеты проверяют порядка 250 контролеров. На бестурникетных маршрутах контроль оплаты проезда усиленный: проверки проводятся в разное время, в том числе в часы пик.

ОФИЦИАЛЬНО

ИЗВЕЩЕНИЕ О ПРОВЕДЕНИИ СОБРАНИЯ О СОГЛАСОВАНИИ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ГРАНИЦ ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА

Кадастровым инженером Волновым Владимиром Владимировичем (143602, Московская обл., г.Волоколамск, ул.Фабричная, д.11, ком.11, volnvladimir@yandex.ru, тел. 8-916-163-50-65, номер регистрации в государственном реестре лиц, осуществляющих кадастровую деятельность – 38845) выполняются кадастровые работы в отношении земельного участка с кадастровым № 77:01:0005003:50, расположенного по адресу: г.Москва, ул.Бурденко, вл.23. Заказчиком кадастровых работ является ФГБУК АИИПИК (125009, Москва, Дегтярный пер., д. 8, стр. 3 (тел. 8(499)705-20-00 (доб.4003)). Собрание по поводу согласования местоположения границ состоит по адресу: г. Москва, Дегтярный пер., д. 8, стр. 3, (каб.103) «30» августа 2018 г. в 11 часов 00 минут. С проектом межевого плана земельного участка можно ознакомиться по адресу: г.Москва, Дегтярный пер., д. 8, стр.3, (каб.103). Требования о проведении согласования местоположения границ земельных участков на местности принимаются с «31» июля 2018 г. по «30» августа 2018 г., обоснованные возражения о местоположении границ земельных участков после ознакомления с проектом межевого плана принимаются с «31» июля 2018 г. по «30» августа 2018 г. по адресу: г.Москва, Дегтярный пер., д. 8, стр.3, (каб.103). При проведении согласования местоположения границ при себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность, а также документы о правах на земельный участок (часть 12 статьи 39, часть 2 статьи 40 Федерального закона от 24 июля 2007 г. № 221-ФЗ «О кадастровой деятельности»).

По вопросам размещения информационных сообщений в рубриках «Официально» и «Деловой курьер» необходимо связаться с сотрудниками по тел.: 8-915-170-41-43 и 8-916-935-06-81, или послать запрос на адрес эл. почты: s.ivanova@mperspektiva.ru