

# Вниз расти тоже хорошо

← Начало на стр. I

А буквально на днях глава Екатеринбурга **Алексей Орлов** анонсировал строительство подземного перехода от станции метро «Уральская» к железнодорожному вокзалу. Подобные проекты были упомянуты и в Концепции. «Для связи станций метрополитена с крупными общественными центрами (например, станции «Уральская» с железнодорожным вокзалом) целесообразно устраивать пешеходные переходы с движущимися тротуарами – траволаторами», – говорится в одном из ее пунктов. Как видим, к реализации этой идеи все-таки решили приступить.

## Три ступени вниз

В 2021 году в Екатеринбурге началась разработка нового Генплана развития города на период до 2045 года: прежний документ, рассчитанный до 2025 года, признан не отвечающим современным реалиям. На общественное обсуждение его намерены представить в 2023 году. Тогда и увидим, насколько активно город продолжит расти вниз.

Пока же проблемы освоения подземного пространства обсуждают экспертное сообщество. В частности, этот вопрос поднимался на Международном форуме-выставке 100+ TechnoBuild в Екатеринбурге. Как отметил **Рафаэль Шарфутдинов**, ведущий научный сотрудник научно-исследовательского центра (НИЦ) «Строительство» (Москва), специализирующегося в том числе на сопровождении проектирования и строительства подземных объектов, – для Свердловской области это направление достаточно перспективно.

– Наш центр занимался сопровождением некоторых подземных объектов на Среднем Урале от проектирования до сдачи, – рассказывает он «ОГ». – Преимущество вашего края в том, что скальные грунты находятся очень близко к поверхности. Это устойчивые породы. Разрабатывать их, конечно, трудно, но зато ограждение котлованов и укрепление туннелей об-

### ПОДЗЕМНЫЕ ПРОСТРАНСТВА ГОРОДОВ

**1 УРОВЕНЬ**  
до 15 м

- пешеходные переходы;
- транспортные туннели;
- трех-четырёхъярусные комплексы различного производственного и вспомогательного назначения;
- автотранспортные сооружения;
- подземные и полуподземные коллекторы инженерных коммуникаций;
- объекты социальной и обслуживающей инфраструктуры.

**2 УРОВЕНЬ**  
до 40 м

- транспортные туннели, ж/д вводы, пересадочные узлы;
- многоярусные гаражи-стоянки;
- магистральные инженерные коммуникации;
- крупные склады, резервуары.

**3 УРОВЕНЬ**  
более 40 м

- линии метро;
- гранитно-транспортные туннели;
- очистные сооружения;
- насосные станции;
- объекты энергетики;
- предприятия со специфическим технологическим режимом;
- опасные производства;
- склады токсичных материалов.

### Передовой опыт

**Новаторами подземного градостроительства являются Канада, Япония и Финляндия, в России в лидерах пока Москва.**

В 1997 году под центром Торонто был построен подземный отапливаемый комплекс PATH. Его туннели протянулись почти на 30 км. Все центральные небоскребы города имеют подземные этажи, соединённые подземными переходами и системой метрополитена, а также связаны с подземными парковками и вокзалами. В PATH расположены магазины, офисы, рестораны, небольшие парки, салоны красоты, парикмахерские и даже фонтаны.

Площадь подземного Монреаля составляет 12 млн кв. м. Там расположены торговые центры, отели, банки, музеи, университеты, метро, пересадочные узлы железной дороги, автостанция и другие объекты развлекательной и деловой инфраструктуры.

В Японии подземные двойники имеют от пяти городов. Самый крупный из них – Яэсу. В нем располагаются 250 ресторанов, магазинов и других объектов обслуживания.

Наиболее разнообразно используется подземное пространство в Хельсинки. На сравнительно небольшой глубине там находятся магазины, бассейны, каток, скейт-парки, другие спортивно-развлекательные заведения, музейные залы и книгохранилище. Ниже располагаются склады, городской водоканал, коллекторы сточных вод, комплекс по утилизации мусора и даже угольное хранилище тепловой станции.

В России самые крупные и разнообразные по наполнению подземные пространства находятся в Москве. Первенцем является галерея «Охотный ряд» под Манежной площадью, где на трех подземных этажах расположены офисы, полторы сотни магазинов, три десятка кафе и ресторанов и даже археологический музей. Еще более масштабный проект реализован под международным деловым центром «Москва-сити». Сверху – полтора десятка высоток, под ними – подземный микрорайон с просторными площадями и улицами, выходами к трем станциям метро, магазинами, кафе, банками, аптеками, салонами красоты.

ходится дешевле, чем, допустим, в Москве.

На Урале одним из идеологов освоения подземного пространства является заведующий кафедрой архитектуры промышленных зданий и сооружений Уральского государственного архитектурно-художественного университета, профессор, кандидат архитектуры **Анатолий Попов**, ко-

торый принимал участие и в разработке Концепции 1998 года. Он убежден, что подземное строительство в крупных уральских городах следует вести системно. Прежде чем возводить жилые здания, считает Анатолий Попов, нужно построить платформу-стилобат, представляющую собой многофункциональное подземное и полуподземное про-

странство. И там размещать коммуникации, трансформаторные станции, котельные, паркинги, транспортные артерии и прочее.

Он не скрывает, что подземное строительство обойдется дороже наземного, но зато эксплуатационные расходы будут намного ниже, что впоследствии обернется экономией средств. Например,

энергопотребление на отопление и вентиляцию подземных сооружений в условиях Урала на 30–80 процентов меньше, чем на аналогичных наземных объектах. Существенно сокращаются затраты на инженерную подготовку территории. Отпадает необходимость при каждой аварии вскрывать дорожное покрытие, а потом снова его вос-

становивать – ремонт коммуникаций будет производиться в туннелях.

В обоснование Концепции Анатолий Попов указывал, что на существующих территориях за счет реконструкции и строительства подземных сооружений город может получить дополнительно около 5 млн кв. м жилищного фонда.

Кстати, часть его идей была реализована еще в 70-х годах прошлого века, когда проектировался знаменитый Молодежный жилой комплекс (МЖК) «Комсомольский» в Свердловске. Именно там появился первый в городе подземный гараж на 50 мест и овощные ямы для жителей.

Этот гараж и сейчас можно найти между домами № 16

## МНЕНИЯ

### Аркадий ЧЕРНЕЦКИЙ, первый заместитель председателя Законодательного собрания Свердловской области, вице-президент Национального объединения строителей:

– Сегодня во всем мире осваивается не только наземное, но и подземное пространство. Во многих странах под крупными городами уже находятся вторые по сути города. В России пока возможности подземных пространств мегаполисов используются слабо. Хотя определенные шаги в этом направлении делаются. Сегодня практически под каждым домом в новостройках Екатеринбурга находится общий гараж, а практически под каждым общественным зданием – несколько ярусов помещений, в числе которых уже не только паркинги, но и магазины. Надеюсь, в скором будущем под землю уйдут автобусные и железнодорожные станции, автомобильные дороги. А земная поверхность останется для жилья, пешеходов, велосипедистов, парков и скверов. Нам пора отказаться от практики вести освоение подземных пространств в увязке со строительством отдельных объектов. Надо разработать градостроительную программу, в которой будет заложена идея соединения пространств под множеством зданий в единый огромный подземный город. Таков должен быть вектор развития.

### Георгий АМУСИН, председатель Ассоциации психологов и психотерапевтов Свердловской области:

– Убрать под землю транспорт, склады и все подобное – против этого возражений нет. Но когда речь идет о магазинах, цехах, то возникает вопрос, а как там будут чувствовать себя работники? Ведь они будут вынуждены по восемь часов находиться при искусственном освещении, дышать кондиционированным воздухом. Мы бы давно жили в подземельях, если бы человеческий организм был к этому приспособлен. Долгое пребывание в замкнутом пространстве отрицательно влияет на психику. В свое время в метро Англии таблички с надписью «Выхода нет» заменили на «Выход там» с указательной стрелкой в нужном направлении. Даже кабинетным работникам врачи советуют побольше бывать на открытом воздухе. Что уж говорить о работе в подземных пространствах. Если мы их освещаем, то там нужно делать яркое и теплое освещение, стены красить в теплые тона, разводить зелень, использовать иные приемы, которые позволяют снять ощущение подземелья.

### Петр СИДОРОВ, брокер:

– Мне бы хотелось, чтобы под землю убрали все виды транспорта, промышленные предприятия, склады, ради которых сегодня вырубают леса. А вот идея размещать там спортивные и культурные учреждения мне не по вкусу. Был я в La ville souterraine в Монреале. Там очень сложно ориентироваться, несмотря на систему указателей и карту. И чувствуешь себя... как в подземелье.

### Родион ВЕРХОВНИКОВ, инженер-строитель:

– Я помню, как в Екатеринбурге обсуждали программу освоения подземного пространства в конце 1990-х. Сам принимал участие в дискуссиях. Планы были отличные, жаль, что мало удалось сделать. К примеру, планировалось проложить два четырехполосных туннеля протяженностью свыше 15 километров с центральной развязкой. Уже по тем временам их стоимость превышала восемь миллиардов рублей. Естественно, денег не нашли. Как не находят их и на подземные переходы на оживленных магистралях. Инвесторы во вложениях редко заинтересованы, а у бюджета и без того трат хватает.

### Алина, продавец магазина на –2-м этаже:

– Поначалу мне было не по себе работать под землей, не отпустило ощущение, что сверху давит толща земли. Я даже перешла в магазин, который находится наверху. Но вскоре поняла, что и там белого света не вижу – кругом стены, искусственное освещение. Сейчас ведь магазины с окнами на улицу остались лишь небольшие, в жилых домах. В общем, вернулся я в свое «подземелье».

### Евгений МАСЛОВ, охранник:

– Работал в подземном паркинге. Устраивали коллектив, начальство, зарплата – все, кроме необходимости сутками находиться под землей. Хоть и старались мы с ребятами по очереди почаще подниматься наверх, но я не выдержал. Нашел работу на предприятии, территорию охраняю.

## (ПРОБЛЕМА)

# Машинная возня

Двор многоквартирного дома в центре Екатеринбурга стал проезжей частью

В редакцию «ОГ» обратились жильцы дома №62/3 по улице Ленина в Екатеринбурге. Они рассказали, что их внутрдворовый проезд стал излюбленным маршрутом для родителей, которые возят своих детей на учебу в соседний лицей №88. Учитывая, что в лицее обучаются порядка 1300 человек, двор каждое утро превращается в оживленный хайвей. И жителям, чтобы выйти из дома, приходится в час пик проявлять каскадерские навыки, маневрируя в сплошном потоке машин.

Как выяснила «ОГ», пробки внутри двора появились почти 10 лет назад, после того как в лицее прошла масштабная реконструкция. После строительства нового корпуса площадь образовательного учреждения выросла в три с лишним раза – с 4,5 до 14,6 тысячи квадратных метров, а количество учащихся – с 300 до 1300 человек. Как следствие, увеличилось и количество авто, доставляющих детей на учебу. Раньше сделать это можно было двумя способами: через двор вышеуказанного дома либо через проезд между соседними домами – №66 и №70. Но второй вариант со временем перестал быть актуальным: вблизи домов появились сетевые магазины, ресторан и парковка. В итоге основной поток транспорта пошел по территории у дома №62/3.



Из-за отсутствия полноценного тротуара жильцам дома приходится передвигаться по узкой тропочке, вдоль которой регулярно ездит транспорт

## «Движение как на ЕКАДе»

По просьбе жительницы дома **Ольги Казанцева** «ОГ» подъехала на место рано утром. Всего за несколько минут в сторону лица проехали около 20 машин, чуть меньше – в обратную сторону. Движение прямо перед домом: между проезжей частью и зданием – только пешеходная дорожка шириной не больше метра, и та постепенно сужается до тропинки. Один из автомобилей, уступая дорогу, заехал колесом на тротуар, вызвав возмущение прохожего: «Движение как на ЕКАДе!»

– И так каждый день, – говорит **Ольга Казанцева**. – А зимой проблем еще добавляется. Из-за снега, который крайне редко сразу убирают, образуются ледяные накатки. На днях на моих глазах поскользнулся ребенок, который как раз шел в школу. А мне самой пришлось спускаться на проезжую часть при интенсивном потоке, чтобы пропустить соседку с тросточкой.

Соседка **Ольги Тамара Гончарова** рассказала, что мощный поток транспорта ограничивает доступ жильцов дома к единственной кон-

тейнерной площадке, расположенной около лица. Туда выносят мусор жители со всего квартала. Автомобили же, пытаясь припарковаться или развезти друг с другом, перекрывают проход к бакам. Людям приходится выгадывать момент, чтобы выбросить отходы.

– Раньше мы могли ходить к контейнерной площадке, магазину через двор соседнего дома №64. Но в конце 2021 года по инициативе его жильцов придомовую территорию обнесли забором, и проезд был заблокирован. Теперь нам приходится делить доро-

гу с машинами, каждый раз рискуя попасть под колеса, – объясняет женщина.

## Ни убедить, ни перекрыть

В лицее № 88, как выяснилось, о проблеме знают. – Мы неоднократно поднимали этот вопрос перед администрацией Кировского района, поскольку речь идет о безопасности в том числе наших учащихся, – говорит директор учреждения **Наталья Стумбрис**. – За последнее время удалось совместно с жильцами добиться переноса контейнерной площадки на пару метров дальше от проезда. Сейчас там места стало больше. Ведem разъяснительную работу с родителями: просим их по возможности не подъезжать прямо к дверям лица, а останавливаться на проспекте Ленина.

В администрации Кировского района считают такую практику действенной.

– Родители подвозят к лицу менее пяти процентов учащихся, это около 40 машин. Остальные паркуются на проспекте Ленина и ведут детей пешком, – заявил «ОГ» начальник отдела по работе с общественными организациями и СМИ Кировской администрации **Владимир Пацкалёв**. – Полностью перекрыть проезд с помощью шлагбаума мы не можем, да и незачем: кроме лица этой дорогой пользуются жильцы еще пяти многоквартирных домов и ДЮСШ «Виктория», и автомобилям экстренных служб ездить где-то нужно.

## «Отротуарят» за полтора года

Обращение екатеринбуржцев в редакцию возымело действие. Как сообщили жильцы дома, спустя несколько часов после встречи с журналистами им почистили от снега проезд и пешеходную дорожку.

Кроме того, «ОГ» выяснила, что не так давно сотрудники городской Госавтоинспекции совместно с прокуратурой Кировского района провели проверку улично-дорожной сети по маршруту следования детей в лицей и обнаружили, что проезд не соответствует условиям безопасности дорожного движения.

– Был подтвержден факт того, что дети и взрослые в связи с отсутствием полноценного тротуара вынуждены передвигаться по проезжей части, что нарушает требования ПДД и угрожает жизни и здоровью граждан, – сообщили «ОГ» в пресс-службе прокуратуры по Свердловской области.

Надзорный орган направил исковое заявление в Ленинский районный суд Екатеринбурга с требованием возложить обязанности по устранению недостатков на мэрию. В октябре суд требование удовлетворил и обязал чиновников принять меры по обустройству тротуара на данном участке. Срок исполнения судебного решения – 18 месяцев с даты вступления решения в силу. «ОГ» будет следить за ситуацией.

Ольга БЕЛУОСОВА

## { ЖЖХ }

### Средний Урал получит дополнительные средства на замену лифтов

Свердловская область получила одобрение заявки на финансирование программы по замене лифтов. Региону дополнительно выделят 32,1 миллиона рублей на замену 44 лифтов в многоквартирных домах Екатеринбурга в будущем году, сообщает департамент информационной политики региона.

«Нам одобрили дополнительную заявку как региону, который в российских лидерах по замене лифтов, отслуживших свой срок эксплуатации – 25 лет. Я напомню, что президентом России была поставлена задача – заменить все старые лифтовые оборудование к 2025 году. Мы эту программу выполнили досрочно», – рассказал министр энергетики и ЖКХ Свердловской области **Николай Смирнов**.

В 2022 году в Свердловской области заменили 378 лифтов, отработавших в домах больше 25 лет. В предстоящем году планируют сменить около 300 единиц лифтового оборудования в многоквартирных домах. На эти цели предусмотрено более 400 миллионов рублей. Всего в Свердловской области с 2016 по 2022 год было заменено 4 139 лифтов, в том числе за счет бюджетных средств – 1 162.

oblgazeta.ru

### Свердловчане оценили качество условий оказания услуг детскими садами

В Свердловской области завершилась масштабная независимая оценка качества условий осуществления образовательной деятельности. В ней приняли участие 1134 образовательных учреждения. Онлайн-анкетирование прошли 110 299 родителей. Организатором независимой оценки выступило Министерство образования и молодежной политики Свердловской области. В лидерах итоговой рейтинга 7 образовательных организаций, набравших 100 баллов. Среди них 4 детских сада из Чкаловского района г. Екатеринбурга: №341, 277, 148, 300, 2 детских сада из Железнодорожного района Екатеринбурга: №90, №116 и детский сад №2 Артемовского ГО. Отмечается положительная динамика среднего итогового балла НОКО: в 2019 г. этот показатель составил 86,91 балла, в 2022 г. – 93,06 балла. На практике это означает, что с каждым годом происходит качественное изменение и совершенствование самого образовательного процесса через информационную открытость организации, комфортность условий пребывания ребенка в детском саду, доброжелательность сотрудников детских садов и доступность услуг для инвалидов.