

# Review день города

## «Альтернатива трамваю только одна — это метро»

Их вынос — это всегда от трети стоимости проекта. Второе — это огромное количество перекрестков и разворотов. То есть обремененную линию без эстакады на проспекте в отличие от Российской не построишь. Третье — помните, что происходило на этой дороге, когда строили два подземных перехода? Проспект стоял больше года. Страшно подумать, что будет, если прокладывать там трамвай. Ну и кроме того, лучше все-таки дублировать линии — например, проспект плюс Российская было бы почти идеальным вариантом, тем более что микрорайон Плумилино активно застраивается, отсюда ежедневно утром и вечером поднимаются на проспект около 10 тыс. человек.

Недооцененный для электротранспорта рынок — это Сипайлово. Через него соединить центральную часть с Черниковкой тоже интересно. Там 110–120 тыс. человек пассажиропотока в сутки. К сожалению, после строительства «Ленты» едва ли не единственная линия, пригодная для строительства трамвайного сообщения в Сипайлово, оказалась утеряна.

**— Вариант эстакад вообще не рассматривается?**

А. Ф.: Это, конечно, было бы самое шикарное решение, но в бюджете таких денег нет и вряд ли появятся, хотя мало ли. Эстакада удорожает строительство вдвое и больше. Например, скоростной трамвай от гоширка до Блюхера по эстакаде стоит 4,5 млрд рублей. Из них 2,5 млрд рублей — это стоимость эстакады, трамвайная часть — около 1 млрд руб., остальное — вынос сетей. Проспект в эстакадном исполнении никто не считал, думаю это около 20 млрд рублей. На Российской эстакада не нужна — там трамвайная часть проекта без выноса сетей оценивается предварительно в 800 млн рублей.

**— А если оставить ситуацию с электротранспортом как есть, какие могут наступить последствия?**

А. Ф.: Автобусы, имеющие сильных лоббистов во власти, «съедят» весь рынок и город погрязнет в пробках. Города России в большинстве уже не могут справиться с переизбытком автобусов. А вос-

становление инфраструктуры электротранспорта, как вы уже видите на примере проспекта, — это хлопотное дело, за которое страшно браться. Основная головная боль — длительность и стоимость земельных процедур.

**— Как считаешь, почему в Уфе не стали популярными другие проекты рельсового транспорта? Та же городская электричка...**

А. Ф.: Он не был подкреплен логистикой. Городская электричка в Уфе эффективна, может быть, только из Шапки до Демы. Ехать из центра до Черниковки проще на автобусе, а из центра до Шапки, может быть, на электричке быстрее, но время от станции до дома «съест» всю экономию. Потому что внутримикрорайонные подвозные маршруты, трамвайные, проработаны не были.

**— Ты не так давно вышел с идеей объединения МУЭТ и «Башавтотранса». Чем ты убеждал кураторов в необходимости этого решения?**

А. Ф.: У такого объединения много плюсов и почти нет минусов. Объединенные компании работают во многих городах — в Москве, Краснодаре, Набережных Челнах, Казани. Это позволило бы сделать два уязвимых с точки зрения конкуренции с частниками предприятия одной большой сильной компанией. Во-первых, мы предложили создать акционерное общество — то есть структуру, понятную инвесторам, в том числе банкам. Во-вторых, это экономия на административном аппарате. Это возможность убрать дублирующие маршруты автобусов «Башавтотранса» и наши. Можно рассчитать, что будет эффективнее. Сейчас мы два предприятия, и вступать в такой «сговор», выражаясь языком УФАС, не имеем права, так как должны думать каждый об извлечении своей прибыли. Еще одно преимущество — у единой компании может быть единый проездной билет, который позволит пассажиру свободно пересаживаться с транспорта на транспорт внутри одной компании. Это новые виды тарифов, удобные пассажирам — часовые, суточные... Сейчас мы с «Башавтотрансом», на мой взгляд, конкурируем в ущерб себе. Между тем,

наши основные конкуренты, — это частники. У них, по моим подсчетам, годовая выручка около 4,5 млрд рублей, у нас с «Башавтотрансом» суммарно 1,6 млрд руб. И эта пропорция меняется не в нашу пользу. То есть рынок мы теряем. К сожалению.

**— Слияние позволило бы снять нагрузку с бюджета?**

А. Ф.: Вряд ли на первых порах. Но в тех же пределах госфинансирования оставались бы деньги на развитие.

**— Пару лет назад городские власти активно обсуждали развитие канатных дорог как вида общественного транспорта. На твой взгляд, в этом есть резон?**

А. Ф.: Канатки — хороший вариант для таких городов как Уфа, где есть перепад высот и водные преграды. Я, например, категорически приветствовал строительство такой дороги из Демы до телецентра. Это самый короткий и быстрый вариант добраться до центра и назад и дешевле, чем строительство трамвая или метро. Единственное — сразу обсуждалось, что при такой пропускной способности, какую должна иметь канатная дорога, на точках посадки и высадки должны быть проработаны варианты вывоза-подвоза людей. Проект от ДОКА до ТРЦ «Планета» тоже интересный. Она бы прошла над районом, где нет жилой застройки, и имела бы минимальный техногенный риск. В вот третий вариант канатки — от ТЦ «Юрюзань» до Сипайлово — с самого начала выглядел спорным и больше походил на аттракцион с бонусом в виде бесплатного выделение кому-то участков. Но, насколько мне известно, пока ни один из трех проектов канатной дороги не получил продолжения.

**— У МУЭТ самого в управлении есть канатная дорога. Не задумывались над ее продолжением?**

А. Ф.: Мы считали продление на другой берег Уфы. Это примерно 20 млн руб. В принципе такие траты мы могли бы окупить за три года, так как тратим около 6 млн руб. в год на содержание водной переправы на Зауфимье. Но пока и этих денег нет.

**Подготовила Наталья Павлова**

## Двор с умом

### Стандарты для придомовых территорий

Инициативы создания «умного» двора пока нечасты. Хотя появление дворов без машин, внедрение smart-элементов в новых жилых комплексах Москвы, Подмоскovie, Санкт-Петербурга и других городов говорит о том, что уютные дворы, оснащенные по последнему слову техники, со временем будут повсюду. Столичный департамент информационных технологий планирует уже в этом году запустить пилотный «умный» квартал в Люблино. Среди технологий, которые, возможно, будут тестироваться, — интеллектуальный контроль заполняемости мусорных контейнеров и вывоза твердых бытовых отходов, их автоматическая сортировка, системы адаптивного освещения подъездов.

В прошлом году КБ «Стрелка» на основе успешного опыта внедрения сводного стандарта благоустройства улиц в рамках программы «Развитие индустрии отдыха и туризма» занималось разработкой стандарта благоустройства дворовых территорий. В итоге были заданы основные векторы развития дворов Москвы в условиях сложившейся застройки. Применение предложенных решений способствует формированию пространственной базы, на основе которой возможно активное развитие «умного» двора.

Среди интересных проектов, реализующих принцип «умного» двора, — микрорайон «В лесу», проект архитектурного бюро Speech. «Конечно, не всего удалось добиться, например выходы из подземных гаражей расположены во дворах, но в целом это был беспорный прорыв. В рамках каждого жилого квартала удалось создать полноценное комфортное дворовое пространство, свободное от ма-

шин. В других наших проектах мы также стараемся последовательно воплощать эти принципы, — говорит руководитель архитектурного бюро Speech Сергей Чобан. — Внутренний двор жилого комплекса должен обладать целым рядом характеристик. Во-первых, это пространство, габариты которого превышают или как минимум сопоставимы с высотой окружающих его зданий. Конечно, я говорю сейчас о климате среднерусской полосы, в более жарких городах дворы могут быть более узкими, поскольку тень в них бывает очень нужна и желанна. В других наших проектах мы также стараемся последовательно воплощать эти принципы.

### Уникальность места

Умные дворы способны превратить каждую улицу в уникальное место, имеющее свою индивидуальность, архитектурную неповторимость. «Кроме того, обращенные к нему секции жилых домов должны иметь индивидуальные фасады — у каждого подъезда должно быть свое лицо, по которому жильцы безошибочно идентифицируют, — продолжает господин Чобан. — Плюс, конечно, сама территория двора должна быть качественно озеленена и гармонично зонирована на пространства, предназначенные для разных групп населения». Реализация этой концеп-

ции создает дружелюбную среду для удобной жизни и общения людей, способствует в той или иной мере формированию комыонити, объединяет жителей и позволяет сделать среду максимально насыщенной и разнообразной.

Если обратиться за практическим советом к архитектору, то он ответит, что функциональное наполнение двора необходимо тщательно продумать еще на стадии разработки проекта, причем продумать как для теплого сезона, так и для зимнего периода. И конечно, особенно тщательно следует выбирать материалы и внешний вид жилого комплекса. Например, необходимо избегать расположения технических сооружений (выходов из подземных гаражей) посреди двора, а также подсобных помещений с глухими фасадами по его периметру. В советских микрорайонах, в частности, нагрузка магазинов, расположенных на первых этажах жилых домов, осуществлялась именно из дворов. С точки зрения повседневного удобства жильцов этих домов такое недопустимо. Во двор должны быть обращены лишь организации, имеющие общественные функции: детские клубы, небольшие мастерские, возможно, камерные квартальные библиотеки — в общем, все то, что объединяло бы жильцов, способствовало бы их общению.

**Мария Владимировна**



### КОНТЕКСТ

### ГРАЖДАН ПРИВЛЕКУТ К ФОРМИРОВАНИЮ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

С городами России тестируется новая модель бюджетирования локальных городских проектов. Федеральный центр начал выделять средства по целевой программе формирования современной городской среды. Ее суть в том, что кроме федерального и региональных бюджетов соинвесторами (а равно и инициаторами) проектов по благоустройству дворов и общественных территорий должны становиться сами граждане. В Башкирии программа стартовала в марте. Ее годовой бюджет определен в 1,3 млрд рублей, из которых федеральный центр выделит 856 млн рублей. Уфа получил около 450 млн рублей, или примерно треть от этой суммы. Доля участия граждан — около 5% от общего бюджета программы.

Начат проект что называется «с колес» — так, муниципалитетам на формирование перечня объектов отвели всего около месяца и неизвестно, какую роль в отборе сумели сыграть горожане. По данным министерства жилищно-коммунального хозяйства, к этому времени из 23 городов и городских поселений поступили заявки на благоустройство 354 дворов и 35 общественных территорий (15 парков, пяти скверов, трех площадей, шести пешеходных зон, аллеи, набережной и спортивной площадки). Около двух третей субсидий будет направлено на благоустройство дворов, то есть около 2,5 млн рублей на каждый двор, включенный в программу до конца года. **Ирина Самойлова**

## «УфаБетонСервис»: оперативность и качество



Известно, что в основе любого здания должен быть крепкий и надежный фундамент, а для этого необходим качественный и прочный бетон, соответствующий самым высоким стандартам. В числе уфимских производителей качественного бетона стоит отметить ООО «УфаБетонСервис», работающее в этой сфере с 2010 года.

Первоначально предприятие находилось на улице Гурьевской в Уфе, однако спустя несколько лет успешной работы компания приняла решение о расширении производства: прежний завод уже не мог справиться с возрастающими объемами. В 2014 году «УфаБетонСервис» приобрел современный турецкий завод по выпуску бетона. В том же году компания отметила новоселье в Кузнецовском затоне, где и расположена производственная площадка. Мощность новой установки составляет 60 кубометров в час, или 10 грузевых автобетоносмесителей. Иными словами, на загрузку каждой машины уходит всего пять минут. Насколько это быстро, судите сами: для заливки бетонной подушки под фундамент в уфимском жилом комплексе «Южный» потребовалось 1200 кубометров смеси. Весь процесс занял всего 20 часов, включая время на доставку бетона от завода до строительной площадки.

Высокая производительность завода «УфаБетонСервис» и наличие собственного парка автобетоносмесителей позволяет компании оперативно доставлять свежий бетон на строящиеся объекты. Одно из важнейших преимуществ компании заключается в том, что производство расположено внутри города. Это особенно удоб-

но и для клиентов, поскольку на территории Уфы бетонных заводов не так много: большинство производственных площадок находятся за пределами столицы, что вызывает сложности с доставкой бетона в периоды ограничения движения для большого грузового транспорта и тщательного весового контроля на трассах. Очевидно, что автопарк «УфаБетонСервис» таких проблем не испытывает.

Стоит отметить, что продукция компании активно используется при строительстве многих зданий в Уфе и в городах республики: в частности, предприятие тесно сотрудничает с застройщиками жилых комплексов «Южный», «Квартал Энтузиастов», «Серебряный ручей» и ряда других объектов. Кроме того, растворы производства ООО «УфаБетонСервис» применялись при возведении социальных домов Фонда развития жилищного строительства РБ в микрорайоне Кузнецовский Затон, на улице Геологов.

Сегодня в ассортименте продукции ООО «УфаБетонСервис» — бетон и строительные растворы всех марок. Во время работы компания взялась и за производство нестандартных бетонов с заявленными заказчиком свойствами. Подобный опыт у уфимских технологов уже есть: одна из крупных нефтяных компаний при проектировании нового исследовательского центра запланировала строительство рентген-кабинета. В техзадании к будущему материалу было в частности указано, что новый бетон не должен пропускать рентгеновские лучи. И «УфаБетонСервис» успешно справился с заданием. Интересно, что этот же проект стал основой для дипломной работы одной из студенток УГНТУ: защита прошла успешно.



«Это была уникальная разработка, и рецептуру смеси мы составляли сами, — рассказывает заместитель директора ООО «УфаБетонСервис» Римма Ильясова. — Почти месяц мы готовились, испытывали бетон в лабораторных условиях и в итоге сумели создать рецепт подходящего продукта. Это называется баритовый бетон, но собственно барита там немного. Основную массу бетона составляет магнетит, очень тяжелый материал. Готовая смесь получается почти в два раза плотнее обычных бетонов, за счет чего лучи не могут преодолеть преграду, сделанную из такого материала».

Доверие застройщиков к производителю бетона обусловлено в том числе и высоким качеством продукции. В первую очередь, «УфаБетонСервис» проводит строгий контроль как поступающего сырья, так и готовых смесей на соответствие стандартам: специально для этого компания оснастила собственную лицензированную лабораторию проверки качества. Сырье для производства бетона компания заказывает у проверенных поставщиков из Уфы и Стерлитамака.

Особое внимание компания уделяет экологической безопасности производства. На предприятии построены очистные сооружения, действует система рециклинга сточных вод, которые после очистки вновь направляются на обеспечение производственного процесса. Кроме этого, производственная площадка оснащена специальными фильтрами, которые очищают воздух от твердых частиц. Как результат, деятельность завода не влечет за собой ни шума, ни пыли, что крайне важно для современного города.

Уфа, Кузнецовский затон, 11/5  
Тел.: 8 (347) 266-50-10  
8 (927) 236-50-10  
www.ufabetonservice.ru

# Верный способ попасть в историю

## Коммерсантъ

Башкортостан

### BUSINESS GUIDE

## Review

+7 (347) 292 79 66

ufa.kommersant.ru