

Реформа транспортной системы столицы стала возможна благодаря инженеринговой концепции

программа

Москва поедет быстрее

Московское правительство направляет колоссальные силы и средства на реформирование городской транспортной системы: реконструируются и строятся скоростные магистрали, расширяется сеть метрополитена, вводятся ограничения на движение и парковку, проектируются транспортно-пересадочные узлы и т.д.

автор / МИХАИЛ НЕСТЕРОВ

ОГРОМНЫЙ объем работы потребовал нового подхода в организации строительства. Реализацией значительной части программы по развитию транспортной инфраструктуры столицы занимаются специалисты инженеринговой компании «Мосинжпроект».

Чтобы Москва поехала, нужно пересадить горожан с личного на комфортный общественный транспорт. Именно эта идея лежит в основе столичной транспортной реформы. Пожалуй, самым удобным видом общественного транспорта является метрополитен. По результатам соответствующей программы, рассчитанной до 2020 года, в системе метро появится еще как минимум 79 станций, для обслуживания новых участков реконструируют 7 и построят 9 электродепо.

Подземкой свяжут исторический центр Москвы с присоединенными территориями, метро также дойдет в отдаленные районы, где его ждут, порой, десятилетиями (уже дождался жители Новокосино, Жулебино, Братеево). Кроме того, часть новых станций рассчитана на оптимизацию пассажирских потоков из Московской области. Например, новая Кожуховская линия разгрузит Таганско-Краснопресненскую ветку. В свою очередь, «фиолетовую» линию продлят до подмосковного города Котельники, избавив печально известную станцию «Выхино» от давки.

Задачам перераспределения пассажиропотоков, конечно, в главной степени отвечает Третий пересадочный контур или «Второе кольцо» метро, который позволит осуществлять пересадку между радиальными линиями, не доезжая до центра и действующей кольцевой ветки. Кроме того, в систему общественного транспорта интегрируют Малое кольцо Московской железной дороги. «По загрузке метрополитена мы находимся на втором месте после токийского метро. Если проблему перегруженности станций на радиальных направлениях можно устранить, продлевая эти линии дальше, то перегруженность центральной части метро можно решить только созданием дополнительных пересадочных контуров», — считает мэр Москвы Сергей Собянин.

По итогам программы свыше 90% москвичей будут иметь метро в шаговой доступности. Общественный транспорт получит приоритет на дорогах: при реконструкции вылетных магистралей ему отводят выделенные полосы. Впрочем, серьезный объем мер направлен и на владельцев личного транспорта. Отказавшись от дорогостоящего Четвертого транспортного кольца, столичные власти предложили более эффективный проект системы хордовых магистралей, которая обеспечит скоростной внутригородской транзит. Реконструкцией

вылетных магистралей предусмотрена организация бесветофорного движения. Кроме того, уже активно ведется реконструкция МКАД, на котором модернизируют исчерпавшие свой ресурс развязки типа «клеверный лист». Они получают прямоповоротные съезды.

Не менее значимым вектором развития транспортной инфраструктуры города является создание интегрированной системы транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Как отмечает заместитель мэра Москвы по градостроительной политике и строительству Марат Хуснуллин, «важно не только построить метро и дороги, нужно увязать их в единый узел, который позволит пассажирам совершать пересадку, не теряя времени». Всего в столице планируется разместить 255 ТПУ, в том числе 160 капитальных сооружений.

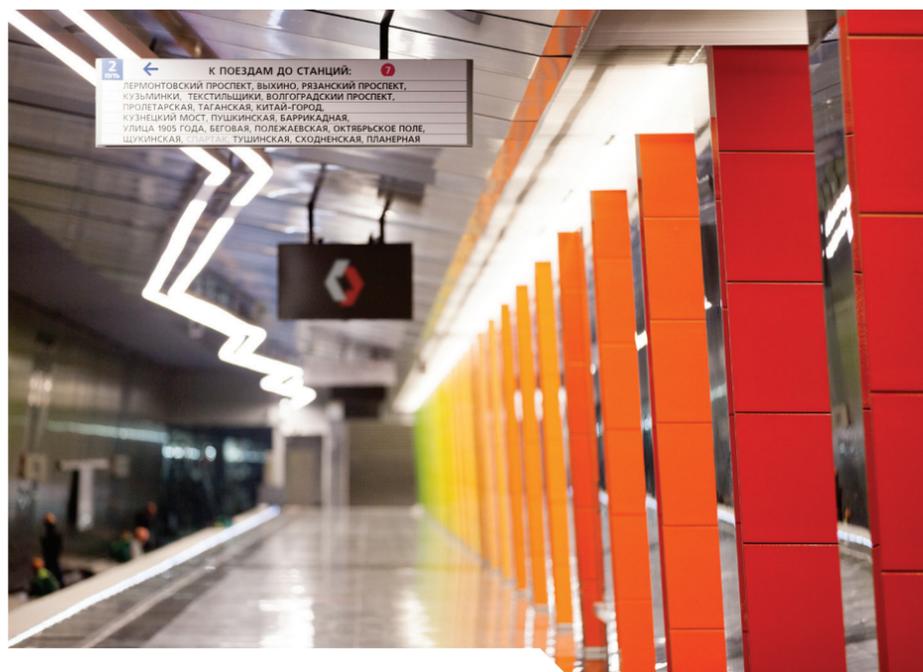
Транспортно-пересадочные узлы призваны стать главным символом привлекательности общественного транспорта Москвы: в их состав войдут метрополитен, наземный общественный транспорт, личный автомобильный транспорт.

Грандиозные планы по развитию транспортной инфраструктуры столицы потребовали нового подхода в организации строительства. Управлением значимых проектов занялись специалисты инженеринговой компании «Мосинжпроект», созданной на базе одноименного проектного института с более чем полувековой историей проектирования транспортной и инженерной инфраструктуры.

«Компания действует как направляющая сила. Команда высококлассных менеджеров организует и ведет весь комплекс работ от изысканий до пуска объектов в эксплуатацию. Благодаря сосредоточению всех функций в одном месте удается оптимизировать сроки и стоимость возведения объектов. Тем же целям отвечают исследовательские и инженерные научные центры «Мосинжпроекта». Так, применение инженеринговой концепции и инновационных методов строительства позволило существенно сократить сроки и стоимость реализации программы «Метро-2020». При оценке ее в 1 трлн руб. «Мосинжпроект» сэкономил заказчику 250 млрд, что соответствует стоимости примерно 50 км новых линий. При этом компания продемонстрировала, что станции неглубокого заложения можно строить всего за 1,5 года», — объясняет генеральный директор «Мосинжпроекта» Константин Матвеев.

Сегодня «Мосинжпроект» осуществляет оперативное управление программой развития метрополитена, строительства ТПУ, генеральное проектирование и функции технического заказчика при реконструкции вылетных магистралей и МКАД, проектирование участков Северо-Западной и Северо-Восточной хорд. Кроме того, инженеры компании заняты реконструкцией главной спортивной арены Чемпионата мира по футболу-2018 — стадиона «Лужники» ✕

ЧТОБЫ МОСКВА ПОЕХАЛА, НУЖНО ПЕРЕСАДИТЬ ГОРОЖАН С ЛИЧНОГО НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ



Станция метро «Жулебино».

252

СТАНЦИИ И 451 КИЛОМЕТР ПУТЕЙ БУДУТ В МОСКОВСКОМ МЕТРО К 2020 ГОДУ