

МОСКВУ ИЗБАВЛЯЮТ ОТ ПРОБОК ИНЖИНИРИНГОВАЯ КОНЦЕПЦИЯ В РЕШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

Решение «дорожного вопроса» сегодня является ключевым для дальнейшего развития Москвы. Градостроители уже реализуют комплексную программу преобразования транспортной системы: активно реконструируется и расширяется улично-дорожная сеть столицы, ударными темпами строится метрополитен, проектируются транспортно-пересадочные узлы и т.д. Главной целью транспортной реформы столицы является создание системы комфортного общественного транспорта.

Комфортный общественный транспорт — это не миф. Сегодня уже реализуется существенная часть решений для того, чтобы пользоваться им стало удобно. Так, общественный транспорт получил приоритет на дорогах: для этого при строительстве и реконструкции магистралей устраивают выделенные полосы, то есть общественный транспорт не стоит в пробках.

Система перехватывающих парковок, развивающаяся сегодня в Москве, дает возможность не тратить время и нервы на дорожные заторы. Жители отдаленных районов или области могут доехать до ближайшей



Генеральный директор ОАО «Мосинжпроект» К. Н. Матвеев инспектирует ход работ.

станции метро, спокойно оставить автомобиль в паркинге и продолжить свой путь на общественном транспорте.

В перспективе станет свободнее и на дорогах. Отказавшись от проекта Четвертого транспортного кольца, власти предложили более эффективную систему хордовых магистралей, которая обеспечит скоростной внутригородской транзит и увеличит

количество поперечных связей между районами. Кроме того, активно ведется работа по реконструкции вылетных магистралей, которая помимо прочего предусматривает организацию бесцветофорного движения. Также реконструируется МКАД, в частности, исчерпавшие пропускную способность развязки типа «клеверный лист», которые получают прямоповоротные съезды.



Выход тоннелепроходческого щита на станции Румянцево.

В 2014 году в столице планируется построить порядка 80 км дорог, а всего за три года будет проложено и реконструировано 240 км дорожного полотна, построено 40 транспортных развязок.

Пример подают метростроители

Однако главная ставка делается все же на развитие сети метрополитена. Напомним, принятая два года назад соответствующая программа предполагает строительство до 2020 года более 160 километров путей, 79 станций, реконструкцию 7 и строительство 9 электродепо.

Свыше 90% москвичей будут иметь метро в шаговой доступности. Особенно важно это для жителей отдаленных районов. Например, станции метрополитена уже получили жители Жулебино, Новокосино, Братеево и т.д. Свяжут метрополитеном «Новую Москву» и исторический центр столицы. Метро продолжит «экспансию» в Московскую область. «Измюминкой» программы, конечно, является Третий пересадочный контур, который позволит качественно перераспределить пассажиропотоки. «Второе кольцо» замкнется в 2017 году, соединив все радиальные ветки, и позволит осуществлять пересадку между линиями, не доезжая до центра и действующей кольцевой. Ожидается, что пассажиропоток на перегруженных участках за счет ТПК уменьшится на 30-50%.

Первые результаты впечатляют: за три года в Москве построено 12 станций, 26 километров путей, 3 электродепо. На высокие темпы метростроители вышли в 2013 году. В ноябре открылись станции «Лермонтовский проспект» и «Жулебино» Таганско-Краснопресненской линии. Новый участок позволил разгрузить один из самых проблемных транспортных узлов — станцию «Выхино». Нагрузка на него сократилась на 40%. Открытие участка положительно сказалось и на местной дорожно-уличной сети.

После тщательных пуско-наладочных работ в январе 2014 года принял пассажиров участок «Деловой центр» — «Парк Победы» формирующейся Калининско-Солнцевской линии. Новый участок обеспечил дополнительный транспортный сообщением ММДЦ «Москва-Сити», а в ближайшей перспективе КСЛ свяжет с центром (станция «Третьяковская») «Новую Москву». Рассматривается возможность продления линии до Внукова.

В феврале 2014 года запустили движение по новому участку Бутовской линии от станции «Улица Старокачаловская» до станции «Битцевский парк». Благодаря ему у жителей крупнейшего района Бутово появилась альтернатива в маршруте передвижения до центра города: туда теперь можно попасть не только по Серпуховско-Тимирязевской, но и по Калужско-Рижской линии.

В этом году планируется сдать в эксплуатацию еще, как минимум, пять станций. В «Новую Москву» пройдет Сокольническая линия. Участок включает три станции: «Тропарево», «Румянцево», «Саларьево». Получит продолжение на юго-востоке Таганско-Краснопресненская линия, где активными темпами ведется строительство станции «Котельни-

ки». Ввод в эксплуатацию станции и дальнейшее строительство там современного транспортно-пересадочного узла позволит повысить качество обслуживания пассажиров. На фиолетовой ветке также появится станция «Спартак», которая обеспечит транспортную доступность для одноименного стадиона. На нем пройдет часть игр Чемпионата мира по футболу-2018.

«В этом году мы начали строить длинные трассы, новое радиальное направление, которые закончим в течение двух-трех лет, и они дадут колоссальный прорыв, — объясняет заместитель мэра Москвы по градостроительной политике и строительству Марат Хуснуллин. — Собрав строительство метро и железных дорог вместе, могу с уверенностью сказать, что в 2015-2016 годах мы будем мировыми лидерами».

Новый подход

На строительстве московского метрополитена сегодня заняты ведущие компании стран СНГ, управление всеми процессами осуществляет высококлассная команда менеджеров инженеринговой компании «Мосинжпроект». «Компания действует как направляющая сила. Команда наших инженеров 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», — объясняет генеральный директор ОАО «Мосинжпроект» Константин Матвеев.

Для повышения темпов строительства «Мосинжпроект» пригласил европейских метростроителей. По их технологии (так называемый «малдридский метод») на ряде участков планируется проложить двухпутные тоннели. Впрочем, инновационные решения предлагают и отечественные специалисты.

Так, сотрудники Научно-инженерного центра освоения подземного пространства (НИЦ ОПП) «Мосинжпроект» предложили использовать при строительстве станционных комплексов технологию «стена в грунте» в качестве несущей конструкции. Это позволит сократить срок строительства на полгода.

Политические события на Украине повлекли перебои с поставкой чугуна и стальной арматуры. Это вынудило инженеров форсировать сейчас разработку новых технологических решений. Например, на участке Люблинско-Дмитровской линии строители успешно применили технологию возведения тоннельной обделки безопалубочным способом с применением фибробрызгбетона. Полученный опыт теперь планируется использовать и на других участках. «Это позволит на 8-10% сократить объем выработки, примерно на 25% — расход материала и на 10% сэкономить время производства работ», — объясняет начальник НИЦ ОПП «Мосинжпроект» Валерий Меркин.

Эксперты считают, что колоссальная программа развития московского метрополитена важна не только для улучшения транспортной инфраструктуры столицы, она станет отправной точкой для развития всей отечественной отрасли метростроения.

Елена СТРЕЛКОВА..

ИНЖИНИРИНГОВАЯ КОМПАНИЯ МОСИНЖПРОЕКТ

Инженерное обеспечение
инвестиционно-строительных проектов

Управляющая компания
по строительству

**162 км путей и
79 станций**
московского метрополитена

Управляющая компания
по строительству

**48 транспортно-
пересадочных
узлов** в системе
московского метрополитена

Генеральный проектировщик
реконструкции

**12 вылетных
магистралей**
Москвы

Управляющая компания
реконструкции главной
площадки чемпионата мира
по футболу-2018 —

**стадиона
«Лужники»**

Сверчков пер., д. 4/1, Москва, 101990,
тел: (495) 225-19-40