

ДО МЕТРО – ПЕШКОМ

ПОДЗЕМКА ДОЙДЕТ ДО КАЖДОГО

72 новые станции построят
с 2013 по 2020 год

стр. II

ТРЕТИЙ ПЕРЕСАДОЧНЫЙ КОНТУР:

от «Сокольников»
до «Электровзводской»
за три минуты

стр. III



2020

39

станций будет
построено с
2016 по 2020 год

2015

33

новые
станции
появятся
в период
с 2013 по
2015 год

2010

11

станций
открыты
в период
с 2006 по
2010 год

2005

9

станций
введено
с 2001 по
2005 год

РЯДОМ С ДОМОМ:

93% москвичей будут
жить в шаговой доступности
от станций подземки

стр. II

ПРЯМАЯ ВЫГОДА:

квартиры станут дороже,
спрос – выше

стр. II



До метро – пешком

Подземка дойдет до каждого

К 2020 году в Москве планируется реализовать беспрецедентную по своим масштабам программу строительства метрополитена: протяженность линий увеличится с 313,2 км до 451 км, с 2013 по 2020 год появятся 72 новые станции, и москвичам не придется тратить время и деньги, чтобы «подскочить» до метро.

В обозримом будущем 93% жителей города будут жить в шаговой доступности от метро. Уже в ближайшее время подземка придет в такие труднодоступные районы, как Жулебино и Бутово. Две новые станции Таганско-Краснопресненской линии, «Лермонтовский проспект» и «Жулебино», облегчат поездки в центр около 100 тыс. жителей района Жулебино – добраться до нужной точки можно будет на полчаса быстрее. Кроме того, новые станции заберут часть пассажиров у «Выхино» – загруженность транспортного узла снизится в два раза. Жителям Северного и Южного Бутова, а их 470 тыс., предоставят свободу выбора: станция «Лесопарковая» позволит им самим решать, какой из двух веток воспользоваться – Серпуховско-Тимирязевской или Калужско-Рижской. Участок Люблинско-Дмитровской линии, «Марьяна Роша» – «Селигерская», даст свободу передвижения 400 тыс. человек, которые живут в районах Бутырский, Бескудниковский, Восточное и Западное Дегунино. Каждая поездка станет минимум (без учета пробок) на 15–20 минут короче. Кроме того, строительство этой линии облегчит жизнь жителям района Северный, а 220-тысячное население Тропарево-Никулина и Теплого Стана ждет окончания строительства всего одной станции. «Тропарево», способной в разы улучшить транспортную ситуацию на юго-западе столицы.

Строительство новых линий и станций позволит перераспределить пассажиропотоки не только на перегруженных линиях самого метро, но и на наземном транспорте, а также снизить нагрузку на автомобильные магистрали.

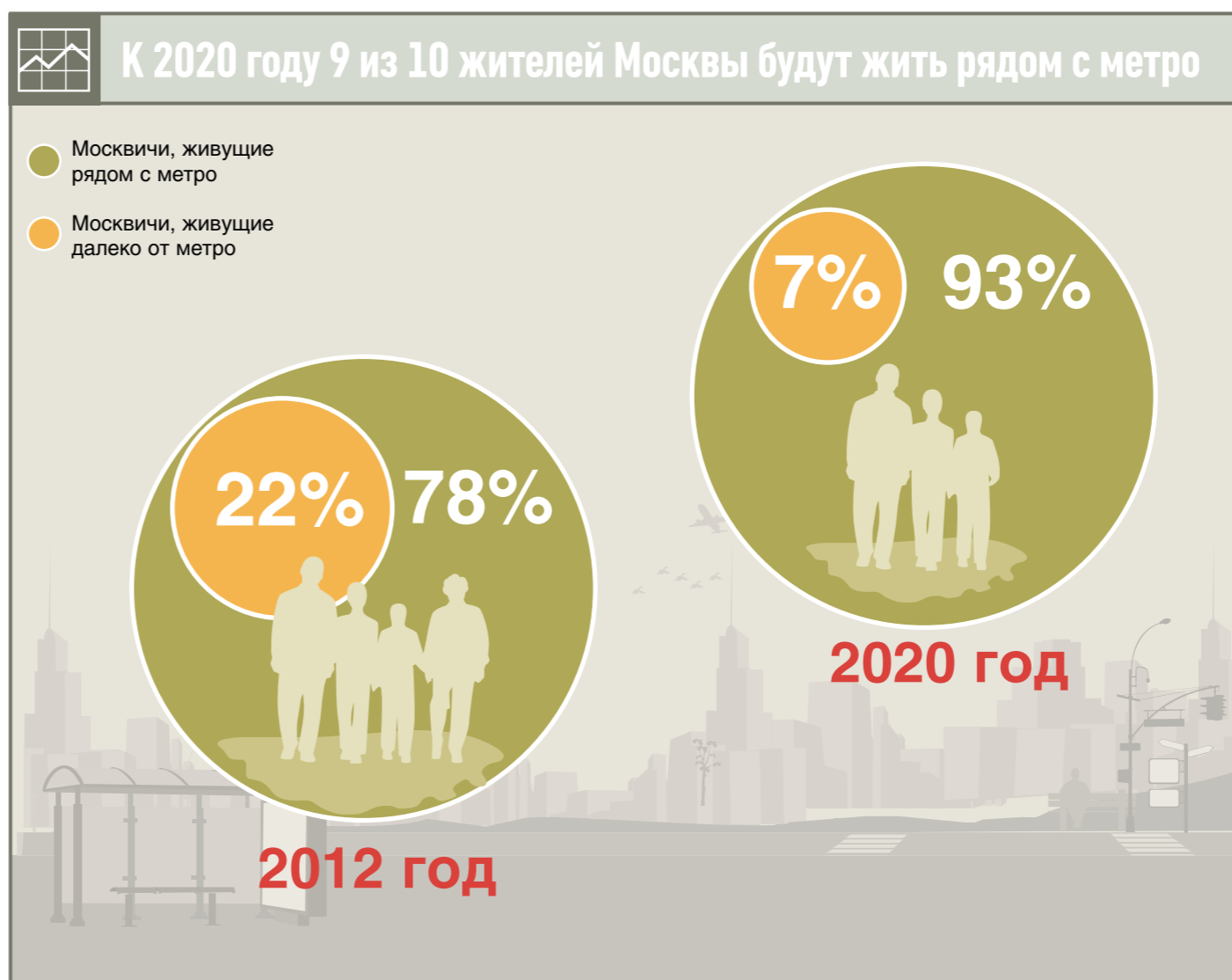
Во-первых, не придется тратить дополнительное время в рабочие часы. Сегодня в среднем москвичи тратят около 30 минут, чтобы доехать от дома



В ЧАСЫ ПИК СТОЛИЧНАЯ ПОДЗЕМКА ПЕРЕГРУЖЕНА НА 40%. ЕЖЕГОДНО ПАССАЖИРОПОТОК УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 2–3%. УЖЕ ЧЕРЕЗ 5–7 ЛЕТ ЭТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К КОЛЛАПСУ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЭТО КАСАЕТСЯ СТАНЦИЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ И ЦЕНТРА. МЕТРОПОЛИТЕН В ШАГОВОЙ ДОСТУПНОСТИ – РЕАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЯ ВРЕМЕНИ И ДЕНЕГ

до метро на общественном транспорте. Получается, что за день дорога отнимает целый час времени. А это – 21 час в месяц и более недели свободного времени в год.

Не секрет, что наличие станции метрополитена в пешей доступности – немаловажный фактор при оценке стоимости недвижимости в том или ином районе. Согласно подсчетам экспертов, с появлением метро в районе стоимость жилья поднимается минимум на 15–20%, к тому же существенно вырастает и спрос на такое жилье. Таким образом, помимо самого важного, экономии личного времени, москвичи, живущие в районах, где строится новое метро, получают весомый материальный «бонус».



ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Квартира рядом с метро – это мечта многих жителей столицы. Несмотря на то что протяженность линий столичной подземки составляет свыше 300 км, далеко не все районы Москвы могут похвастаться станциями метрополитена в шаговой доступности. Близость метро, помимо удобства для жителей, является и важным ценообразующим фактором. Известно, что открытие новых станций метро дает порядка 15% прироста стоимости жилья в расположенных поблизости домах. Примерно такую же картину можно наблюдать и на первичном рынке. Если в сегменте эконом-класса в среднем по Москве стоимость квадратного метра сегодня составляет 127,8 тыс. руб., то в десяти самых близких к метро ЖК средняя стоимость «квадрата» – 150 тыс. рублей. Если же взять 5 проектов, расположенных на расстоянии менее 500 метров от ближайшей станции метро, то в них средняя стоимость квадратного метра будет и того выше – 163 тыс. рублей. Это более чем на 20% больше, чем в среднем по столице.



По жизни в пробках

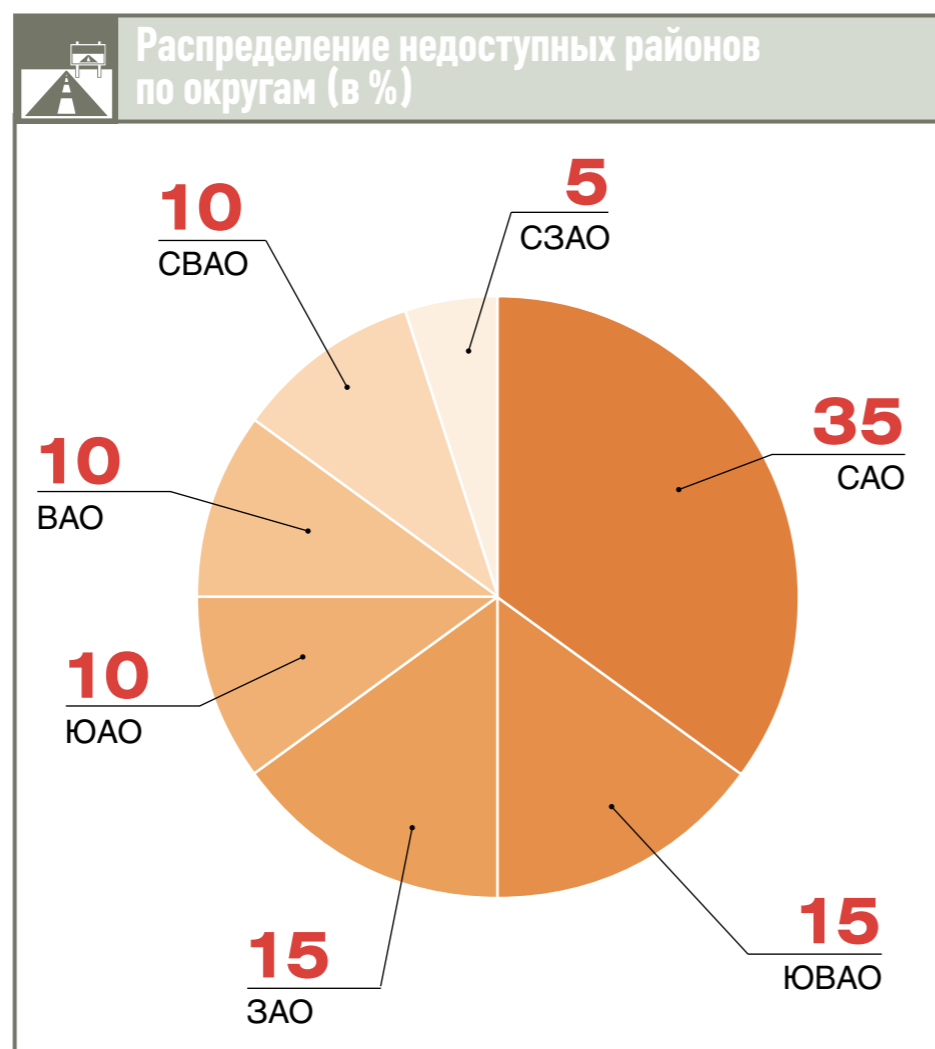
Рейтинг недоступных районов Москвы в пределах МКАД

Аналитики компании «Метриум Групп» составили рейтинг районов Москвы, расположенных в пределах МКАД, до которых сложно добраться как на общественном, так и на личном транспорте. Многие из них имеют один или два въезда, которые забиты машинами. И в пробках приходится стоять как автомобилистам, так и тем, кто хочет доехать на общественном транспорте до метро.

На первой стадии многоступенчатого отбора специалисты выбрали районы, на территории которых нет собственных станций метро. После этого были отсеяны районы, по границам которых проходят линии метрополитена, а расстояние от самых дальних точек до станций не превышает 3 километров. В результате были отобраны 20 районов. Три из них располагают собственными станциями метро, но жителям самых удаленных частей этих районов необходимо преодолевать расстояние свыше 3 км, чтобы добраться до подземки.

Безоговорочным лидером со знаком минус стал московский район Капотня. С минимальным отрывом вторую строчку антирейтинга занял Дмитровский район. Зона между Коровинским и Дмитровским шоссе вообще считается одной из самых труднодоступных в Москве. Она расположена между серой и зеленой ветками столичной подземки, однако доступ к ним перекрыт Савеловским и Ленинградским направлениями Московской железной дороги.

Замыкает тройку лидеров Ярославский район. Он растянулся на 5 км вдоль Ярославского шоссе между парком «Лосиный Остров» и Ярославским направлением МЖД, плотно



которой отрезает его от Калужско-Рижской линии. Злую шутку с этим районом сыграла именно его вытянутая форма. Очевидно, что та его часть, которая расположена ближе к центру и метро «ВДНХ», имеет значительно лучшие характеристики доступности, чем та часть, которая расположена у МКАД.

Четвертое и пятое места поделили между собой Бирюлево Западное и Восточное Дегунино. На седьмом месте расположились Бирюлево Восточное и Западное Дегунино.

В Бирюлево Западное можно попасть со стороны Варшавского шоссе, а в Восточное – с Люблинской улицы. Причем в обоих районах это

Место	Район	Ближайшие станции метро	Удаление от центра (км)	Округ
1	Капотня	«Люблино»	20	ЮВАО
2	Дмитровский	«Петровско-Разумовская»	15	САО
3	Ярославский	«ВДНХ»	11	СВАО
4–5	Бирюлево Западное	«Правая»	18	ЮАО
4–5	Восточное Дегунино	«Петровско-Разумовская»	14	САО
6	Очаково-Матвеевское	«Кунцевская», «Юго-Западная»	14	ЗАО
7	Бирюлево Восточное	«Царицыно»	17	ЮАО
8	Западное Дегунино	«Петровско-Разумовская»	13	САО
9	Бескудниковский	«Петровско-Разумовская»	11	САО
10	Лосиноостровский	«Бабушкинская»	13	СВАО
11	Вешняки	«Новогиреево»	11	ВАО
12–13	Коптево	«Войковская», «Владыкино»	12	САО
12–13	Хорошево-Мневники	«Октябрьское поле», «Полежаевская», «Молодежная»	8,5	СЗАО
14	Ивановское	«Новогиреево»	12	ВАО
15–17	Можайский	«Кунцевская», «Славянский бульвар»	13	ЗАО
15–17	Головинский	«Водный стадион»	13	САО
15–17	Ховрино	«Речной вокзал»	16	САО
18	Нижегородский	«Марксистская», «Рязанский проспект»	5,6	ЮВАО
19	Печатники	«Печатники», «Текстильщики», «Марьино»	11	ЮВАО
20	Раменки	«Университет», «Студенческая», «Кутузовская», «Воробьевы горы»	9,5	ЗАО

единственный въезд, если не считать МКАД.

Предпоследнее место в антирейтинге занимает Бескудниковский район, четвертый представитель Северного административного округа в десятке. Как и остальные северные «товарищи по несчастью», он расположился на Дмитровском и Коровинском шоссе.

Прямого соседства с железнодорожными ветками район не имеет, но испытывает на себе влияние Савеловского и Ленинградского направлений, из-за которых единственная более или менее доступная станция метро – это все та же «Петровско-Разумовская».

Замыкает список самых недоступных районов Лосиноостровский. Здесь

все та же проблема – железная дорога. Впрочем, она ограничивает район только с одной стороны, а с противоположной он имеет доступ к станциям метро «Бабушкинская» и «Медведково». Показатели района «подкосило» большое расстояние от метро дальней части, примыкающей к МКАД и МЖД.

Пять колец для Москвы

Малое кольцо МЖД будет связано с метрополитеном



Пять колец московской подземки, которые появятся на транспортной карте столицы к 2018 году, позволят жителям города без пересадки в центре добраться из одного района в другой. 40 минут в день или почти сутки в месяц, 12 дней в год – экономно времени ощутит каждый москвич. Третий пересадочный контур, или второе кольцо метро, и.о. руководителя стройкомплекса столицы Марат Хуснуллин назвал «самым полезным» из того, что сегодня возводится в городе.

Путь от станции метро «Сокольники» до «Электрозаводской» с запуском второго кольца займет всего три минуты. Сегодня, чтобы добраться от одной станции до другой, нужно проехать весь центр с двумя пересадками, потратив более двадцати минут. Возможность попадать в соседние районы очень быстро даст новая эффективная транспортная система.

ТПК и кольцевая линия железной дороги, вопреки расхожему мнению, не будут дублировать друг друга. Они не конкурирующие, а дополняющие друг друга рельсовые системы. Второе кольцо Московского метрополитена больше смещено к югу Москвы. Если на севере оно пройдет в 1–2 станциях от существующей кольцевой, то на юге будет удалено на 5–6 станций (смотри инфографику). МК МЖД, наоборот, смещено к северу и полностью интегрировано в систему метрополитена и увязано с центральными пересадочными узлами.

Третий пересадочный контур в двух местах станет пересекаться с Малым кольцом Московской железной дороги, что позволит фактически сформировать в столице систему из пяти скоростных колец. Первое – уже существующая Кольцевая линия, второе – ТПК, третье – МК МЖД. Четвертое, самое большое кольцо

будет образовано южной частью ТПК и северной частью МК МЖД, пятое – наоборот, северной частью ТПК и южной частью МК МЖД. Пересадку с одного вида транспорта на другой предполагается организовать на станциях «Хорошевская» и «Нижегородская улица», которые превратятся в гигантские транспортно-пересадочные узлы. Кроме того, МК МЖД будет иметь пересадки с метрополитеном на станциях «Войковская», «Окружная» (станция Люблинско-Дмитровской линии, открытие планируется в 2014 году), «Владыкино», «Ботанический сад», «Улица Подбельского», «Черкизовская», «Партизанская», «Шоссе Энтузиастов», «Дубровка», «Автозаводская», «Ленинский проспект», «Спортивная», «Кутузовская», «Международная».

Никакой разницы между железной дорогой и метрополитеном пассажиры при этом не почувствуют, поскольку поезда на МК МЖД будут ездить в тактовом режиме с интервалом движения 3–5 минут. По сути, Малое кольцо станет незаметным метрополитеном. «Совокупная работа Третьего пересадочного контура и Малого кольца Москов-

ской железной дороги создаст эффективную транспортную систему, – уверен и.о. заместителя мэра столицы по вопросам градостро-

ительной политики и строительства Марат Хуснуллин. – В отличие от Кольцевой ветки ТПК будет использоваться не только для движения поездов по кругу. Будут созданы новые маршруты, которые позволят подвозить пассажиров, например, из Кожухова в Сокольники. Раньше таких возможностей для маневра у нас не было».

Малое кольцо Московской железной дороги откроется для пассажиров в 2015 году. Третий пересадочный контур полностью замкнется до конца 2018 года.

54

километра – протяженность Малого кольца Московской железной дороги

Быстрее и дешевле

На 2 млрд руб. дешевле, на 2 года быстрее – таков эффект от строительства каждой неглубокой станции метро. Только на сооружении Кожуховской линии подземки город выгадает 40 млрд бюджетных рублей.

Приоритет строительству станций неглубокого заложения и возведению тоннелей открытым способом позволит реализовать масштабную программу развития подземки, снизив стоимость работ на 20% без потери качества. Если в 2008–2010 годах один километр метро мелкого заложения вместе со станцией обходился в 6 млрд руб., а глубокого – от 8 до 10 млрд руб., то теперь цена вопроса снижена до 4,5 и 6–7 млрд соответственно.

По первоначальным планам всего несколько станций Кожуховской ветки, самой длинной из новых, должны были быть мелкого заложения. Но в результате перепроектирования удалось «поднять» все станции, кроме «Авиамоторной».

При строительстве Люблинско-Дмитровской линии город сэкономит 7 млрд рублей. Три станции нового радиуса из шести удалось «поднять»

наверх. «Селигерская», «Верхние Лихоборы» и «Окружная» будут возводиться открытым способом, с помощью тоннелепроходческих щитов, на глубине около 20 метров, а не 60, как предусматривалось изначально.

Отказавшись от строительства половины станций северного участка Третьего пересадочного контура на 70-метровой глубине, город выгадал еще 6 млрд рублей. «Петровский парк», «Ходынский поле» и «Хорошевскую» удалось поднять до 25 метров. Каждая станция вместе с перегонем дала экономию в 2 млрд руб., а также сокращение нормативных сроков строительства на 2 года. Дополнительная экономия может также возникнуть при сооружении станции «Нижняя Масловка», которую планировали строить горнопроходческим способом: два тоннеля для движения поездов и один – для платформенной части станции. Однако проектная компания «Геодата Инжиниринг» предложила технологию, позволяющую построить на большой глубине односводчатую конструкцию, аналогичную тем, что применяются на станциях мелкого заложения, возводящихся открытым способом.

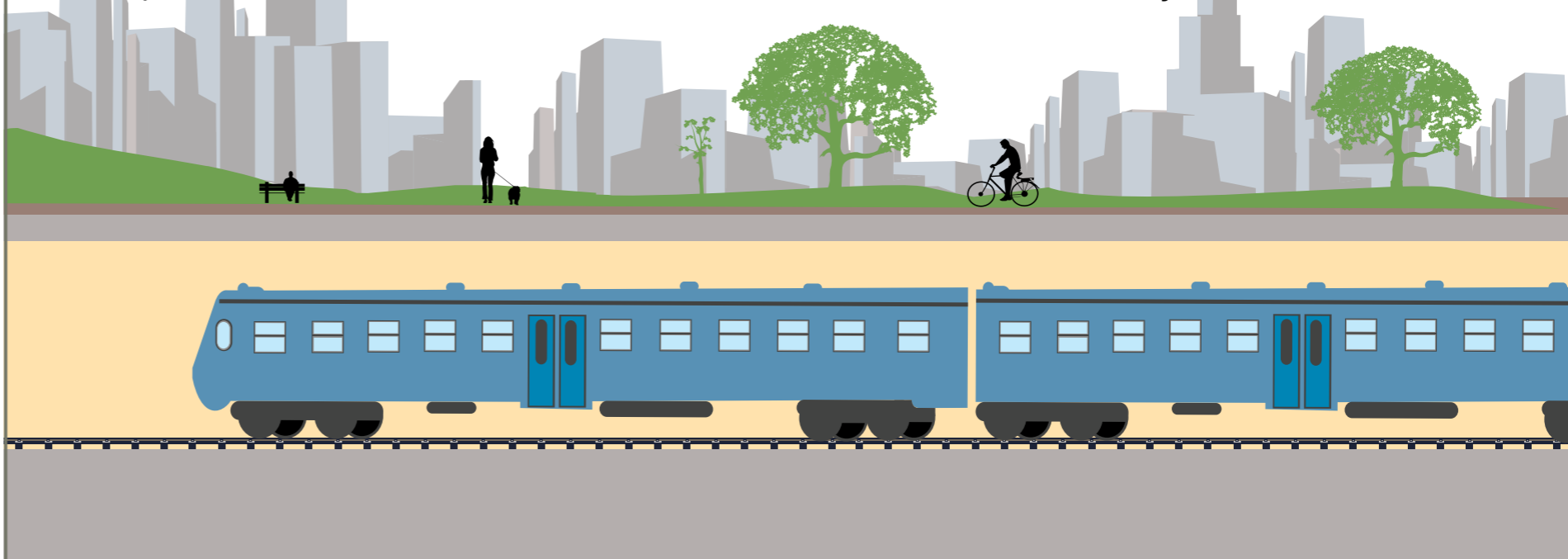
Экономия при строительстве метрополитена

2 000 000 000

рублей – на столько в среднем дешевле строительство станции мелкого заложения открытым способом

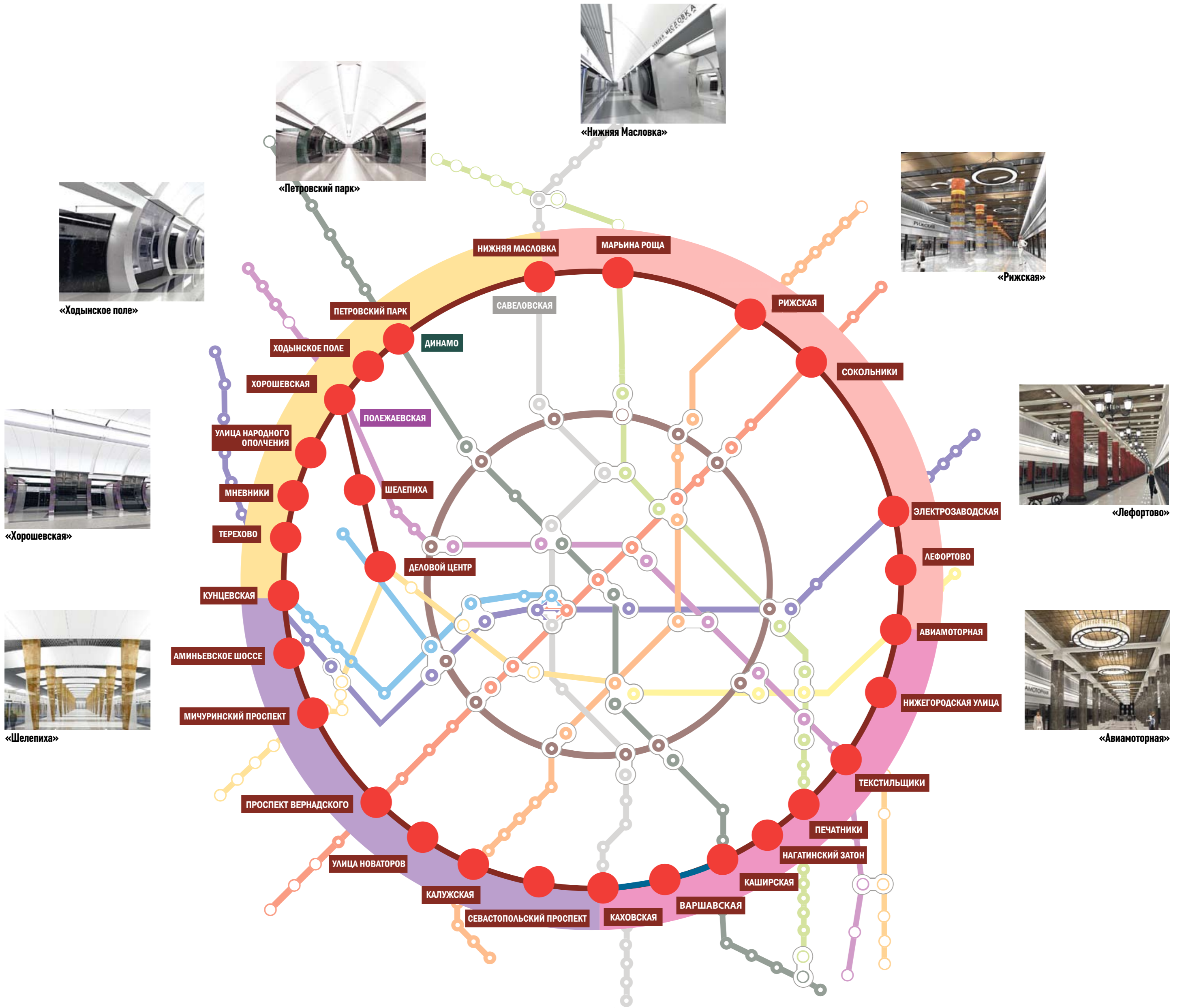
2 года –

экономия времени при возведении станции неглубокого заложения






IV | до метро – пешком

Второе кольцо московского метро



Плюсы второго кольца:

-  Не нужно ехать в центр города, чтобы пере-сесть с одной ветки метро на другую
-  Возможность выбора альтернативных маршрутов
-  Меньше пассажиров на центральных переса-дочных станциях и линиях



ДО МЕТРО – ПЕШКОМ | V

План строительства новых станций

Год	Станция метро			
2016	<ul style="list-style-type: none"> «Авиамоторная» «Нижегородская улица» «Стахановская» «Окская улица» «Ферганская улица» «Улица Народного Ополчения» «Мневники» «Терехово» «Кунцевская» «Марьяна роща» «Рижская» «Сокольники» «Электrozаводская» «Лефортово» 			
	2017	<ul style="list-style-type: none"> «Каширская» «Печатники» «Текстильщики» «Улица Новаторов» «Севастопольский проспект» «Нагатинский затон» «Калужская» «Мичуринский проспект» «Очаково» «Терешково» «Солнцево» «Боровское шоссе» «Новопеределкино» «Рассказовка» «Челобитьево» 		
		2018	<ul style="list-style-type: none"> «Волхонка» «Плющиха» «Кутузовский проспект» «Аминьевское шоссе» «Проспект Вернадского» «Каховская» 	
			2019	<ul style="list-style-type: none"> Хордовая линия вдоль Калужского шоссе на территории «Большой Москвы» (Административно-деловой центр, р-н Коммунарка), 4 станции

2013



«Лермонтовский проспект», Таганско-Краснопресненская линия
 Конструкция станции – односводчатая, мелкого заложения. Ширина платформы – 12 м, длина платформы – 163 метра. Проект станции предполагает сооружение двух подземных вестибюлей, связанных с платформой лестницами и лифтами для маломобильных граждан.



«Жулебино», Таганско-Краснопресненская линия
 Первоначально станция имела названия «Улица Генерала Кузнецова» и «Улица Авиаконструктора Милля». «Жулебино» – колонная двухпролетная станция мелкого заложения. Ширина платформы – 12 м, длина платформы – 163 метра. Открытие метро в районе Жулебино было запланировано еще в СССР в конце 80-х, но проект остался только на бумаге.



«Деловой центр», Калининско-Солнцевская линия
 Станция будет входить в состав станционного комплекса «Деловой центр» Калининско-Солнцевской линии и «Выставочная» Третьего пересадочного контура. Основные конструкции были возведены во время строительства Центрального ядра ММДЦ «Москва-Сити» в 2004–2005 годах.



«Парк Победы», Арбатско-Покровская линия
 Комплекс состоит из двух конструктивно независимых станций. Два зала соединены между собой лестничными мостиками в центре. В этом году откроется второй выход со станции и перегон до ММДЦ «Москва-Сити». Станция «Парк Победы» открылась в 2003 году. Тема оформления – Отечественная война 1812 года и Великая Отечественная война 1941–1945 годов.



«Битцевский парк», Бутовская линия
 Станция будет размещена в конце Новоясеневского проспекта параллельно станции «Новоясеневская» Калужско-Рижской линии, образуя с ней пересадочный узел. Станция предусмотрена с одним наземным вестибюлем с учетом возможности выхода на поверхность через станцию «Новоясеневская».

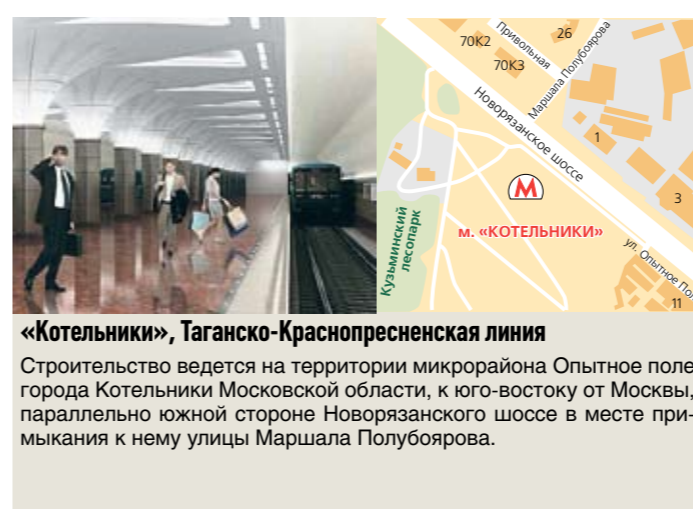


«Лесопарковая», Бутовская линия
 Проектное название – «Техавотцентр «Варшавский». Конструкция станции – односводчатая, мелкого заложения. Станция будет размещена в районе 35-го километра МКАД параллельно магистрали. Для удобства пассажиров в одном из вестибюлей установят пассажирские лифты для спуска на уровень пешеходного перехода и с уровня кассового зала на уровень платформы станции.

2014



«Спартак», Таганско-Краснопресненская линия
 Прежнее название – «Волоколамская». Объект был заложен для открытия в 1975 году, но в силу различных обстоятельств так и не был достроен. Станция была частично построена, сейчас поезда, как правило, проезжают мимо, не снижая скорости. Планы по реконструкции станции возникли в связи с реализацией строительства одноименного стадиона.



«Котельники», Таганско-Краснопресненская линия
 Строительство ведется на территории микрорайона Опытное поле города Котельники Московской области, к юго-востоку от Москвы, параллельно южной стороне Новоясеневского шоссе в месте примыкания к нему улицы Маршала Полубоярова.



«Бутырская», Люблинско-Дмитровская линия
 Конструкция станции – пилонная, трехсводчатая, глубокого заложения. На станции и в вестибюлях предусмотрены система визуальной и тактильной информации для слабовидящих пассажиров (световые и контрастные полосы, фактурные покрытия) и лифты.



«Фонвизинская», Люблинско-Дмитровская линия
 Проектные названия: «Бутырский хутор», «Останкино». Конструкция станции – пилонная, трехсводчатая, глубокого заложения. Станция будет расположена на пересечении улиц Фонвизина и Миласенкова, недалеко от станции «Тимирязевская» серой ветки.



«Петровско-Разумовская», Люблинско-Дмитровская линия
 Расположена в районе жд станции Петровско-Разумовское. К открытию станции предусмотрено изменение схемы движения поездов Серпуховско-Тимирязевской линии для обеспечения кросс-платформенной пересадки между обеими линиями: один зал будет использоваться для поездов в центр обеих линий, а второй зал – из центра.



«Окружная», Люблинско-Дмитровская линия
 «Окружная» – станция глубокого заложения. Она будет располагаться на севере Тимирязевского района Москвы, в Локомотивном проезде у платформы Окружная Савеловского направления МЖД. Станция метро «Окружная» станет пересадочной на будущую пассажирскую платформу Николаевская Малого кольца МЖД. Станция будет иметь два выхода, встроенные в подземные переходы.

Типовое не означает безликое

Московское метро сохранит статус самого красивого в мире

Типовые станции – еще одна возможность сэкономить при строительстве метро. Типовые, впрочем, не значит однотипные. Внутреннее оформление станций будет выполнено в индивидуальной стилистике и определенной дизайн-концепции. Таким образом, московская подземка сохранит высокий статус самого красивого метро в мире.

Для станций неглубокого заложения проектировщики предлагают три решения. Они могут быть сводчатыми, с открытыми, без колонн, платформами; двухпролетными, с колоннами посередине или трехпролетными. В центре Москвы из-за плотности исторической застройки предполагается использовать старый тип станций – глубокого заложения, с колоннами или пилонами.

При этом каждая из новых станций будет не похожа на остальные по своему дизайну. Так, на платформе «Волхонка», которая расположится в непосредственной близости от Государственного музея изобразительных искусств имени А.С. Пушкина, будут размещены копии и репродукции известных картин и скульптур из экспозиции Пушкинского музея. А стены «Ломоносовского проспекта» украсят панно с элементами пересекающихся рядов цифр, символизирующих точные науки и отражающих связь станции с расположенным вблизи Московским государственным университетом и научной деятельностью Ломоносова.

Дизайн-проект станций второго кольца будет выполнен в цветовой гамме линий, на которые осуществляется пересадка. Например, на «Петровском парке» (переход на станцию «Динамо» Замоскворецкой линии) будет преобладать зеленые тона. В интерьере «Хорошевской» (пересадочная с «Полежаевской») архитекторы планируют использовать фиолетовый, а на станции «Нижняя Масловка» (пересадочная с «Савеловской») – серые.



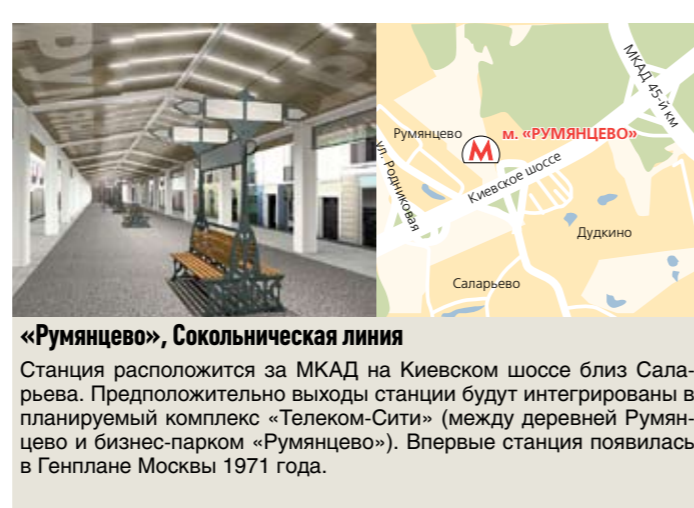
«Верхние Лихоборы», Люблинско-Дмитровская линия
 Пилонная, трехсводчатая станция глубокого заложения расположится на Дмитровском шоссе на границе двух районов Москвы: Бескудниковского и Западного Дегунина. В одном из вестибюлей будут находиться лифты, на всех лестничных стопах – пандусы с нескользящим покрытием.



«Селigersкая», Люблинско-Дмитровская линия
 Работы по строительству станции были начаты в 1978–1979 годах, но остановлены в 1980 году, после чего вырытый на месте будущей станции котлован был засыпан. Станция будет располагаться на Дмитровском шоссе в Бескудниковском районе Москвы. Планируется два выхода, встроенные в существующие подземные переходы. Станция глубокого заложения.



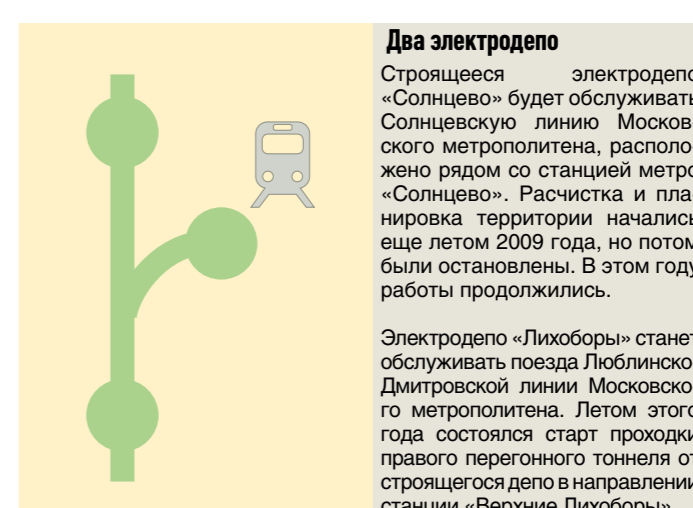
«Тропарево», Сокольническая линия
 «Тропарево» – односводчатая станция мелкого заложения, с двумя подземными вестибюлями. Она расположится на четной стороне Ленинского проспекта на пересечении с проспектом Вернадского. На станции будет два подземных вестибюля с подземными переходами под Ленинским проспектом.



«Румянцев», Сокольническая линия
 Станция расположится за МКАД на Киевском шоссе близ Саларьева. Предположительно выходы станции будут интегрированы в планируемый комплекс «Телеком-Сити» (между деревней Румянцево и бизнес-парком «Румянцев»). Впервые станция появилась в Генплане Москвы 1971 года.



«Саларьево», Сокольническая линия
 Архитектурный облик станции будет иметь свои особенности: перронный центральный зал всего с тремя опорами, что позволит вместить наибольшее количество пассажиров. Около станции расположится крупный транспортно-пересадочный узел для обеспечения общественным транспортом жителей присоединенных территорий.



Два электродепо
 Строящееся электродепо «Солнцево» будет обслуживать Солнцевскую линию Московского метрополитена, расположено рядом со станцией метро «Солнцево». Расчистка и планировка территории начались еще летом 2009 года, но потом были остановлены. В этом году работы продолжатся.
 Электродепо «Лихоборы» станет обслуживать поездку Люблинско-Дмитровской линии Московского метрополитена. Летом этого года состоялась первая проходка правого перегонного тоннеля от строящегося депо в направлении станции «Верхние Лихоборы».

VI | до метро – пешком

2015

«Ходынское поле», Третий пересадочный контур
Станция будет включать в себя подземный вестибюль с выходами к Ходынскому бульвару (жилой застройке и центральному входу в парк), вестибюль под территорией парка с выходами к существующей взлетно-посадочной полосе. Станцию оборудуют лифтами для маломобильных групп населения. Длина платформы составит 162 метра.

«Хорошевская», Третий пересадочный контур
Станция расположена вдоль Хорошевского шоссе под действующей станцией «Полежаевская» и станет пересадочной с ней. Ее оформят в фиолетовой цветовой гамме, по цвету Таганско-Краснопресненской линии, на которую будет осуществляться пересадка. Станцию оборудуют системой вентиляции и кондиционирования воздуха.

«Петровский парк», Третий пересадочный контур
Станция станет пересадочной со станцией «Динамо» Замосворецкой линии метро. Это будет пилонная трехводчатая станция глубокого заложения, оборудованная системой вентиляции и кондиционирования воздуха. Для безопасности пассажиров установят светопрозрачную перегородку с раздвижными дверями.

«Нижняя Масловка», Третий пересадочный контур
Станция расположена под площадью Бутырская застава, вдоль ТТК. Она войдет в большой пересадочный узел, который объединит в себе метро и железнодорожный транспорт. Выход в город будет осуществляться с платформ поездов Савеловского, Курского и Смоленского направлений МЖД, а также к аэроэкспрессу, следующему до станции Лобня.

«Шелепиха», Третий пересадочный контур
Станция будет располагаться в Пресненском районе, вдоль линии Малого кольца Московской железной дороги. Станет промежуточной станцией Третьего пересадочного контура. С ее вводом разгрузится станция метро «Улица 1905 года».

«Деловой центр», Третий пересадочный контур
Станция расположится в Центральном ядре ММДЦ «Москва-Сити» в составе Третьего пересадочного контура и обеспечит транспортную доступность деловой зоны. Ежедневно в «Москва-Сити» приезжают на работу, за покупками, на деловые встречи не менее 300 тысяч человек. И со строительством новых объектов количество посетителей будет расти.

«Технопарк», Замосворецкая линия
Станция появится на действующем участке Замосворецкой линии между станциями «Автозаводская» и «Коломенская». Станция «Технопарк» будет располагаться вблизи Нагатинского моста и получит конструкцию с боковыми платформами, аналогичную станции «Выхино». Станция обеспечит транспортную доступность работников технопарка «Nagatino i-Land».

«Беломорская улица», Замосворецкая линия
Станция «Беломорская улица» Замосворецкой линии, следующая за станцией «Речной вокзал». При проектировании станции «Беломорская улица» учитывается возможность дальнейшего развития метрополитена в район Молжаниновский и городской округ Химки с организацией между станциями пересадочного узла.

«Улица Дыбенко», Замосворецкая линия
Станция – колонная, двухпролетная, мелкого заложения, с островной платформой. Будущая конечная станция Замосворецкой линии. Возле станции планируется построить крупный транспортно-пересадочный узел.

«Минская», Калининско-Солнцевская линия
Первоначально станция была запланирована как техническая, поскольку перегон от станции «Парк Победы» до «Ломоносовского проспекта» был слишком длинный. Потом мэрией Москвы было принято решение построить на этом участке полноценную станцию, которой смогут пользоваться пассажиры.

«Ломоносовский проспект», Калининско-Солнцевская линия
В дизайне будут использованы графические элементы в виде пересекающихся рядов цифр, символизирующих точные науки и отражающих связь станции с расположенным вблизи Московским государственным университетом и научной деятельностью М.В. Ломоносова.

«Раменки», Калининско-Солнцевская линия
Тема оформления станции навеяна историей района: силуэты деревьев на зеленом фоне напоминают о некогда бывших в этой местности дубовых рощах. Для безопасности пассажиров края платформы будут отделены от путей стеклянными перегородками с раздвижными дверями.

«Косино», Кожуховская линия
Станция метро «Косино» будет построена в районе одноименной железнодорожной станции под Лениногорской улицей. Планируется пересадка на станцию «Лермонтовский проспект».

«Салтыковская», Кожуховская линия
Прежнее название «Святоозерская». Станция будет расположена на востоке Москвы в Косино-Ухтомском районе на Салтыковской улице. Строительство планируется начать в этом году. «Салтыковская улица» – станция мелкого заложения.

«Косино-Ухтомская», Кожуховская линия
Со станции будут организованы выходы к Лухмановской и Красковской улицам. Первоначально станция планировалась в составе Калининской линии. Однако в прошлом году продление этой ветки было признано нецелесообразным и определен приоритет на строительство линии метрополитена «Авиамоторная» – «Лермонтовский проспект» – «Люберецкие поля», простирающейся через район Кожухово.

«Некрасовка», Кожуховская линия
Также рассматривается вариант названия «Люберецкие поля». Конечная станция Кожуховской линии Московского метрополитена. Располагаться будет на территории Люберецких полей вблизи поселка Руднево. Станция «Люберецкие поля» мелкого заложения.

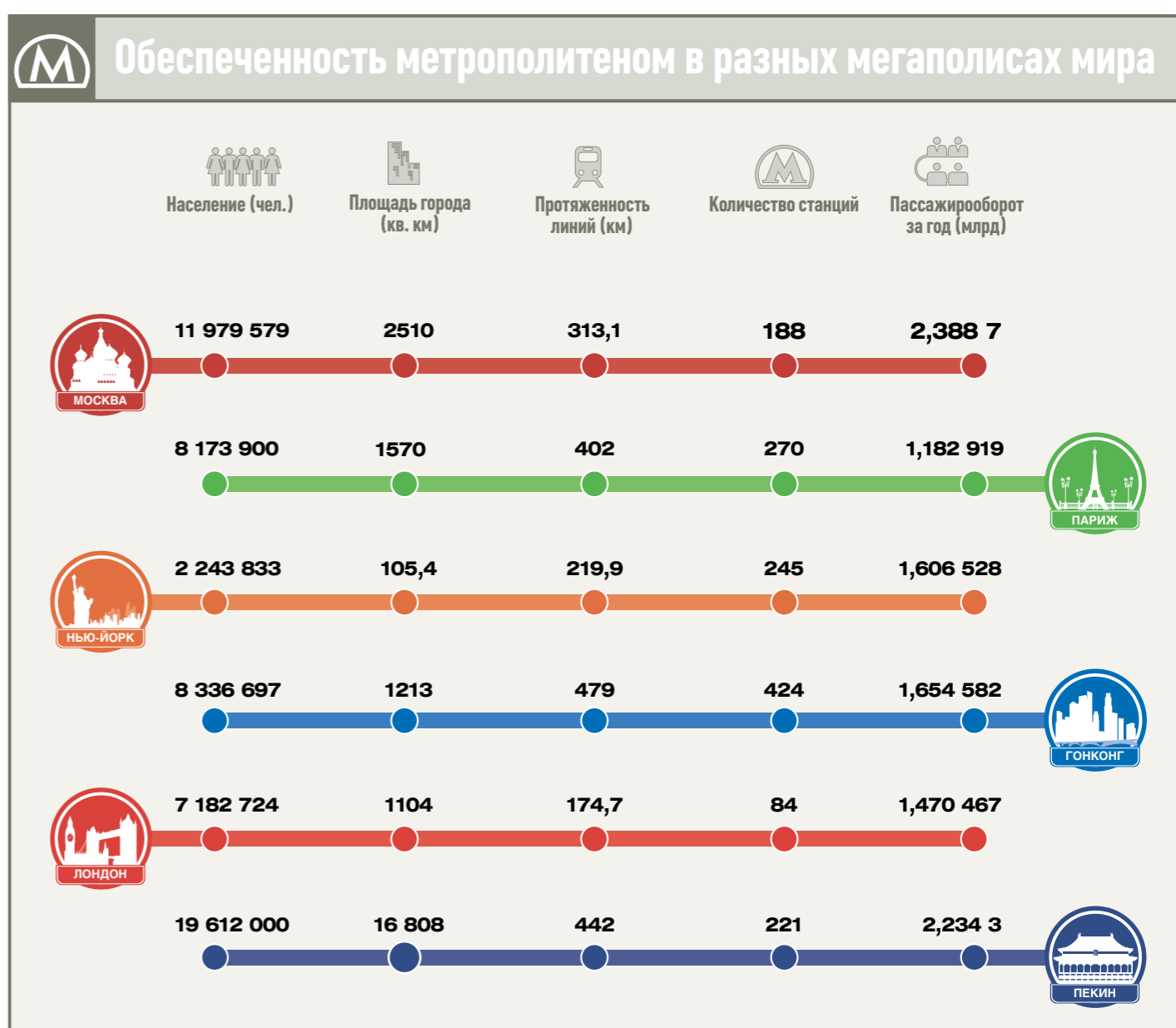
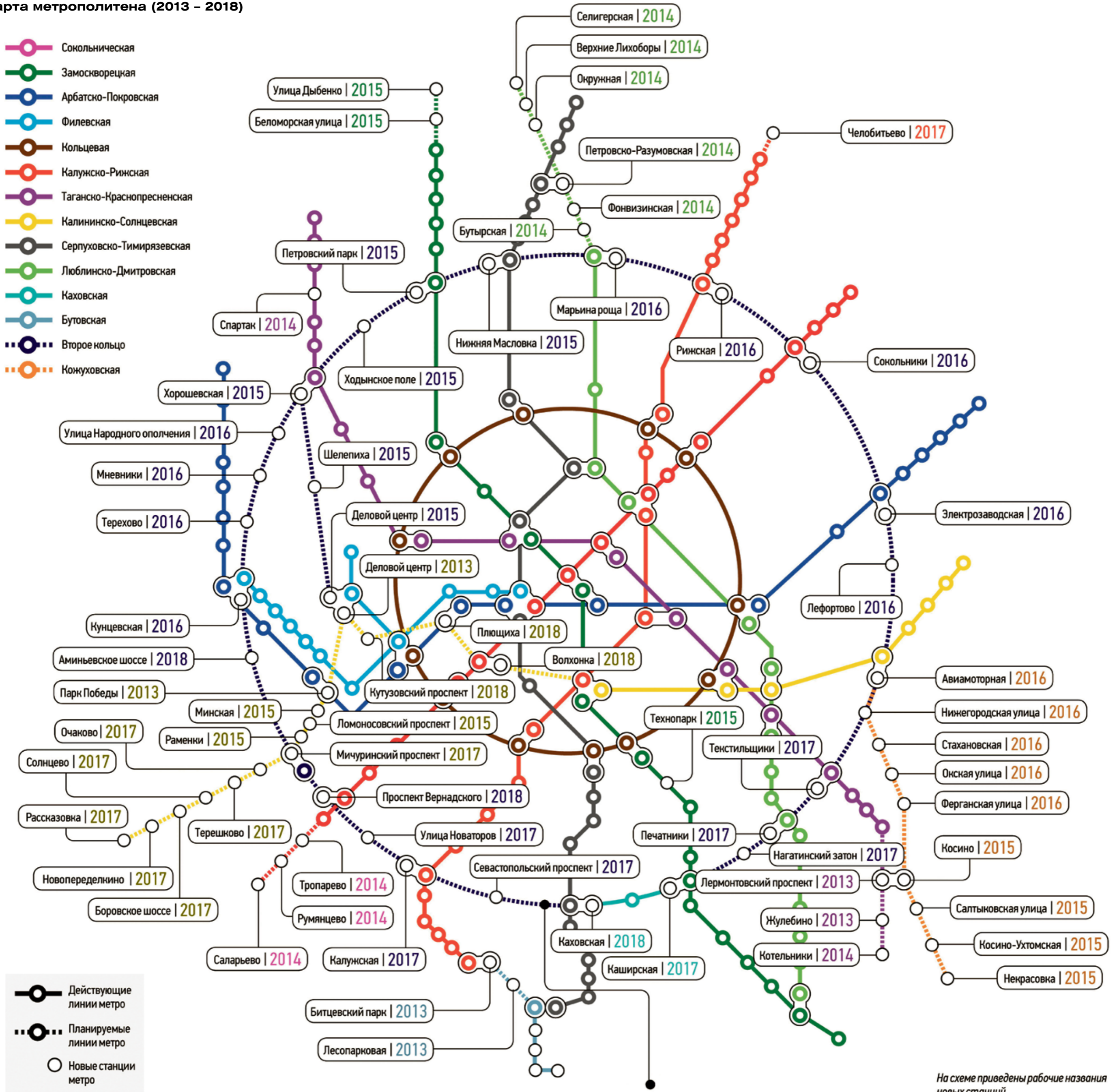


Схема линий метро

Карта метрополитена (2013 – 2018)



Сергей Собянин, врио мэра Москвы:



«Действующие ветки метро сильно перегружены. По этому показателю Москва уже приближается к токийскому метрополитену. Если ничего не предпринимать, то скоро невозможно будет войти в вагон. Уже сейчас в часы пик такая проблема существует. Строительство метро для нас является приоритетом, мы концентрируем ресурсы, чтобы исправить сложнейшую ситуацию с транспортом в городе. Сегодня в Москве единственная Кольцевая линия метро сильно перегружена и не справляется с пассажиропотоком. Поэтому мы приступили к строительству новой кольцевой линии – Третьего пересадочного контура. Полным ходом идут работы на десятикилометровом участке от Нижней Масловки до Ходынки. В 2018 году кольцо замкнется, пассажиры смогут пересаживаться, не доезжая до центра города. На севере Третий пересадочный контур расположен ближе к центральной части, чем на юге. С чем это еще связано? Мы строим еще один пересадочный контур – Малое кольцо Московской железной дороги. Раньше оно обслуживало промзоны, по нему ходили грузовые поезда. В будущем это будет, по сути, наземное метро. Таким образом, в течение нескольких лет Москва получит еще два пересадочных контура, два взаимосвязанных кольца».

Марат Хуснуллин, и.о. заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства:



«В строительстве метро мы стали использовать иностранные технологии. За счет перехода на европейские нормы проектирования нам удалось уже сэкономить порядка 20% от стоимости будущих станций и серьезно увеличить скорость работ. Это новые нормы, например, по количеству подсобных помещений на станциях. У нас раньше сама станция была порядка 160 метров в длину, еще 50–70 метров – дополнительные помещения. Иностранцы стремятся минимизировать их количество. Другой пример: мы сначала копаем котлован, потом строим там станцию, то есть снизу вверх. Иностранцы строят, наоборот, сверху вниз. Соответственно у них другая система укрепления стен котлована, другой механизм подачи материалов, вывоза грунта. Мы взяли наши и их нормы, сравнили и рассмотрели на научно-техническом совете. В итоге мы уменьшили размеры строительных площадок, а значит, будет меньше работ по выносу коммуникаций – это экономия времени и средств. Еще одна новинка, которую мы станем применять при строительстве Третьего пересадочного контура, – вместо двух тоннелей на перегоне будем строить один большего диаметра. Такая технология применяется, например, в Испании. Испанские специалисты доказали нам, что строительство двух путей в одном тоннеле будет экономически выгоднее, быстрее и безопаснее при эксплуатации».

VIII до метро – пешком

Над Третьим пересадочным

Столичные достопримечательности, которые находятся над строящимся контуром метро

АЛЕКСЕЙ МИТРОФАНОВ
Москва резко наращивает темпы по строительству метро: до 2020 года будет запущено 160 километров новых линий, в том числе Третий пересадочный контур. Об этом контуре столичного метрополитена говорится и пишется очень много (в том числе и в «Московской перспективе»): о сроках его сдачи, об особенностях проходки, о новых станциях. А что же находится над этим контуром – наверху, над тоннелем?

1 Изящный Студенец

Первая достопримечательность – парк «Красная Пресня» (в прошлом – усадьба «Студенец»), расположенный вблизи станции «Выставочная». Названа усадьба по ручью Студенцу, в наши дни протекающему по подземной трубе. Она принадлежала графу Арсению Закревскому – министру внутренних дел России. Один из современников так описывал этот уютный уголок: «Дача Закревского, во что переименовали Трехгорное, как бы волшебством всех привлекала. Все другие гульбища брошены, опустели. Новый владелец действительно хорошо изукрасил сие место. От больших ворот шла прямая, широкая и длинная аллея для экипажей, с двумя боковыми узкими для пешеходцев, до главного дома над самой рекой. С обеих сторон сих аллей было по три острова, четверугольных, равной величины, разделенных между собою вновь прокопанными канавами, тогда еще с чистою проточною водою и соединенных деревянными мостами. Каждый из сих островов был посвящен памяти одного из героев, под начальством которых Закревский находился: Каменского, Барклая, Волконского и других. На каждом посреди густоты деревьев находился или храмик, или памятник сказанному воину: необыкновенная, нового рода правильность, напоминающая нечто фрунтовое. Самая чистота, в которой все это было содержано, как бы заимствована была у арачевских военных поселений».

Одним из излюбленных развлечений – хозяйина и его гостей – было разъезжать по здешним прудикам на иллюминированных лодках.

После революции вся эта роскошь, разумеется, закончилась. Путеводитель по Москве 1937 года декларировал иной досуговый формат: «На островах развиты клумбы и цветники, оставлена удобная для отдыха мебель – лонгшезы, плетеные диванчики, кресла и т.д. Здесь же расположены центральная читальня, столики для шахматной и шашечной игры и др. По вечерам острова залиты электрическим светом. С правой стороны от речки Капылихи, на самом берегу Москвы-реки, физкультурные площадки. Продолжением физкультурных площадок является Авиагородок. Здесь находятся авиааттракционы – две вышки: одна из них высотой 25 метров, другая – 35 метров. С этих вышек производятся свободные прыжки с парашютом для постепенного усвоения навыков спуска, необходимых парашютисту при воздушных прыжках с самолета и при сдаче военно-технического экзамена. Недалеко от вышек помещается авиааттракцион «парашютная катапульта»... На одном из островов расположен аттракцион «летающие люди», по берегу пруда – аттракцион «подвешенная канатная дорога».

Впрочем, и эти развлечения со временем сошли на нет.

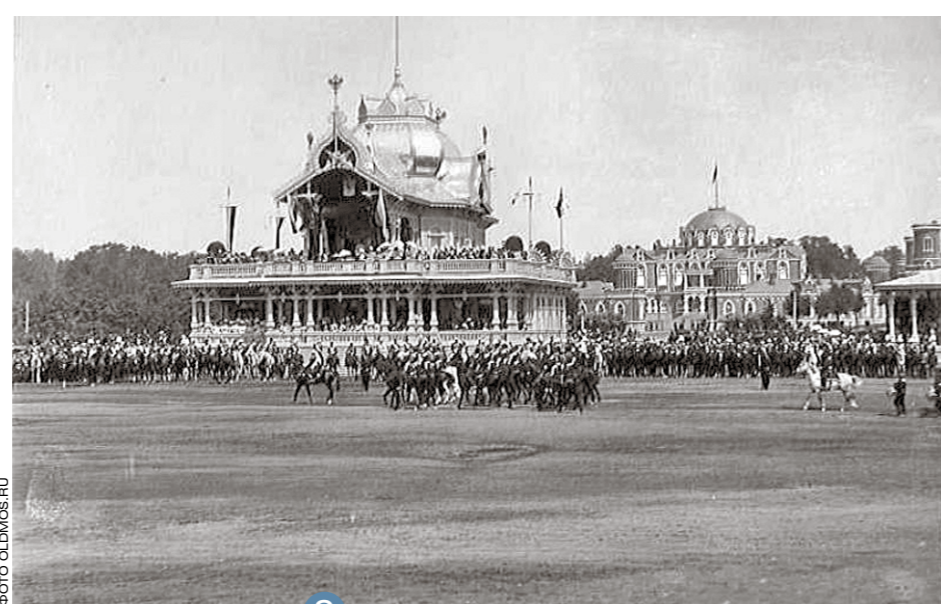
2 Легендарная Ходынка

Начало Третьего контура приходится на территории, малоинтересные с точки зрения истории. Центр «Москва-Сити» возник сравнительно недавно и олицетворяет собой исключительно современность, но никак не московское прошлое. Далее – промзоны и районы массовой застройки. И очередная достопримечательность – Ходынское поле.

У большей части москвичей Ходынка и в наши дни связана в первую очередь с событиями 14 мая 1896 года, когда на проведенных здесь празднествах в честь коронации императора Николая II из-за неумелой организации торжеств погибли – по разным подсчетам – от полутора тысяч (по официальным данным) до 6 тысяч жителей Москвы и Московской губернии.



1 Парк на Красной Пресне



2 Ходынское поле. Торжество по поводу коронации Николая II, 1896 год



У БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ МОСКВИЧЕЙ ХОДЫНКА И В НАШИ ДНИ СВЯЗАНА В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ С СОБЫТИЯМИ 14 МАЯ 1896 ГОДА, КОГДА НА ПРОВЕДЕННЫХ ЗДЕСЬ ПРАЗДНЕСТВАХ В ЧЕСТЬ КОРОНАЦИИ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II ПОГИБЛИ – ПО РАЗНЫМ ПОДСЧЕТАМ – ОТ ПОЛУТОРА ТЫСЯЧ ДО 6 ТЫСЯЧ ЖИТЕЛЕЙ МОСКВЫ И МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ

Неудивительно, ведь подобные трагедии случаются нечасто.

Владимир Гиляровский, будучи свидетелем этого страшного события, описал его в газетной статье «Катастрофа»: «Все старались занять места поближе к буфетам. Немногие успели занять узкую гладкую полосу около самих буфетных палаток, а остальные переполнили громадный 30-саженный ров, представлявший живым, колымавшимся морем, а также ближайший к Москве берег рва и высокий вал. К трем часам все стояли на занятых ими местах, все более и более стесняемые наплывавшими народными массами. К пяти часам сборище народа достигло крайней степени – полагаю, что не менее нескольких сотен тысяч людей. Масса сковалась. Нельзя было пошевелить рукой, нельзя было двинуться. Прижатые во рве к обоим высоким берегам не имели возможности пошевелиться. Ров был набит битком, и головы народа, слившиеся в сплошную массу, не представляли ровной поверхности, а углублялись и возвышались, сообразно дну рва, усеянного ямами. Давка была страшная. Со многими делалось дурно, некоторые теряли сознание, не имея возможности выбраться или даже упасть: лишённые чувств, с закрытыми глазами, сжатые, как в тисках, они колымались вместе с массой. Так продолжалось около часа. Слышались крики о помощи, стоны сдавленных. Детей-подростков толпа кое-как высаживала кверху и по головам позволяла им ползти в ту или другую сторону, некоторым удалось



3 Петровский парк

выбраться на простор, хотя не всегда предпринимали попытки. Лишнюю же ответственность за происшедшее народ положил на генерал-губернатора Москвы – великого князя Сергея Александровича, за что ему дали позорное прозвище «князь Ходынский».

Впрочем, это было единственное событие, омрачившее историю Ходынки. Здесь то и дело устраивались увеселительные мероприятия, всевозможные выставки и торжества, в том числе международные. Еще во времена Екатерины Великой, в 1775 году, здесь праздновали заключение Кючук-Кайнарджийского мира. Описание его оставила сама императрица: «Я не пожелала воздвигать никаких храмов ни Минерве, ни Янусу, ни черту и его бабушке, но у нас будет предстать на твердой земле Черное море со всеми приобретениями России... Для устройства народного праздника была избрана обширная равнина в двух верстах за городом, которую именовали Черным морем; к нему вели две дороги, названные: одна – Доном, а другая – Днепром; по бокам этих дорог были расставлены виды усадеб, ветряных мельниц, деревень, харчевен и прочее. Море было усеяно кораблями; на холмах, окаймляющих поле, воздвигли строения, которые получили названия Керчи и Эникале. Это были танцевальные залы, Азов был столовой, а Кинбурн – обширный театр: быки, бьющие вином фонтаны, канатные плясуны, качели и другие увеселения для народа помещались по ту сторону моря, в Таганроге сделали ярмарку; фейерверк устроили за Дунаем;

3 Веселый парк

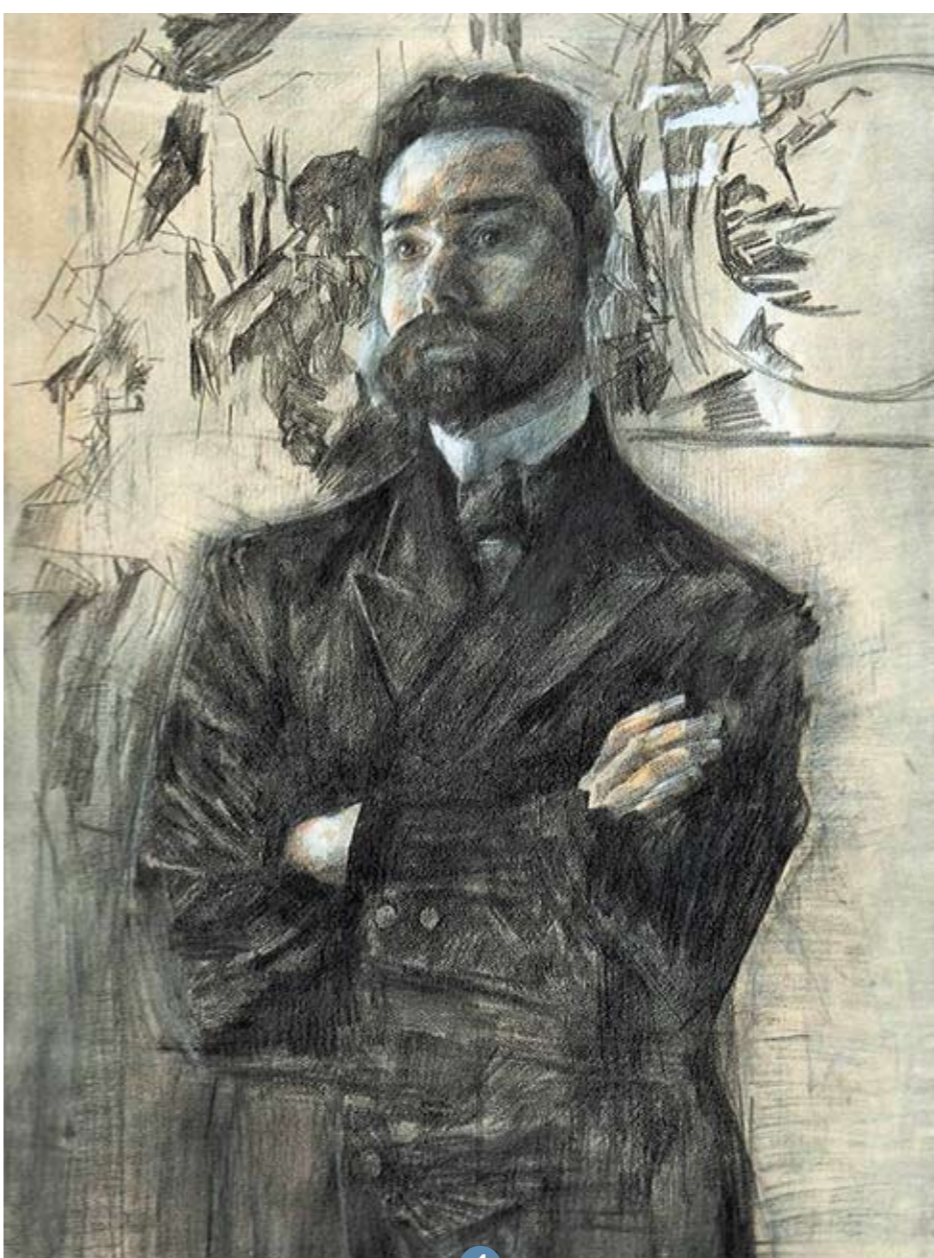
Следующая достопримечательность – на противоположной стороне Ленинградского проспекта – Петровский парк, названный так в честь его главного украшения – Петровского замка. Парк примерно с середины позапрошлого столетия начал играть существенную роль в досуге москвичей. С одной стороны, недалеко от центра города, а с другой – фактически уже Подмоскowie.

Михаил Загоскин так описывал это увеселительное учреждение: «Посмотрите, каким роскошным ковром раскинулся этот веселый парк, как разбегаются во все стороны его широкие, укатынные дороги, с каким изящным вкусом разбросаны его рощи, опущенные цветами и благоуханным кустарником, какой свежей и яркой зеленью покрыты его обширные поляны, как мил и живописен этот небольшой пруд со своими покатыми берегами и прелестными мостиками! А это тройное шоссе с двумя бульварами, обставленное со всех сторон загородными домами, которые, начинаясь от заставы, тянутся до самого парка; эти дачи, которые обхватили такой разнообразной и красивой цепью строений большую часть парка; эти чистые и веселые домики, которые столпились кругом дворца; этот игруш-

ка летний театр со своим греческим портиком и огромным воксалом со всеми своими затеями – лет десять тому назад обо всем этом и речи не было».

Здешнюю публику описывал и литератор Павел Вистенгоф: «Тут вы увидите московских невест и красавиц с их привлекательными нарядами и изысканной небрежностью загорелых прогулок; московских львов и московских денди с их перехитренными модными фраками и спортуками, с воткнутыми в глаза черепашьими лорнетками; людей с печальными, важными, довольными или вечно улыбающимися лицами; дородных и тощих действительных молодцов и безобразных, воображающих себя красавцами, и множество таких людей мужского и женского рода, которых вы, встречая ежедневно, никогда не узнаете, потому что ни лица их, ни одежда не заключают в себе ничего необыкновенного и такого, на чем могло бы остановиться ваше внимание».

Славилась здешние цыгане. Сам Александр Дюма приехал сюда их послушать. Впечатления были богатые: «Старик вдруг ударил по струнам гитары и запел нечто вроде кантаты, которую подхватил другой мужчина и две женщины. Когда он закончил, запела, словно проснувшись, молодая цыганка, запела на редкость мягким, хватающим за душу голосом, ей стали вторить остальные. Оба они – старик и молодая – пели по очереди под аккомпанемент хора... Вдруг струны взвизгнули под пальцами старика, трое цыган мигом вскочили и, взявшись за руки, стали кружить вокруг молодой цыганки, которая лишь пока-



4 Валерий Брюсов – портрет художника М. Врубеля

чивалась в такт музыки. Но как только их круг распался, она сама приняла участие в танце. Что это был за танец? Это была скорее пантомима, чем танец. Танцоры, казавшиеся вначале утомленными, вялыми, оживились, полусонные глаза их расширились, губы сладострастно вздрагивали, открывая ряд жемчужных зубов. Молодая цыганка превратилась в вакханку».

Главную же роль в жизни московских обитателей играли все же не цыгане, не театры и не домики, а многочисленные рестораны, в которых, что называется, отдыхала русская душа. Самый известный из них, разумеется, «Яр».

4 Обиталище Врубеля

В доме № 1 на улице 8 Марта расположена одна из старейших московских психиатрических клиник. Она была известна как клиника Усольцева, а самым знаменитым пациентом этого дома скорби был художник Михаил Врубель. Именно здесь он написал свой знаменитый портрет Брюсова – Валерий Яковлевич приезжал сюда позировать. Он писал: «Лечебница д-ра Усольцева состояла из двух скромных деревянных домиков, расположенных в небольшом парке, в пустынном переулке, около Зыкова. Была еще зима, везде лежал снег, кругом было безлюдно. Внутри дома оказались простенькие комнаты, со стенами без обоев, с рыночной мебелью. Не было впечатления «больницы», но все же было неуютно и не живо...

Правду сказать, я ужаснулся, увидя Врубеля.

Это был хилый больной человек, в грязной, измятой рубашке. У него было красноватое лицо; глаза – как у хищной птицы; торчащие волосы вместо бороды. Первое впечатление: сумасшедший!»

Этот портрет был последней работой Врубеля.

Кстати, в 1930-е годы этой клиникой заведовал профессор Е. Краснушкин, послуживший прообразом профессора Стравинского из «Мастера и Маргариты». Среди коллег Краснушкин пользовался доброй славой. Один из них, профессор Баншиков, писал: «Тонкий психопатолог, он отличался исключительным мастерством в области диагностики психических больных. У тех, кто присутствовал и участвовал в его клинических разборах больных, навсегда осталось в памяти тонкое искусство большого мастера, без преувеличения можно сказать – художника, талантливого клинициста... Особый интерес представлял его расспрос больного. Он всегда знал, в каком направлении надо вести расспрос, у него отсутствовал шаблон. С одним он беседовал час или два, другому больному задавал три-пять вопросов, у третьего обращал все внимание на его статус».

Что ж, доктор Стравинский – как живой.

5 На пути к Бутырской заставе

Окончание маршрута – Бутырская застава и площадь Савеловского вокзала. Символично, что именно это место считается местом рождения московского трамвая: отсюда в 1899 году, в сторону уже упомянувшегося Петровского парка, отправился первый вагон. «Московские ведомости» сообщили: «25 марта с большой торжественностью состоялось давно ожидаемое открытие электрического трамвая...

По этому поводу в электрическом парке, близ Башиловки, в 4 часа дня было совершено молебствие с водосвещением... Вскоре первый вагон с начальствующими и почетными лицами двинулся в путь, причем при выходе из ворот парка была переиздана трехцветная лента. За этим вагоном с небольшими промежутками двинулись еще 4 вагона, наполненные приглашенными на торжество гостями...

Из Петровского парка гости очень быстро были доставлены по второму пути к Бутырской заставе. Здесь их ожидали вагоны конно-железнодорожной, в которые все приглашенные пересаживались для следования к гостинице «Московская», где был приготовлен обед для приглашенных лиц. Обед сопровождался тостами... Меню обеды было украшено гербом Москвы и видом электрического трамвая, выходящего со станции».

Прошло более сотни лет – и площадь вновь становится живой участницей транспортной истории Москвы.