



Вторник,
7 – 13 июня 2016

www.mperspektiva.ru

МАЛОЕ КОЛЬЦО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Обратный отсчет пошел

«Надземка» завоевывает пассажиров скоростью и комфортом

■ АНДРЕЙ МАКАРСКИЙ

Считанные месяцы остаются до запуска пассажирского движения на Московской кольцевой железной дороге (МКЖД). Как обещал мэр столицы Сергей Собянин, транспортная система заработает ко Дню города. Пассажиры получат 54 километра наземного метро, а также 31 станцию. Что будет представлять собой новая транспортная артерия столицы и как она будет работать, узнал наш корреспондент.

С 1908 года Московская кольцевая железная дорога обслуживала промзоны и в основном выполняла функцию по перевозке грузов. Однако со временем многие промышленные территории вокруг этого кольца пришли в запустение, некоторые производства закрылись. Сейчас эти территории активно реорганизуются, здесь строятся жилье с социальными объектами, спортивные комплексы и др. И развивающимся территориям требуются удобные транспортные связи. Кроме того, метрополитен работает с большими перегрузками.

МКЖД – еще одна кольцевая линия метро, от подземки ее отличает только то, что новая транспортная система будет находиться на поверхности земли. Все станции МКЖД – а их будет 31 – построят в виде транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Они проектируются и строятся так, чтобы пассажирам было удобно пересаживаться на разные виды транспорта. Система крытых переходов и галерей защитит пассажиров от дождя, холода и других неблагоприятных погодных явлений. Для маломобильных групп населения предусмотрены лифты и эскалаторы, которые сделают поездку более комфортной. В транспортно-пересадочных узлах МКЖД будут находиться кассовые зоны, турникетные линии, вендинговые автоматы, банкоматы. У станций МКЖД кроме названий появятся еще и порядковые номера. Отчет пойдет от Сити и далее против часовой стрелки – до 31-й платформы Шелепиха.

МКЖД после запуска пассажирского движения сделает поездку по столице в среднем на 20 минут короче. Но на некоторых маршрутах время в пути сократится более чем на треть. Сегодня, например, чтобы попасть от станции метро «Ленинский проспект» в «Сити», нужно доехать до станции «Октябрьская»-кольцевая, затем до «Киевской» по кольцу, потом на Филевскую и далее до «Международной». Итого – две пересадки и около 35 минут. На МКЖД этот путь займет всего 10 минут – от станции Площадь Гагарина до платформы «С. III» Сити.



Министр транспорта РФ Максим Соколов и мэр Москвы Сергей Собянин проверяют ход реконструкции МКЖД

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Сергей Собянин, мэр Москвы:

– Мы продолжаем работу по строительству Малого кольца Московской железной дороги. Это, по сути, второе кольцо для метрополитена и первый пересадочный контур для радиальных направлений железной дороги. Сложнейший проект, крупнейший в стране и, я думаю, один из самых крупных инфраструктурных проектов в мире. Огромное количество проблем связано со сносом незаконно возведенных строений, гаражей, которые находятся в полосе отвода, с интеграцией с метрополитеном, радиальными направлениями железной дороги, строительством путепроводов, подводящих дорог, инженерных коммуникаций, благоустройством и так далее.

Поскольку в свое время кольцо обеспечивало развитие промышленности, оно, как гирляндами, обвешано промышленными зонами, которые в настоящее время в большинстве своем не функционируют и представляют собой заброшенные территории. С другой стороны, МКЖД пересекает все радиальные направления метро и пригородного железнодорожного сообщения. Это естественная инфраструктура, которая может интегрировать и обеспечить пересадку с различных видов транспорта – от метро, железной дороги до наземного пассажирского транспорта.

Запуск пассажирского движения серьезно разгрузит Кольцевую линию метро, поезда пригородного сообщения, вокзалы столицы, куда сегодня устремляются миллионы людей. Они получат новые возможности для передвижения, для пересадки на другие направления.

Запуск пассажирского движения не означает прекращения развития МКЖД. Мы пройдем в этом году только первый этап, интегрируем максимальное количество (насколько это возможно) станций метрополитена и радиальных направлений. В течение 2017–2018 годов мы будем продолжать развитие инфраструктуры, создание контуров, переходов с одной станции на другую, интеграцию радиальных направлений, которые не вошли в первый этап. В последующем это будут крупные транспортно-пересадочные узлы, которые станут развиваться не только как технологические, но и как коммерческие проекты, потому что Малое кольцо Московской железной дороги проходит по срединной части города, по промзонам. Там огромное количество пустырей, заброшенных территорий, которые после запуска МКЖД станут инвестиционно привлекательными.

Марат Хуснуллин, заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства:

– Мы настроены закончить реконструкцию МКЖД к сентябрю этого года. Очень надеемся ко Дню города запустить пассажирское движение. Протяженность Малого кольца Московской железной дороги составит 54 км. Получится, что в 2016 году мы построим 54 км наземных линий и еще 20 км – подземных. Итого – 74 км. Столько в год пока еще никто не строил.

Сегодня развернуты работы на всех участках МКЖД. Все платформы на данный момент готовы. Из 30 остановочных пунктов 24 будут представлять собой транспортно-пересадочные узлы, на них активно идут работы. Наша задача – интегрировать Малое кольцо Московской железной дороги в городскую транспортную сеть, организовать удобную для пассажиров пересадку с одного вида транспорта на другие. МКЖД очень серьезно разгрузит радиальные направления веток метро и железных дорог.

МКЖД – это не только транспортный проект, который улучшит дорожную обстановку в Москве, но и очень важный градостроительный проект. Запуск движения по Малому кольцу Московской железной дороги даст колоссальный импульс развитию прилегающих депрессивных территорий, которые заживут другой жизнью. На этих площадках построят полноценные жилые кварталы со всей необходимой инфраструктурой. Вместо заброшенных территорий в Москве появится полноценное привлекательное городское пространство.

Градостроительные планы развития разрабатываются на 10 тыс. га земли вокруг Малого кольца Московской железной дороги. Это порядка 10% всех территорий в границах старой Москвы! МКЖД выполнит роль стартера развития всех этих территорий.

Рядом с Малым кольцом железной дороги может быть построено около 750 тыс. кв. метров коммерческой недвижимости. Из них более 300 тыс. кв. метров – отели, 250 тыс. кв. метров – торговые площади и 200 тыс. кв. метров – новые офисы и технопарки.

ИНТЕРВЬЮ

«Запуск МКЖД даст мощный толчок развитию города»

Петр Аксёнов о готовящемся открытии пассажирского движения на Московской кольцевой железной дороге

■ АЛЕКСАНДР ШИБАНОВ

В сентябре в Москве планируется запустить новую транспортную артерию – Московскую кольцевую железную дорогу (МКЖД), которая будет работать как кольцевая наземная линия метро. Удобными пересадочными узлами ее свяжут со станциями подземки и платформами пригородных электричек. О том, как идут работы по реконструкции МКЖД, какой эффект будет достигнут после запуска пассажирского движения, а также о том, почему новая транспортная система должна стать популярной у пассажиров, корреспонденту «Московской перспективы» Алек-

сандру Шибанову рассказал председатель совета директоров ОАО «МКЖД», первый заместитель руководителя департамента строительства Москвы Петр Аксёнов.

■ Расскажите, как идет реконструкция МКЖД, какие работы осталось выполнить до запуска пассажирского движения?

– В реконструкции Малого кольца Московской железной дороги задействованы несколько участников: РЖД, МКЖД и правительство Москвы, у каждого из них свой фронт работ. Так, структуры Российских железных дорог строят всю необходимую железнодорожную инфраструктуру, МКЖД и пра-

вительство города занимаются созданием транспортно-пересадочных узлов, необходимых для посадки в поезд, а также выхода в город или пересадки на другие виды транспорта.

На данный момент подрядчикам осталось завершить работы по возведению ТПУ. Некоторые узлы практически полностью готовы, например, «Лужники», «Шелепиха», «Площадь Гагарина», «Лефортово». Кроме того, заканчивается электрификация МКЖД, включая строительство двух и реконструкцию трех тяговых подстанций. Переустройство главных высокотехнологичных бесстыковых путей тоже близится к завершению, осталось уложить рельсы на последнем небольшом перегоне.

■ В ходе реконструкции МКЖД перестроили некоторые путепроводы. Чем вызвана такая необходимость?

– Путепроводы мы реконструировали по нескольким причинам. Они были построены в советские годы вместе с вылетными магистралями. Тогда по МКЖД передвигались составы на дизель-тяге, для них было достаточно габаритов 4–5 метров. Причем это еще с большим запасом на тот случай, если возникнет необходимость транспортировки крупногабаритных грузов. Когда возник вопрос о пассажирских перевозках, с учетом интенсивности движения вариант сохранить дизель-тягу даже не рассматривался. Представьте,

если в обе стороны с интервалом около пяти минут будут ходить поезда? Это негативно скажется на экологической обстановке. Поэтому было принято решение использовать современные электрички. Но для них нужны другие габариты с учетом пантографа и контактной сети – около 6,5 метра.

Еще одна причина, по которой было необходимо реконструировать путепроводы, – ветхое состояние многих из них.

В итоге приняли решение реконструировать шесть негабаритных и ветхих путепроводов: Ленинградский, Богородский, Коптевский, Можайский, Звенигородский, Волоколамский. На всех, кроме Волоколамского и Бого-

родского, работы уже завершены. По контракту Волоколамский должен быть запущен во втором квартале этого года, но уже сейчас та часть работ, которая необходима для запуска движения по МКЖД, выполнена.

■ Территория вдоль МКЖД имеет не самый лучший вид. Планируется ли ее благоустройство?

– Разумеется. Работы по благоустройству включают санитарную очистку, вывоз мусора, озеленение, строительство новых и ремонт существующих подъездных дорог, создание пешеходных дорожек, качественного уличного освещения, благоустройство береговых зон и т.п.

II | малое кольцо железной дороги

«Запуск МКЖД даст мощный толчок развитию города»

Петр Аксёнов о готовящемся открытии пассажирского движения на Московской кольцевой железной дороге

С.1 Планируется ли как-то дополнительно защитить жителей прилегающих территорий от шума?

— Да, на некоторых участках мы установим шумозащитные экраны. Это необходимо, чтобы не создавать дискомфорт для жителей районов, проживающих вблизи МКЖД.

МД Как будет организована связь станций МКЖД с другими видами транспорта?

— 24 станции МКЖД уже связаны с другими видами транспорта. Еще для шести мы строим необходимые подъездные дороги. Город уже начал реконструкцию прилегающих улиц. Это необходимо для организации дополнительных маршрутов общественного транспорта, чтобы пассажирам было комфортно добираться до МКЖД.

Пересадки будут организованы посредством пересадочных узлов — это система остановочных пунктов различных видов общественного транспорта: МКЖД, метро, радиальных направлений железной дороги, наземного общественного транспорта, которые связаны между собой системой благоустроенных переходов с использованием эскалаторов и лифтов.

Всего на Малом кольце МКЖД будет пересадка с 17 станциями метро, в том числе с теми, которые сейчас строятся. Например, на станциях Шелепиха, Рязанская, Хорошево будет организована пересадка на станции Третьего пересадочного контура метро.

Также планируется 10 пересадок на платформы радиальных направлений железных дорог (кроме Киевского).

МД Территория вдоль МКЖД — в основном промзона. Какой интерес у инвесторов вкладывать средства в строительство коммерческой недвижимости?

— Будет сформирована улично-дорожная сеть для подъезда к узлам МКЖД, а значит, и к заброшенным промзонам, которые станут привлекательными для инвесторов в плане застройки, получив транспортную доступность. Я думаю, что запуск пассажирского движения позволит вдохнуть жизнь в эти территории и даст мощный толчок развитию города.

МД Какая судьба у исторических станций МКЖД?

— На территории вблизи МКЖД выявлено 86 памятников архитектуры, в том числе и станции, которые были построены более 100 лет назад. Все они сохранены. Работы организованы так, что эти объекты находятся за пределами зон строительства. То есть пассажирские терминалы, транспортно-пересадочные узлы, будут находиться вне границ исторических памятников.

Кроме того, в рамках программы РЖД все они были отреставрированы и сегодня имеют надлежащий внешний вид.

МД Когда планируется запустить в тестовом режиме движение поездов на МКЖД?

— В июне мы намерены запустить в тестовом режиме участок Пресня — Канатчиково, концепцию и проект которого правительство Москвы разработало еще до 2011 года.

МД Как вы думаете, будет ли востребовано пассажирами МКЖД?

— Предположим, вы живете в Ясенево, а вам надо попасть на шоссе Энтузистов. Как вы сейчас поедете? Сядете на станции «Ясенево» Калужско-Рижской линии, доедете до «Октябрьской», потом по Кольцевой до «Таганской», перейдете на «Марксистскую» Калининской линии и поедете на станцию «Шоссе Энтузистов». Или перейдете на «Третьяковской». Оба маршрута займут примерно 40–50 минут с учетом переходов и ожидания поезда. После запуска МКЖД вы сможете выйти на станции «Ленинский проспект», пересечь на платформу Площадь Гагарина, это займет всего несколько минут, а через 10 минут вы на шоссе Энтузистов. Таким образом, маршрут займет 20–25 минут. Какой вариант вы выберете?

МД Ответ очевиден, но почему же раньше на это кольцо не обращали внимания?



ФОТО МИХАИЛА КОСТЮКОВА



В ИЮНЕ МЫ НАМЕРНЫ ЗАПУСТИТЬ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ УЧАСТОК ПРЕСНЯ — КАНАТЧИКОВО, КОНЦЕПЦИЮ И ПРОЕКТ КОТОРОГО ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ РАЗРАБОТАЛО ЕЩЕ ДО 2011 ГОДА

НА НЕКОТОРЫХ УЧАСТКАХ МЫ УСТАНОВИМ ШУМОЗАЩИТНЫЕ ЭКРАНЫ. ЭТО НЕОБХОДИМО, ЧТОБЫ НЕ СОЗДАВАТЬ ДИСКОНФОРТА ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ РАЙОНОВ, ПРОЖИВАЮЩИХ ВБЛИЗИ МКЖД



— Внимание давно обратили. Еще в 2003 году было поручение мэра Москвы заняться работой по запуску пассажирского движения на МКЖД. Я был тогда первым заместителем мэра Москвы, эту работу поручили мне. Весь 2004 год мы разрабатывали технико-экономическое обоснование ликвидации грузоперевозок на Малом кольце Московской железной дороги и вывод их на Большое железнодорожное кольцо, а также организации пассажирского движения на МКЖД. Но денег тогда не было ни у нас, ни у РЖД, чтобы этот проект реализовать. Тогда решили запустить участки. Первым было решено сделать участок Пресня — Канатчиково — в 2008 году проект был разработан.

Кстати, станции Лефортово и Площадь Гагарина МКЖД строились тоже давно. Одна — при строительстве участка Четвертого транспортного кольца, вторая — при сооружении Третьего транспортного кольца. Но экономический кризис и другие причины

не дали нам тогда завершить работы. Я очень рад, что мы их заканчиваем сейчас. Надо сказать спасибо нашим предкам, что они более 100 лет назад подарили нам железнодорожное кольцо в центральной части Москвы, которое мы можем сегодня интегрировать в транспортную сеть города и тем самым разгрузить центральную часть метрополитена.

Возвращаясь к вашему вопросу про востребованность МКЖД, приведу такой пример. Когда-то очень многие люди критиковали монорельсовую дорогу. Но обратите внимание, если вы там бываете, сегодня составы всегда заполнены пассажирами. При этом мы не достроили его до станции метро «Ботанический сад», как изначально планировали. Если бы это сделали, уверен, монорельс пользовался бы еще большей популярностью.

Ко всему новому люди не так быстро привыкают. Но я уверен, что пассажиропоток на МКЖД будет расти с каждым годом.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Максим Соколов, министр транспорта Российской Федерации:

— Проект Малого кольца Московской железной дороги является одним из ключевых проектов развития Московского транспортного узла наравне с Центральной кольцевой автомобильной дорогой, развитием Московского авиационного узла и, конечно же, одним из самых масштабных в стране за последние годы в плане железнодорожного строительства. Работы ведутся в очень плотном графике, еще очень многое предстоит сделать, но самая основная, самая тяжелая часть на линейной инфраструктуре уже пройдена, поэтому у нас нет сомнений, что в ближайшее время этот проект будет запущен для пользования всеми жителями и гостями Москвы.

Конечно, нам предстоит взаимодействовать еще очень много различных вопросов на федеральном, региональном уровне. Я хочу поблагодарить правительство Москвы и Российские железные дороги за то, что уделяют этому проекту такое большое внимание. Малое кольцо Московской железной дороги будет одной из составляющих нашей железнодорожной инфраструктуры, не просто глотком воздуха, а свежей струей для всех потоков Московского транспортного узла.

Олег Белозёров, президент ОАО «РЖД»:

— Для РЖД реализация этого проекта особенно важна. Хочу напомнить, что в последнее время количество пассажиров в пригородном сообщении сокращается, хотя процент снижения небольшой. В этом году совместно с Москвой мы, решая и запуская этот проект, увеличиваем в первый год количество перевозимых пригородных пассажиров. Нужно предлагать новые услуги. Российские железные дороги, как все привыкли, традиционно находятся за городом. А вот такой интересный формат, как городская электричка, здесь будет реализован в самом большом масштабе. Ряд городов уже сегодня перенимает этот опыт. В мире городов, где мог бы быть использован потенциал железнодорожного транспорта именно в таком разрезе, нет. Нам повезло, что у нас сохранилась железная дорога внутри Москвы. И пять лет назад было принято решение этот проект сделать основным.

Проект уникальный, поскольку в нем задействованы все виды транспорта. Это пересадки и на метро, и на наземный общественный транспорт. Еще раз хочу сказать, международные эксперты подтвердили высочайший уровень принятия решений и уровень удобства, прежде всего для пассажиров.

Для нас очень важно отработать механизмы четкого взаимодействия в части законодательства, безопасности, в технических вопросах, и этот опыт мы сможем тиражировать практически на всю страну. Хочу сказать, что в следующем году, используя уже этот механизм, мы в целом по стране планируем увеличить количество перевозимых пассажиров.

Андрей Бочкарёв, руководитель департамента строительства Москвы:

— Реконструкция и развитие Московской кольцевой железной дороги — это глобальный градостроительный проект. Мэр Москвы Сергей Собянин поставил перед нами задачу не просто запустить пассажирское движение по железнодорожному кольцу, а полностью интегрировать этот вид транспорта с метрополитеном. Для этого мы строим транспортно-пересадочные узлы. ТПУ — это система остановочных пунктов различных видов общественного транспорта: МКЖД, метро, радиальных направлений железной дороги, наземного общественного транспорта, которые связаны между собой благоустроенными переходами с эскалаторами и лифтами. Почти все они будут иметь надземные переходы как над железнодорожными путями, так и над проезжей частью дорог.

В транспортно-пересадочных узлах МКЖД будут оборудованы кассовые зоны, турникетные линии, вендинговые автоматы, банкоматы, на крупнейших ТПУ будет работать бесплатный Wi-Fi. На тех станциях МКЖД, где переходить придется по улице, обустроим удобные пешеходные зоны. С каждой станции МКЖД можно будет пересечь на наземный городской пассажирский транспорт. Маршруты автобусов и автолайнов скорректируют так, чтобы подвозить пассажиров непосредственно к ТПУ, а при необходимости город запустит и новые маршруты.

Малое кольцо железной дороги будет работать как наземная линия метро

2016 год ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ ДВИЖЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ

31 транспортно-пересадочный узел (ТПУ)

+17 пересадок на линии метрополитена. Из них 10 — с непосредственной связью с метрополитеном (3 новые станции), 6 — в пешеходной доступности

+10 пересадок на радиальных линии железных дорог

+31 пересадка на наземный транспорт

МКЖД свяжет разные районы города, что будет стимулировать развитие прилегающих к ТПУ городских территорий, которые возникают на месте бывших промзон столицы

Плюсы развития МКЖД

- ~ 6 минут займет ожидание городской электрички
- ~ на 20 минут сократится поездка по городу
- 33 новых** комфортабельных состава «Ласточка»
- ~ 300 млн пассажиров будут пользоваться кольцом к 2025 году
- 8 путепроводов** будут реконструированы в местах, где жд пересекает автомобильные дороги

В ТПУ предусмотрена система крытых переходов и галерей для защиты пешеходов от дождя, холода и других неблагоприятных погодных явлений, лифты и эскалаторы для мобильных групп населения и инвалидов, перехватывающие парковки для автомобилистов

пересадка на общественный транспорт будет на каждой платформе

на радиальную ветку РЖД

на метрополитен

IV | малое кольцо железной дороги

«Интегрировать МКЖД в транспортную систему города – гениальная идея»

Натан Гадаев о пользе наземного метро, ТПУ и других объектах компании «Элгид»



На Московской кольцевой железной дороге (МКЖД) завершаются последние приготовления перед запуском пассажирского движения. В ее реконструкции заняты сразу несколько крупных подрядчиков, у каждого свой фронт работ. В интервью корреспонденту «Московской перспективы» Александру Шибанову президент Объединения «Элгид» Натан Гадаев рассказал о том, как будет работать один из крупнейших транспортно-пересадочных узлов на МКЖД «Сити».

МД Натан Рафаилович, расскажите, какое участие в подготовке к запуску пассажирского движения на МКЖД принимает ваша компания?

– Мы строим один из крупнейших транспортно-пересадочных узлов на Малом кольце железной дороги – «Сити», который будет расположен около Московского международного делового центра «Москва-Сити». Прогнозируемый пассажиропоток там составит более 33 тысяч человек в час

пик. Он соединит теплым переходом МКЖД со станцией метро «Международная» Филевской линии, в пешей доступности будет платформа Тестовская Смоленского направления МЖД. Кроме того, не выходя на улицу, можно будет попасть в небоскребы делового центра.

МД Какие сейчас работы ведутся на этом ТПУ, успеваете ли завершить все к сентябрю?

– Сейчас мы заканчиваем бетонные работы, приступили к отделке и инженерии. Если оценивать в целом, то 50–60% всего объема уже выполнено.

Наша компания пока ни разу не срывала сроки, поэтому к сентябрю все, что от нас зависит, постараемся закончить.

МД На ваш взгляд, как человека, который давно живет в Москве и много объектов построил в городе, будет ли востребована Кольцевая железная дорога пассажирами? Все-таки москвичи и гости города привыкли к метрополитену...

– Московская кольцевая железная дорога – это фактически и будет метро. С той лишь разницей, что она пройдет по земле. Но к этому факту, я уверен, пассажиры быстро привыкнут. Я считаю, что это была гениальная идея – интегрировать МКЖД в систему городского транспорта. После ввода пассажирского движения, как мне кажется, ожидается колоссальный эффект. Это касается как развития территории вдоль железной дороги, так и перегруженных пересадочных узлов метрополитена в центральной части города. Пассажиры получат возможность пересаживаться на другие линии подземки и радиальные направления железной дороги, не доезжая до центра города. Попробуйте сейчас создать такой пересадочный контур с нуля? Сколько на это уйдет лет и денег? Особенно если учесть, что в этой части

Москвы очень плотная застройка, сложно даже найти место для площадки строительства метрополитена.

МД Вы упомянули территории вдоль МКЖД, какое может быть у них развитие?

– МКЖД – это транспортная система, которой, по прогнозам, будут пользоваться миллионы человек. А там, где есть пассажир, естественно, появляются различные коммерческие объекты. Это обычная мировая практика.

Так исторически сложилось, что на протяжении почти всей истории вдоль МКЖД формировались промышленные предприятия. Не все из них сегодня работают по профилю, часть территорий попросту пустует. Уже скоро эта часть города получит хорошую транспортную доступность, поэтому совершенно естественно, что инвесторы захотят возводить вблизи железной дороги жилые кварталы, офисные здания, торговые комплексы.

МД Кроме МКЖД на каких объектах заняты специалисты вашей компании?

– «Элгид» на данный момент выполняет работы на целом ряде объектов, в том числе связанных с железной дорогой. В частности, строим путепроводы над железнодорожными путями в Щербинке и Перedelкинe, рядом с будущим ТПУ «Сити» также возводим железнодорожную эстакаду Смоленского направления МЖД, которая пройдет над Малым кольцом железной дороги. Ну и помимо этого ведем работы на Варшавском шоссе, Рязиновской улице и других.



Проект ТПУ «Сити»

Кольцо готовится к пересадке

Специалисты компании «ГлавСтройГрупп» завершают строительство трех транспортно-пересадочных узлов



Проект ТПУ «Дубровка»

■ МАКСИМ КЛИНСКИЙ
На Московской кольцевой железной дороге (МКЖД) для удобства пассажиров появятся более 30 транспортно-пересадочных узлов, которые необходимы для комфортной пересадки с одного вида транспорта на другой. Их строительство уже близится к завершению. ООО «ГлавСтройГрупп» возводит три таких объекта: ТПУ «Новопесчаная», «Дубровка» и «Парк легенд» (ЗИЛ). По словам Виктора Тихонова, генерального директора компании, также специалисты компании заняты на строительстве подземных дорог для ТПУ «Волоколамская» и выполняют реконструкцию путепровода на Волоколамском шоссе над МКЖД.

Благодаря грамотным техническим решениям на транспортно-пересадочных узлах МКЖД удалось связать в единый логистический комплекс сразу несколько видов транспорта: метро, РЖД, МК МЖД и наземный. Кроме того, ТПУ свяжут с близлежащей застройкой. Например, в составе

ТПУ «Новопесчаная», который строит компания «ГлавСтройГрупп», предусмотрена интеграция комфортных пассажирских спусков к платформам остановочного пункта. Также запланировано возведение транзитного пешеходного перехода для обеспечения связи участков городской территории, разделенных железнодорожными путями. В рамках строительства ТПУ «Дубровка» специалисты компании возводят пассажирский терминал площадью 1,5 тыс. кв. метров. Рядом осуществляется строительство многофункционального центра общегородского значения «Мозаика» с подземным паркингом на 2,5 тыс. машино-мест, который свяжут надземным пешеходным переходом с этим транспортно-пересадочным узлом.

«Проект транспортно-пересадочного узла «ЗИЛ» площадью почти 3,5 тыс. кв. метров предусматривает строительство надземного пешеходного перехода через пути Малого кольца Московской железной дороги для обеспечения пропуска пассажиров от остановок общественного транспорта, спортивных и общественных объектов на пассажирскую платформу МКЖД», – сказал Виктор Тихонов и добавил, что переход оборудуют лестнично-эскалаторными сходами и пристроенным к технологическим зданиям лифтом обзорного типа для маломобильных групп населения. Также предусматривается устройство технологических и режимных зон по обслуживанию пассажиров на вход и на выход с пассажирской платформы.

Строительство этих объектов уже близится к концу. По словам Виктора Тихонова, завершаются бетонные работы, специалисты приступают к отделке и инженерии.

Кроме того, компания «ГлавСтройГрупп» несколько дней назад выиграла еще один тендер на определение управляющей компании, которая выполнит проектно-изыскательские и подрядные работы для строительства подземных дорог к ТПУ «Волоколамская» МКЖД. Проект предусматривает строитель-

ство тоннеля на съезде с Волоколамского шоссе на улицу Академика Курчатова, съезда с путепровода на Волоколамское шоссе, разворотного съезда под путепроводом у МКЖД, разворотного съезда под путепроводом через Рижское направление МКЖД, подъезда к ТПУ «Волоколамская» (1-й Красногорский проезд), а также реконструкцию улицы Академика Курчатова и подземного пешеходного перехода в районе дома № 32 на Волоколамском шоссе.

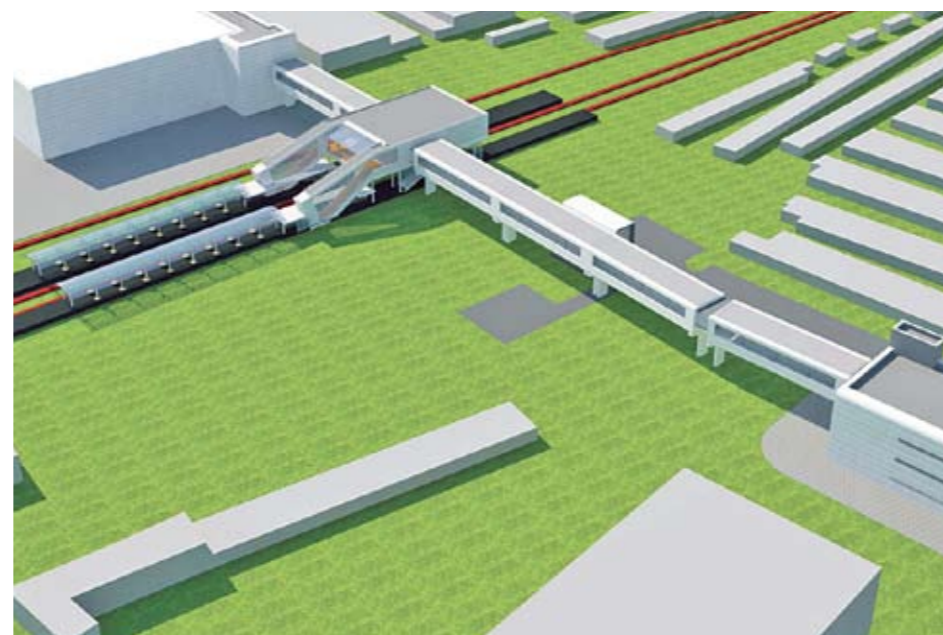
В ближайшее время «ГлавСтройГрупп» завершит реконструкцию путепровода над МКЖД на Волоколамском шоссе. Городские власти приняли решение о реконструкции всех путепроводов, чьи габариты не соответствуют свободному прохождению электричек. По словам Виктора Тихонова, основной объем работ уже завершён, хотя это один из сложнейших объектов в сфере дорожного строительства в Москве: «Фактически мы реконструируем не один путепровод, а три: автомобильный, трамвайный, а также «путепровод» теплотрассы».

СПРАВКА

Компания ООО «ГлавСтройГрупп» была основана в 2008 году. Объем выполненных строительных работ составляет более 50 млрд рублей. Количество сотрудников насчитывает более 3 тыс. человек. В числе объектов, в возведении которых принимала участие компания, – реконструкция Ярославского, Волоколамского и Варшавского шоссе, строительство Ледового дворца для фигурного катания и соревнований по шорт-треку в Сочи, выход станции метро «Лермонтовский проспект», станция метро «Нижегородская улица», а также строительство жилых комплексов в Москве и Подмосковье.



Проект ТПУ «Парк легенд»



Проект ТПУ «Новопесчаная»