Вторник, 29 октября – 4 ноября 2013 года

www.mperspektiva.ru

ДОРОГИ



главных приоритетов для решения транспортных проблем столицы



Приоритет общественного транспорта

Создание 280 км выделенных полос в рамках реконструкции вылетных магистралей позволит вдвое увеличить количество единиц общественного транспорта и сократить время в пути на треть.



Создание новых дорог и реконструкция вылетных магистралей

В 2013 году завершится реконструкция 8 из 15 вылетных магистралей. За ближайшие три года будет построено и реконструировано 341 км дорог.



Создание и реконструкция развязок (тоннели, эстакады, развязки на МКАД)

До 2016 года будет построено 145 искусственных сооружений (эстакады, тоннели, мосты и т.д.). В ближайшие 8 лет в рамках развития магистральной улично-дорожной сети планируется построить 150 развязок, 28 развязок реконструировать.



Полицентрическое развитие

На присоединенной территории появятся 12 «точек роста», будет создано порядка 1 млн новых рабочих мест.



Развитие сети железных дорог

В 2015 году для пассажирских перевозок будет открыто Малое кольцо Московской железной дороги.



Создание новых связей между районами – мосты, путепроводы, внутрирайонные дороги

Планируется провести реконструкцию 54 км существующих местных дорог, построить 52 км новых поперечных связей и 38 транспортных сооружений, повышающих связность сопредельных территорий города.



Развитие сети московского метро

До 2020 года метро увеличится в 1,5 раза: будет построено более 160 км линий и 79 станций. В метро появится вторая Кольцевая линия.



Развитие хордовых связей

Северо-восточная хорда, Северо-западная хорда, Южная рокада обеспечат связь между районами и распределят транспортные потоки, минуя центр города.



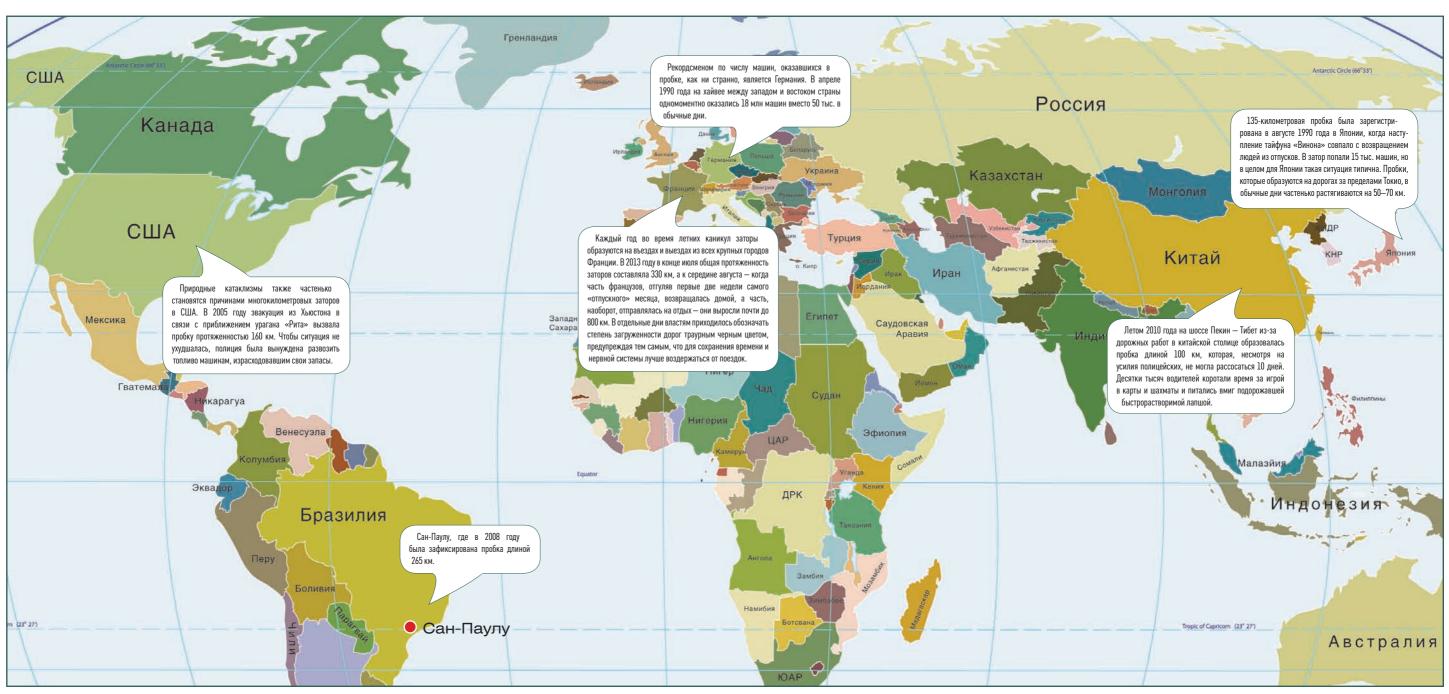
Развитие системы ТПУ, гаражей, парковок, введение платной парковки

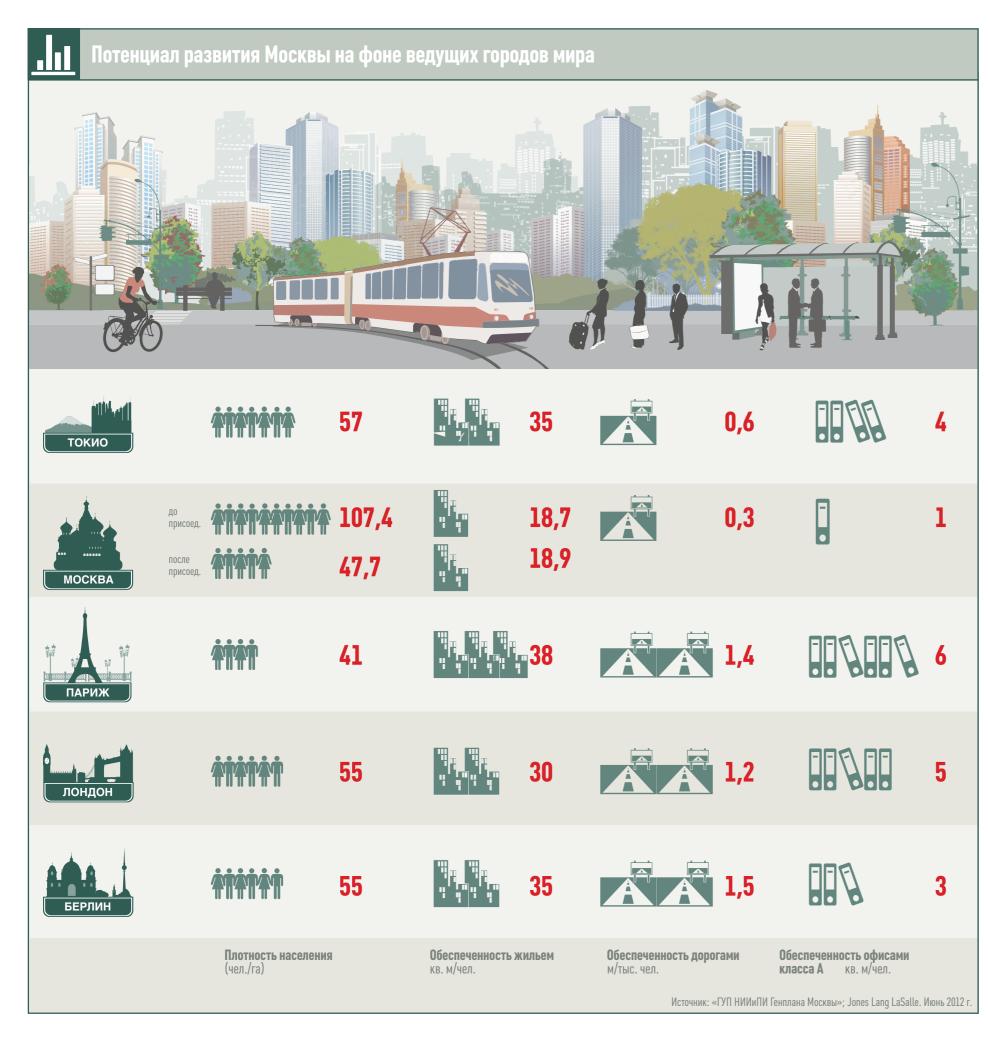
Будет построено 255 транспортно-пересадочных узлов для интеграции всех видов транспорта в единую сеть.

II дороги

Мир в пробке

Рекордсменом по автомобильным заторам считается бразильский город Сан-Паулу





Только факты

Среди европейских столиц самый пло- Московской области. «Если представить хой трафик, по общему признанию водителей, в Брюсселе, а США лидируют по числу Лос-Анджелес, Нью-Йорк и Вашингтон с дорожной сетью, заложенной еще в XVIII столетии, с расчерченным на квадраты центром, который очень проблематично пересечь на машине в будние дни. Ежегодно на улицах американской столицы в пробках сжигается 560 млн литров топлива.

В Москве, согласно исследованию голландского производителя GPS-оборудования компании TomTom, ситуация лучше, чем в Сан-Паулу и Пекине, но хуже, чем в Лондоне и Нью-Йорке. Жители российской столицы ежегодно проводят в пробках 127 часов, против 81 часа в Лондоне и 69 часов в Нью-Йорке. На каждый час пути по Москве на автомобиле задержка составляет 74 минуты. Иными словами: если без заторов из пункта А в пункт Б можно добраться за час, то в московских условиях на это уходит 2 часа 14 минут.

Параметры улично-дорожной сети Москвы существенно отстают от других мегаполисов. Если в российской столице на каждую тысячу жителей приходится 0,3 метра дорог, то в Токио – 0,6 метра, в Лондоне – 1,2 метра, в Париже – 1,4 метра, а в Берлине – 1,5 метра. При этом плотность населения в Москве существенно выше, чем в любой из этих столиц. Так, в Париже этот показатель составляет 41 человек на га, в Лондоне и Берлине – 55 человек на га, в Токио – 57 человек на га. У нас же на один гектар в границах старой территории приходится более 107 жителей. Впрочем, как показывает практика, развитая дорожная сеть и более низкая плотность населения - отнюдь не панацея от заторов. Все перечисленные города, за исключением Берлина, занимают верхние позиции в «пробочных» рейтингах . А отдельные обстоятельства – типа отпускного сезона или неблагоприятных погодных условий - способны забить машинами сотни километров

«По транспортному строительству мы уже в первой тройке в мире, а по обеспеченности – только на 20-м. Наша задача – хотя бы в десятку выйти», – заявил глава стройкомплекса столицы Марат Хуснуллин.

Но, увы, строить дороги такими же темпами, какими растет число автомобилей, невозможно. По количеству автомобилей на одну тысячу жителей Москва не только оторвалась от расчетов Генплана, но и превзошла многие мегаполисы - Париж, Пекин, Токио, Лондон. Больше машин только в Нью-Йорке. В Московском регионе у населения и у промышленных предприятий зарегистрировано более 10 млн машин. Такие данные озвучил мэр Москвы Сергей Собянин на совещании, посвященном развитию транспортной инфраструктуры Москвы и

что они одномоментно выедут на дороги, ни МКАД, ни ЦКАД, ни вылетные магистрали – вариант такой же, какой существует во всех странах мира, - развивать общественный транспорт», - заявил он.

Автопарк легковых автомобилей в столице увеличивается на 5% в год. Строить дороги с такой же скоростью при всем желании не получится – Москва так плотно застроена, что найти участки для новых трасс очень сложно. И хотя проектировщики «выжимают» из Москвы все возможное, а строители сдают 70-90 км дорог в год (еще три года назад – 20 км магистралей), понятно: спасение только в общественном транспорте.

При этом дороги стали строить на 25% дешевле и в 2 раза быстрее. Дольше двух лет сегодня возводятся только особенно сложные и уникальные объекты. А средний срок реконструкции вылетных магистралей составляет всего 18 месяцев вместо прежних 36.

Круглосуточные работы иногда вызывают недовольство жителей, но в итоге они окажутся в выигрыше: терпеть неудобства придется всего 1,5 года против четырех. Вместо долгостроев они получат современные магистрали с развязками, пешеходными переходами и удобными связками с внутриквартальными проездами.



331

ЦИФРЫ

Количество автомобилей





280



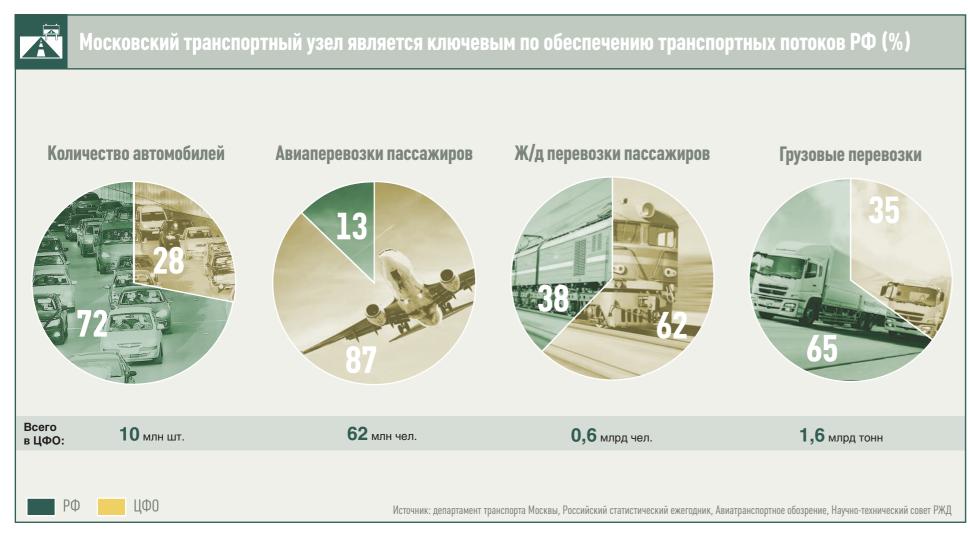
263



дороги I III

Москвы не миновать

Столичный транспортный узел работает на всю страну



область

Первопричина перегрузки городской транспортной инфраструктуры

область

92%

население, работающее в центре Москвы пределами ТТК

население, работающее и проживающее в центре Москвы

Если в Италии все дороги ведут в Рим, то в России — в Москву. Московский транспортный узел — это 62% всех пассажирских железнодорожных перевозок России, 35% грузовых перевозок, 87% авиаперевозок, почти треть автопарка страны.

Объезда нет

1 млн 300 человек, проживающих в Московской области, но работающих в Москве, ежедневно ездят туда и обратно. По восточным и юговосточным направлениям загрузка магистралей в часы пик составляет более 120%. С 8 до 9 утра МКАД пересекают 184 тыс. и 195 тыс. человек соответственно при пропускной способности 163 тыс. и 130 тыс. пассажиров в час. Загрузка остальных направлений находится на уровне 100–120%, и только Волоколамское и Ленинградское шоссе пока не исчерпали свои

проектные мощности. По ним в Москву приезжают соответственно 74 тыс. и 68 тыс. человек в час при пропускной способности 96 тыс. и 69 тыс. Впрочем, уже через 5 лет и этой «лазейки» у водителей не останется.

В мэрии подсчитали: в августе, когда по городу можно передвигаться без особых проблем, на дороги выезжают 2,3 млн автомобилей. Это тот максимум, который может «переварить» существующая дорожная сеть. Уже в сентябре, когда число машин достигает 2,9 млн, начинаются серьезные проблемы. При этом 600 тыс. автомобилей, ежедневно въезжающих в столицу, не являются резидентами Москвы и области.

При этом для 60% грузовиков Москва является не конечным пунктом назначения, а транзитной точкой, через которую необходимо проехать, чтобы попасть в другой регион. Водители и рады бы выбрать пути объезда, но светофорах и пробках. Максимальное расстояние между путепроводами сейчас составляет 10,6 км, а между мостами – 13,7 км. Именно поэтому часть водителей, которым в центр совсем не нужно, вынуждены заби-

из-за неразвитой дорожной сети их физически не существует. Причем не только в Московской области, но и на территории самого города.

В такой ситуации, наверное, оказывался каждый москвич. На карте два объекта – например, супермаркет и бензоколонка, которые находятся в двух шагах друг от друга, а в реальности дорога занимает полчаса. Причина - отсутствие коротких связей между территориями. Наш город разделен на части реками, парками и многочисленными линиями железнодорожных путей. Чтобы найти ближайший переезд, зачастую нужно проехать несколько километров, не говоря уже о попадающихся на пути светофорах и пробках. Максимальное расстояние между путепроводами сейчас составляет 10,6 км, а между мостами - 13,7 км. Именно поэтому совсем не нужно, вынуждены забивать вылетные магистрали, добираясь по ним до ближайшей поперечной дороги или моста.

Во власти колец

Радиальная схема начала складываться в Москве с XV века. Ведущие от Кремля лучи связывали столицу княжества с другими древними городами. Потом к радиусам добавились кольца, заменившие фортификационные сооружения. Первое - Бульварное кольцо - возникло на месте разобранных стен и башен Белого города в конце XVIII века. Садовое кольцо это бывший земляной вал, насыпанный после набега на Москву крымского хана Казы-Гирея. Еще два кольца – МКАД и ТТК – не имеют исторического контекста. Одно из них строили в XX веке как визуальную границу тогдашней Москвы. Другое чтобы разгрузить МКАД. В теории исторически сложившаяся радиально-

кольцевая схема не так уж плоха для организации движения. Она обеспечивает удобные транспортные связи по радиусам с центром города, а также периферийных районов между собою по кольцевым магистралям. Плохо то, что в Москве она не получила своего развития. Все, что мы имеем сегодня, - 3 кольца и 18 радиальных направлений - это крайне мало для гигантского мегаполиса. В том же Париже радиально-кольцевая схема была улучшена дополнительными планировочными решениями, позволившими рассредоточить транспортные потоки в центре города и повысить его пропускную способность. В столице Франции кольцевые магистрали возникли так же, как и в Москве, на месте крепостных стен. Основной связкой между ними служит ось восток-запад, проходящая от Дефанса через подземные тоннели до площади Де Голля и далее по трассе

Елисейских Полей и по улице Риволи до площади Бастилии.

По такому же радиальнокольцевому принципу развивались и другие европейские города. В Вене, столице Австрии, старый город с его малыми кварталами окружен центральным проспектом Рингштрассе, созданным во второй половине XIX века. Опять же на месте городских укреплений.

Лондон в центральной части имеет сложную комбинированную планировку, в которой преобладают элементы радиально-кольцевой и треугольной систем. Такое смешение – свойство старых, исторически формировавшихся городов Европы, которое резко отличает их в планировочном отношении от городов США, имеющих четко выраженную геометрическую систему улиц – прямоугольную или прямоугольнолиагональную.

Дорогой затор

Заторы в мегаполисах приносят не только нервное напряжение, но и колоссальные расходы. Американские аналитики подсчитали, что потери от автомобильных пробок в Штатах составляют 121 млрд долларов (с учетом затрат на топливо и время), или 818 долларов на каждого жителя, который пользуется автотранспортом. Самыми загруженными городами Америки оказались Вашингтон, Лос-Анджелес, Сан-Франциско, Нью-Йорк, Бостон, Хьюстон, Атланта, Чикаго, Филадельфия и Сиэтл.

Из европейских стран лидером по пробкам оказалась Великобритания — она теряет 6,75 млрд долларов из-за ежедневных заторов. На первый взгляд это намного меньше, чем в США, однако если подсчитать потери на каждого гражданина страны, то цифра уже не такая радостная — 771 доллар. Причем потери лондонцев из-за трафика составляют 1575 долларов ежегодно.

В России подобные исследования пока не проводились. А в Москве несколько лет назад специалисты Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ) по заказу ГИБДД рассчитали конкретную цифру: 40 млрд рублей, по их версии, Москва ежегодно теряет от заторов. С тех пор загруженность столичных дорог только усилилась и негативное влияние на экономику, соответственно, увеличилось.

Для Москвы строительство, по сути, градообразующая отрасль. 23% валового регионального продукта — это операции с недвижимостью и строительство. Инвестиции в основной капитал Москвы составляют около 1 трлн рублей, и половина из них — это инвестиции в строительство. Несмотря на то что город строится и развивается, в Москве

заторы в мегаполисах приносят не только нервное напряжение, но и колоссальные расходы. Американские аналитики подсчитали, что потери от автомобильных пробок в Штатах составляют 121 млрд долларов (с учетом затрат на топливо по-прежнему не удовлетворен спрос на торговую площадь, жилье, офисы класса А, складские помещения, гостиницы. У города есть огромный потенциал и инвесторы, готовые и дальше вкладывать деньги в Москву, развивать экономику и создавать новые рабочие места.

«Вспомним английского экономиста прошлого века Джона Мейнарда Кейнса, который писал: любая работа, особенно строительство, запускает мультипликационный эффект, каждый вложенный рубль дает прирост в 5 рублей в смежных отраслях. Надо строить дорогу? Значит, потребуется сделать бетон, металл для машин, кто-то должен кормить и одевать строителей... Почему во время Великой депрессии в 1929 году США занялись дорогами, а в 1932 году Германия? Почему в 2008-м то же самое сделало правительство США, выдав на инфраструктурные проекты 60 млрд долларов?» – привел в пример исторические факты глава столичного департамента строительства Андрей Бочкарёв.

«По сравнению с другими мегаполисами мира Москва выглядит достаточно неплохо: занимает пятое место в мире по капитальным вложениям, и я думаю, что мы вполне можем улучшить эту позицию», - заявил на встрече с девелоперами мэр Москвы Сергей Собянин. В то же время слабое внимание к развитию транспортной инфраструктуры при колоссальных темпах строительства он назвал одной из главных проблем. «В результате сложилась самая критическая диспропорция в развитии строительства жилья, коммерческой недвижимости и транспортной инфраструктуры. Последствия этого очевидны», отметил градоначальник.

И действительно, пробки могут помешать планам развития всей экономики города. Никто не будет строить жилые кварталы, из которых невозможно выехать, и создавать рабочие места, до которых невозможно добраться. Неслучайно 36% москвичей и 55% жителей области готовы потерять в зарплате, если им предложат работу рядом с

К слову, бюджет российской столицы в отличие от других мировых мегаполисов имеет ярко выраженную социальную направленность. Только на поддержку жителей (доплаты к пенсиям, субсидии по ЖКХ, выплаты инвалидам и многодетным и т.д.) власти ежегодно направляют более 300 млрд рублей. А вместе с образованием и здравоохранением социально ориентированные расходы достигают 1 трлн рублей. Чтобы аккумулировать такие средства в городской казне, одной ренты уже недостаточно. Платежи естественных монополистов сокращаются, и чтобы поддерживать налоговую базу в стабильном состоянии, необходимо развивать другие отрасли экономики, в частности строительство. Москва имеет серьезное преимущество в сравнении с другими мегаполисами мира - при сопоставимой численности населения и увеличившейся площади у нас большой неудовлетворенный спрос на жилье в центре, гостиницы, торговые и складские помещения, офисы на периферии города, спортивные и социальные объекты, объекты туристической инфраструктуры.

В каждой социальной льготе, полученной москвичом, есть значительная доля строительного комплекса. Чтобы люди (а количество пожилых людей в Москве с каждым годом будет расти) и дальше могли поддерживать привычный уровень жизни, бесплатно пользоваться общественным транспортом и водить детей в муниципальные сады, необходимо сохранять объемы строительства



Потери от автомобильных пробок в Штатах составляют 121 млрд долларов в год

IV дороги

Выход есть

Город нашел способы справиться с бесконечными заторами

Рецептов, позволяющих облегчить транспортную ситуацию в мегаполисах, на самом деле не так много. Во-первых, это строительство новых дорог, в первую очередь поперечных связей, которые оттянут часть потоков с радиальных магистралей, соединяющих центр и периферию. Пожалуй, наиболее показательный прогресс в развитии транспортной системы продемонстрировала индонезийская столица Джакарта, которая столкнулась с проблемами чрезмерной загруженности транспортных путей еще в конце 80-х годов прошлого века. Власти Джакарты пошли либеральным путем: только в 90-е годы было построено 27 подземных тоннелей, развязок и крупных шоссейных дорог. Помимо дорожного бума в Джакарте была запущена система Mass Rapid Trasportation (МRT) – своеобразная сеть наземных и подземных скоростных железных дорог, которая эффективно соединяет центр города с периферией, позволяя избежать многокилометровых пробок на въездах в город. Второй метод борьбы с заторами – введение всевозможных ограничений, побуждающих автомобилистов пере-

саживаться на общественный транспорт. Самым кардинальным из них является ограничение на въезд в центральную часть мегаполисов для личных машин и развитие в качестве альтернативы общественного пассажирского транспорта. В том же Лондоне за привилегию прокатиться по центру придется заплатить 10 фунтов. А можно одновременно строить дороги, развивать общественный транспорт и вводить ограничения для автомобилистов. Но не драконовские. Так что ничего нового придумывать Москве уже не нужно. Следует проанализи-

Основную ставку столичные власти сделали на строительство транспортной инфраструктуры. Причем метро, дороги и развязки сдаются небывалыми темпами. Только за восемь месяцев этого года построено 10 искусственных сооружений, завершена реконструкция Варшавского, Каширского, Ярославского шоссе, Балаклавского проспекта — Рублевского шоссе, построено и реконструировано 60 км дорог. Все объекты построены раньше запланированного срока. Впрочем, на этом город решил не останавливаться.

Недоступный центр

В центре Рима есть обширная историческая зона, въезд в границы которой запрещен в рабочие дни с 6.30 до 18.00. Ограничения смягчаются в субботу, полностью отменяются в воскресенье и не распространяются на местных жителей, инвалидов, на служебные машины чиновников, общественный и обслуживающий транспорт. Кроме того, власти разрешают въезжать в запретную зону тем, кто здесь работает, но за плату.

ровать мировой опыт и выбрать свой путь.

В Лондоне за привилегию прокатиться по центральным улицам взимается плата 10 фунтов в день с понедельника по пятницу с 7 утра до 18.30 вечера. Штраф за неуплату – от 60 до 180 фунтов. Практикуется разнообразная система скидок, например, для тех, кто часто ездит в центр. От уплаты сбора освобождается транспорт, работающий на экологически безопасных видах топлива. А вот жители Лондона полностью не освобождены от оплаты: за пересечение границ зоны они должны платить 0,8 фунта. Несмотря на недовольство автомобилистов, власти намерены расширять границы эксперимента: если изначально деньги взимали за въезд в Вест-Энд и Сити, то сейчас к ним присоединились районы Ноттинг-Хилл, Кенсингтон и Челси. Результат: центр города разгрузился от машин примерно на 15%, а городская казна получила гарантированный источник пополнения своих доходов.

Систему, согласно которой машины, чьи номера заканчиваются четным числом, могут ездить по четным числам месяца, и наоборот, запустили 25 лет назад в Греции. Это единственный метод, социальная справедливость которого не вызывает вопросов: малообеспе-

ченные автолюбители практически уравниваются в возможностях с состоятельными водителями. Но при этом последние поощряются к приобретению нескольких машин на семью.

протяженность

столичного

метро к 2020 году

Чаще всего власти мегаполисов прибегают к косвенным ограничениям. Для минимизации въезда в центральную часть города они сужают проезжую часть улиц, расширяют пешеходные зоны и сокращают возможности для парковки личного транспорта с помощью запрещающих знаков и платы. Список городов, где система уже опробована, достаточно велик это Токио, Нью-Йорк, Барселона, Берлин, Вена и т.д. Их опыт свидетельствует об эффективности косвенных ограничений, если они применяются в сочетании с развитием общественного транспорта и созданием перехватывающих парковок в периферийных районах города. Например, в пригородах Лондона можно оставить машину на весь день за один-два фунта и при этом бесплатно добраться на автобусе до делового центра.

Обгоняя пробки

Московские власти решили не изобретать велосипед и воспользоваться уже имеющимся у мегаполисов опытом. Причем из всех возможных способов ограничить въезд в центр был выбран самый щадящий и безболезненный для граждан. Основным приоритетом является повышение скорости, удобства и эффективности общественного транспорта. Все принимаемые проектные решения главным образом работают на эту цель, а остальные задачи являются сопутствующими. Например, при реконструкции вылетных магистралей главным является

повышение их пропускной способности в первую очередь для городского транспорта за счет создания выделенных полос. Всего предусмотрено создание 280 км таких полос, что позволит как минимум вдвое увеличить количество автобусов и троллейбусов на этих магистралях и сократить время в пути на треть. Москвичи смогут обогнать пробки и сэкономить на оплате парковки, поскольку возможности бесплатно оставить свой автомобиль в центре становится все меньше.

Для покрытия больших расстояний запускаются экспрессные и полуэкспрессные маршруты - воспользовавшись ими, пассажиры с минимумом остановок могут добраться из периферийных районов в историческую часть города, при этом точно зная время, которое им предстоит провести в пути. Также для удобства горожан начались масштабные работы по строительству ТПУ - транспортно-пересадочных узлов, обеспечивающих быстрые пересадки с одного транспорта на другой. В составе ТПУ могут находиться остановки автобусов, троллейбусов и трамваев, станции метро и МКЖД, а также платформы радиальных направлений железной дороги. Везде также предусмотрены крупные перехватывающие паркинги. В городе планируется построить 255 транспортнопересадочных узлов, 163 из них в капитальном исполнении.

В программе бюджетных инвести-

ций впервые появились средства на создание новых маршрутов наземного рельсового транспорта: к концу 2016 году трамвай свяжет район Северный с Лианозово, Лианозово с Медведково, район Ивановское с 3-й Владимирской улицей, Чертаново с Бирюлево Западное.

Параллельно с развитием общественного транспорта в Москве вводится ограничение на парковку в центральной части города. С 1 июня 2013 года режим платной парковки с гибкими тарифами, включая льготные абонементы для резидентов и удобной системой оплаты, был установлен в пределах Бульварного кольца. Уже по прошествии трех месяцев эффект не заставил себя ждать: количество паркующихся автомобилей снизилось на 65%, въезд транспорта увеличился на 25%, а скорость движения - на 10%. Если раньше автомобили без движения стояли у обочин по 6 часов в сутки, то сейчас средпродолжительность парковки составляет 1 час 20 мин., т.е. оборачиваемость машино-мест увеличилась в три раза. Все средства, полученные от использования парковок, город передает на благоустройство: на начало октября 4,4 тыс. машино-мест принесли 8 районам ЦАО более 124 млн руб.

Метро 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

позволит им самим решать, какой из двух веток воспользоваться -Серпуховско-Тимирязевской или Калужско-Рижской. Участок Люблинско-Дмитровской линии, «Марьина Роща» – «Селигерская», даст свободу передвижения 400 тыс. человек, которые живут в районах Бутырский, Бескудниковский, Восточное и Западное Дегунино. Каждая поездка станет минимум 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. тыс. жителей района Жулебино -Строительство новых линий и стандобраться до нужной точки можно

раза. Жителям Северного и Южного

Бутова, а их 470 тыс., предоставят сво-

боду выбора: станция «Лесопарковая»

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.

будет на полчаса быстрее. Кроме того,

новые станции заберут часть пассажи-

ров у «Выхино» - загруженность

транспортного узла снизится в два

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

Быстрее и дешевле

На 2 млрд руб. дешевле, на 2 года быстрее – таков эффект от строительства каждой неглубокой станции метро. Только на сооружении Кожуховской

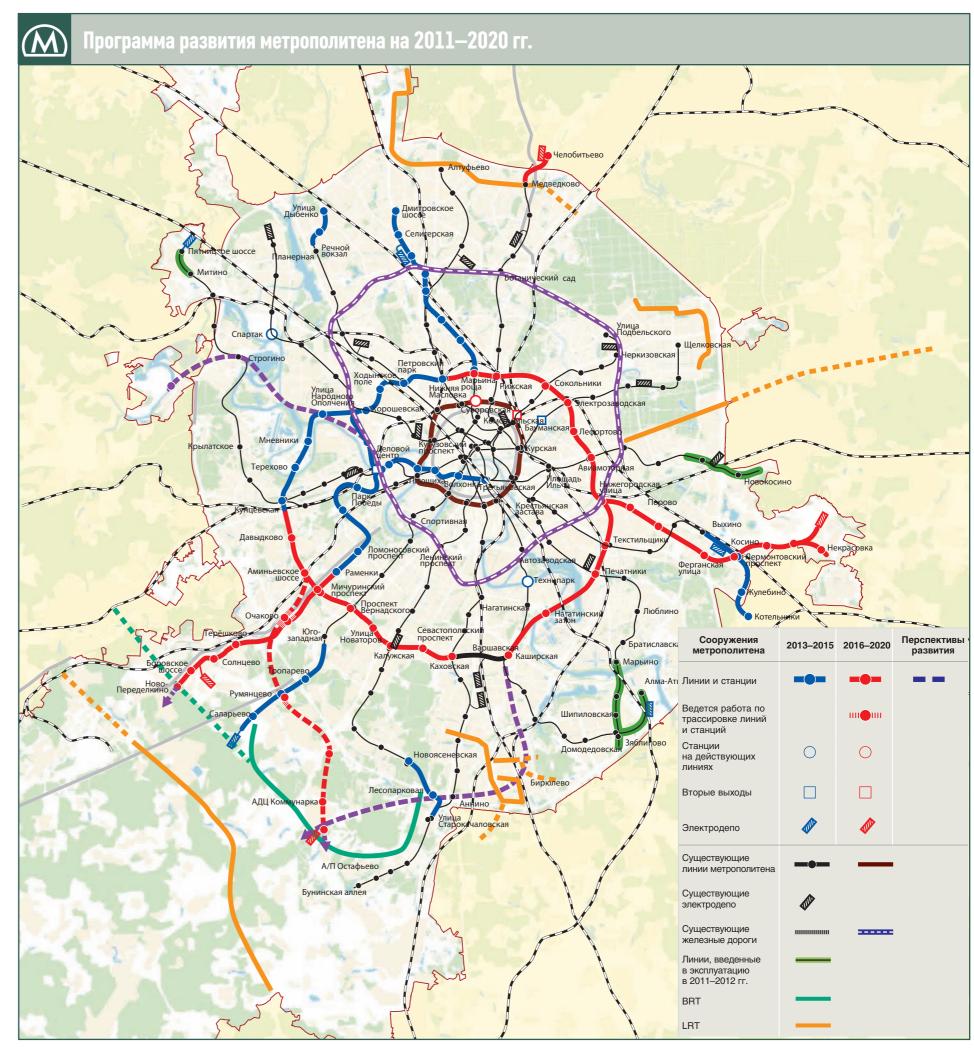
линии подземки город выгадает 40 млрд бюджетных рублей.

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.

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

Условия/город	Лондон	Вашингтон	Амстердам	Рим	Париж	Токио	Берлин	Москва
Стоимость парковки за час	£4	в центре: от \$2	в центре: €5, на окраинах – €0,9	в центре: €1-1,2 в разрешенное время	в центре: €2–3	первый час \$8	в центре: €2–3	в центре: 50 р.
Время парковки	не более двух часов	в среднем 2 часа	не ограничено	не ограничено	не больше двух часов	в некоторых зонах не больше 40 мин.	не ограничено	не ограничено
Стоимость въезда в центр	£10 (взимается по рабочим дням с 7.00 до 18.00)	бесплатно	бесплатно	бесплатно	бесплатно	бесплатно	бесплатно	бесплатно
Нарушение парковки	от £40	от \$35	€ 50,90 плюс стоимость одного часа парковки	€100	от €17	\$835	€100	3000 р. (не- оплата – 2500 р.)



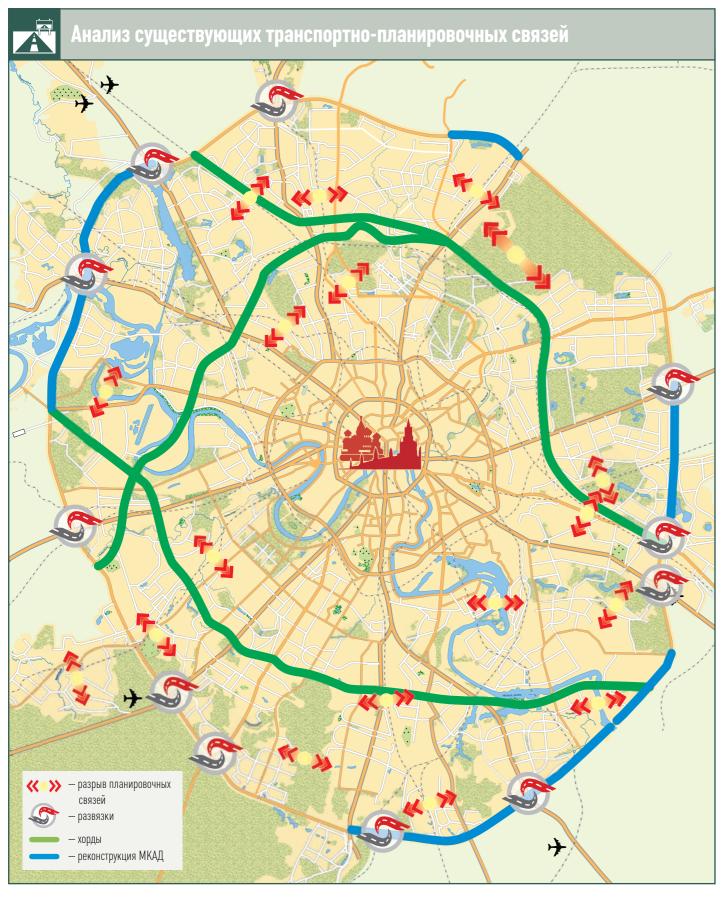
ДОРОГИ

пункт для посадки

и высадки

пассажиров

оборудуют на МК МЖД



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», «Ходынское поле» и «Хорошевскую» удалось поднять до 25 метров. Каждая станция вместе с перегоном 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. Здесь решено применить технологию, позволяющую построить на большой глубине односводчатую конструкцию, аналогичную тем, что применяются на станциях мелкого заложения, возводящихся открытым способом.

Пять колец

Пять колец, которые появятся на транспортной карте столицы к 2018 году, позволят жителям города без пересадок в центре добираться из одного района в другой. 40 минут в день, или почти сутки в месяц, 12 дней в году – экономию времени ощутит каждый москвич.

Две новые кольцевые системы -

МК МЖД – руководитель стройкомплекса Марат Хуснуллин назвал «самым полезным» из того, что сегодня возводится в городе. Они сократят время в пути для тех пассажиров, кому не нужно ехать в центральную часть города, и обеспечат больше возможностей для пересадок между радиальными направлениями.

Путь от станции метро «Сокольники» до «Электрозаводской» с запуском второго кольца метро 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 Третий пересадочный контур метро и транспортная система. ТПК и кольце-

вая 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 (см. 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 транспортнопересадочные узлы.

Проектом реконструкции МК МЖД предусматривается организация пассажирского движения на двух выделенных путях с использованием 100 пар электропоездов. Ни стандартные поезда метро, ни электрички для обслуживания кольца не подходят. Чтобы железнодорожная инфраструктура была полностью интегрирована с инфраструктурой метрополитена, в вагонах должны быть предусмотрены три двери и более широкие тамбуры. Этот гибридный тип поездов производителям придется создавать с нуля.

Все грузовые и технические перевозки, которые в настоящее время осуществляются по МК МЖД, подлежат выводу на третий, строящийся путь. Для посадки и высадки пассажиров планируется оборудовать 31 остановочный пункт. 12 из них будут иметь пересадку на линии метрополитена: в частности, со станции Кутузово можно будет пересесть на станцию «Кутузовская» Филевской линии, с Хорошево на «Полежаевскую», с Глебово – на «Войковскую», с Владыкино и Ботанический сад - на одноименные станции подземки, с Открытого шоссе – на «Улицу Подбельского», с Черкизово - на «Черкизовскую», с Измайловского парка - на «Партизанскую», с Лефортово - на «Шоссе Энтузиастов», со станции Автозаводская – на станцию метро «Автозаводская», со станции Лужники – на «Спортивную» и с площади Гагарина – на «Ленинский проспект». 6 станций МК МЖД будут иметь пересадки на радиальные направления железной дороги, 3 - Сити, Савеловская и Рязанская – на метро и железную дорогу, и еще 10 станций будут обслуживать только пассажиров железнодорожного кольца.

Пересечения с радиальными направлениями железной дороги со временем позволят организовать в составе транспортно-пересадочных узлов, строительство которых планируется на МК МЖД, платформы для поездов дальнего следования, как это практикуется во многих городах Европы. Это отвлечет пассажиропоток от центра города, так как не всем нужно ехать на главный вокзал. В перспективе МК МЖД также выступит «связующим звеном» между аэропортами «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево».

Никакой разницы между железной дорогой и метрополитеном пассажиры, передвигаясь по кольцу, не почувствуют, поскольку поезда будут ходить в тактовом режиме с интервалом движения 3-5 минут. По сути, Малое кольцо станет наземным метрополитеном. «Совокупная работа Третьего пересадочного контура и Малого кольца

Московской железной дороги создаст эффективную транспортную систему, - уверен заместитель мэра столицы по вопросам градостроительной 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.

Хорды вместо колец

До недавнего времени основные дорожные проекты столичных властей были направлены на развитие полученной в наследство радиальнокольцевой схемы. Так, в городе появились МКАД и Третье транспортное кольцо, а также 18 крупных радиусов, обеспечивающих связь столицы с сопредельными регионами. В 2008 году мэрия приступила к сооружению первого участка Четвертого транспортного кольца (оно должно было пройти между ТТК и МКАД) от шоссе Энтузиастов до Измайловского шоссе. Однако проект получился слишком сложным технически — большая часть дороги должна была идти по эстакадам - и, как следствие, очень дорогим. Только первый участок обощелся бюджету почти в 70 млрд руб. Поэтому в 2011 году было решено остановить строительство ЧТК, включив строящийся отрезок в трассировку проектируемой Северо-восточной хорды.

Эта новая скоростная магистраль протяженностью 26,6 км соединит юго-восток и север Москвы и обеспечит связь с популярными региональными направлениями - Москва -Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород - Казань. Например, после запуска этой магистрали можно будет по прямой выехать с Рязанского проспекта на автодорогу в сторону СанктПетербурга. Еще одна хорда – Северозападная - соединит север с югозападом столицы, а также даст выход на автомобильные дороги федерального значения M-1 «Беларусь» и M-8 «Холмогоры». Это будет 30-километровая трасса без единого светофора. От Можайского до Ярославского шоссе можно будет доехать максимум за 25 минут без остановок и заездов в центр города. Связующим звеном между двумя хордами станет Южная рокада, к строительству которой планируется приступить в этом году. Она стартует от Рублевского шоссе и пройдет через весь юг города, пересекая Мичуринский проспект, Профсоюзную улицу, Каширку и Варшавку. На западе с нее можно будет

выехать на трассу М-9 «Балтия», на юго-востоке — на М-7 «Урал».

Таким образом, вместо очередного кольца на карте Москвы появится треугольник с вершиной на севере, образованный двумя хордами и рокадой. «Это делается для того, чтобы машины не ехали с кольца и не забивали их. Те, кто

заезжает в город или выезжает из него, могут по хорде уйти туда, куда им нужно», - говорит глава стройкомплекса Москвы Марат Хуснуллин.

Строительство всех трех дорог обойдется бюджету значительно дешевле одного ЧТК. Расчеты показали, что это градостроительное решение намного экономичнее ЧТК. «Цифры другие, а эффект тот же самый», – говорит чиновник. Пропускная способность дорог, по расчетам мэрии, увеличится на 25%. Сдать «треугольник» планируется уже к 2018 году. При этом движение будет организовано более эффективно: во-первых, без лишних перепробегов, характерных для кольцевых магистралей, во-вторых - без традиционных для МКАД и ТТК заторов на съездах и выездах.

«Клевер» отцвел

Еще одним крупным дорожным проектом является реконструкция МКАД. Магистраль, создававшаяся как транзитная трасса, из-за бурного строительства превратилась в торговую улицу, куда приезжает в пять раз больше автомобилей, чем она способна пропустить. Согласно подсчетам, на внешней стороне Кольцевой автодороги находится 105 объектов недвижимости, на внутренней - 86 объектов. Практически все эти точки являются проблемными и для движения, и для реконструкции МКАД. Расширить дорогу даже на одну полосу во многих местах оказалось просто невозможно.

Поэтому первоочередное внимание будет уделяться реконструкции развязок и организации движения на съездах-выездах. Так, все устаревшие развязки с МКАД в виде клеверного листа будут реконструированы и перестроены в развязки с направленными съездами.







ДОРОГИ

До 2016 года городской бюджет профинансирует реконструкцию 13 развязок. Работы уже ведутся на пересечении МКАД с Волгоградским проспектом, Дмитровским и Можайским шоссе, а также на Бусиновской развязке и развязке на Молодогвардейской улице. За счет средств инвесторов будут финансироваться примыкания к МКАД, въездывыезды к торговым центрам и создание разгонных полос. По нормативам съезды должны состоять из двух полос по 3,5 м каждая, перед съездом и после него на МКАД должна быть разгонная полоса длиной 70-90 метров.

Путепровод нам поможет

Дополнительные связи между соседними территориями городу нужны как воздух. Они улучшат доступность социальных объектов (например, поликлиник и школ) и уменьшат перепробег как общественного, так и личного автотранспорта. Программа дорожно-транспортного строительства предусматривает сооружение 20 путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами и 7 мостов. В числе 11 приоритетных объектов — путепроводы над Киевским, Курским и Павелецким направлениями МЖД, а также Малым кольцом МЖД. Кроме того, планируется провести реконструкцию 54 км существующих местных дорог, построить 52 км новых поперечных связей и 38 транспортных сооружений, повышающих связанность сопредельных территорий города. Создать поперечную связь на базе Рублевского шоссе – Балаклавского проспекта

- Кантемировской улицы планируется за счет строительства путепровода на пересечении с Павелец-

ким направлением МЖД и моста через реку Москву в створе Шоссейной улицы.

На севере и юге Москвы предусматривается строительство путепроводов на пересечении с Октябрьской железной дорогой, Ярославским, Павелецким и Курским направ-

лениями МЖД и соединение за счет этого полноценных магистралей, связывающих Ленинградское шоссе с Ярославским, Варшавское шоссе с Липецкой улицей. На востоке предполагается соединить участки Окской улицы и организовать выход на Волжский бульвар.

км составит

длина первой очереди ЦКАД

В новой Москве помимо ЦКАД будет построен еще один, более приближенный к старым границам города, дублер МКАД — магистраль Солнцево – Бутово – Видное. Кроме того, предусматривается организация связи между аэропортами «Внуково» - «Остафьево» - «Домодедово».

Новой Москве — новые дороги Что касается территории новой

Москвы, то по ней помимо трех радиальных дорог и нескольких поперечных связей пройдет 20-километровый участок первого пускового комплекса Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД).

В целом реализация самого масштабного инфраструктурного проекта на территории Московского региона предусматривает сооружение нового



автомобильного кольца на расстоянии 30-50 км от МКАД. Оно «заберет» на себя транзитные грузопотоки, а также часть личного автотранспорта жителей Московской области, которые, переезжая из одного района в другой, тоже вынуждены пользоваться Московской окружной. Полностью первая очередь ЦКАД общей протяженностью 339 км должна быть готова до конца 2018 года. В дальнейшем дорогу планируется рас-

> ширить с 6 полос до 8-10, что, в свою очередь, позволит увеличить максимальную скорость движения со 120 км/ч до 140 км/ч.

При этом строители будут стараться обходить стороной населенные пункты. «Мы бережно относимся к поселениям. Поверьте, что нам, строителям, и самим удобнее прокладывать трассу не

через населенные пункты, а по свободным территориям», - заверил руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарёв. По мнению столичного мэра Сергея

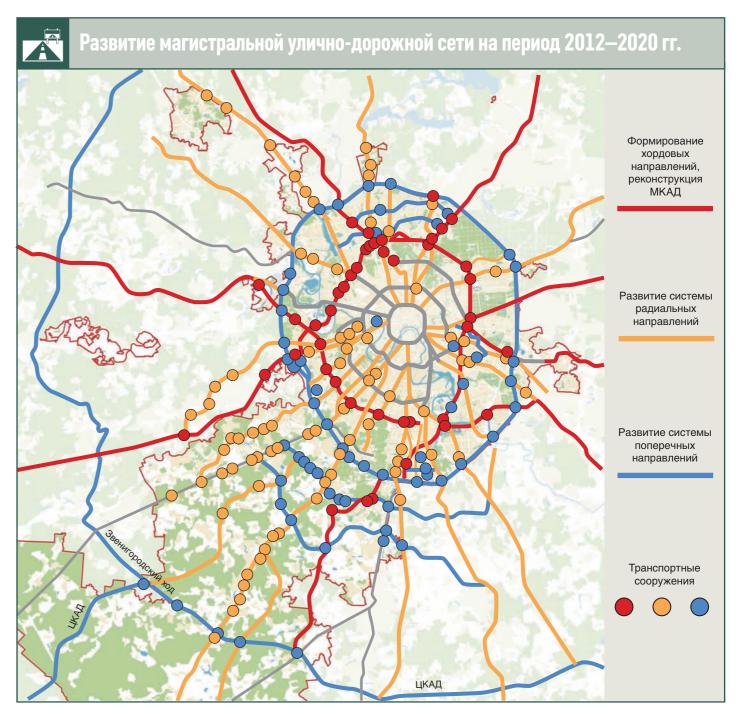
Собянина, ЦКАД даст колоссальный инвестиционный потенциал присоединенным территориям.

«У нас уже целый ряд инвесторов начали интересоваться, как строить там логистические центры, создавать новые производственные места и так далее», – рассказал градоначальник.

Основной транспортной артерией станет скоростное Калужское шоссе. Сейчас эта дорога стоит в пробках практически круглые сутки. Только до Троицка на ней насчитывается 15 светофоров, кроме того, заторы провоцируют примыкающая к проезжей части жилая застройка и торговые центры у МКАД. На некоторых участках Калужское шоссе будет раздваиваться: скоростной дублер обогнет жилую застройку, а само шоссе станет городской улицей. Работы станут проводиться в два этапа: до конца 2016 года на участке от 20-го до 49-го км, в дальнейшем - от 49-го км до ЦКАД. На ЦКАД модернизированное Калужское шоссе должно выйти к концу 2020 года. Параллельно на присоединенных территориях начнется сооружение основного дублера МКАД – магистрали Солнцево - Бутово - Видное, которая на первом этапе должна соединить Киевское и Калужское шоссе. Дорога будет проходить через «точки роста», включая административно-деловой центр в Коммунарке. Вдоль нее планируется проложить линию скоростного рельсового транспорта (LRT).

Первоочередным дорожным проектом в новой Москве должна стать реконструкция Варшавского шоссе на участке, проходящем по Северному Бутову и Щербинке до обводной дороги Подольска. Тендер на разработку проекта был проведен еще в начале 2013 года, а в 2014-м планируется приступить к активной фазе строительства, предусматривающей создание дублеров Варшавского шоссе, дополнительных съездов на местную УДС и сооружение развязки на пересечении с подольским «кольцом». Основной объем работ будет выполнен до конца 2015 года.

Кроме того, в новой Москве уже началась реконструкция местных дорог, в частности, центральной автодороги Коммунарки, участка между деревнями Саларьево (Киевское шоссе) и Мамыри (Калужское шоссе), а также связки между деревней Рассказовка (Боровское шоссе) и поселением Московский (Киевское шоссе). За счет расширения до четырех полос пропускная способность этих дорог уже в 2014 году увеличится вдвое. Планируется также провести реконструкцию Внуковского и Остафьевского шоссе, а для развития транспортного каркаса создать еще несколько поперечных связей, в том числе между Минским, Киевским и Калужским шоссе через деревни Рогозинино, Верховье и Ботаково до Троицка, от автомагистрали МЗ «Украина» через поселение Московский и деревню Сосенки до аэропорта «Остафьево» и от Киевского





шоссе до Калужского шоссе через деревни Середнево, Марьино и Десна. К строительству планируется приступить после 2016 года с вводом в эксплуатацию до конца 2018 года.

Помимо развитой сети дорог транспортный каркас новой Москвы будет опираться на две линии метро и два железнодорожных радиуса. В соответствии с программой строительства метро в 2014 году от станции «Юго-Западная» должны быть построены 7,6 км Сокольнической линии со станциями «Тропарево», «Румянцево», «Саларьево», с электродепо и транспортнопересадочным узлом. Другая линия –

Калининско-Солнцевская – в перспективе дойдет до деревни Рассказовка. Киевское и Курское направления железной дороги ожидает реконструкция со строительством дополнительных главных путей: это позволит запустить электрички практически в режиме метропоездов – с интервалами 3–5 минут.

«И пригородное железнодорожное сообщение, и строительство ЦКАД, вылетных магистралей и авиационных узлов — это элементы единого, огромного, цельного проекта, который касается не только города Москвы и не только Московской области, а по сути дела, всей Центральной Рос-

сии», - заявил мэр Москвы Сергей Собянин на совещании по развитию транспортной инфраструктуры, которое проводил президент РФ Владимир Путин. «Трудно себе представить, если не будет нормальной коммуникации и сообщения между Нижним Новгородом, Ярославлем, Владимирской областью с Московским регионом. Они сегодня работают как единый экономический механизм. Это и рынок производства, и рынок потребления товаров, это огромные экономические и пассажирские связи между этими регионами», - отметил столичный градоначальник.



главных приоритетов для решения транспортных проблем столицы



Приоритет общественного транспорта

Создание 280 км выделенных полос в рамках реконструкции вылетных магистралей позволит вдвое увеличить количество единиц общественного транспорта и сократить время в пути на треть.



Полицентрическое развитие

На присоединенной территории появятся 12 «точек роста», будет создано порядка 1 млн новых рабо-



Развитие сети московского метро

До 2020 года метро увеличится в 1,5 раза: будет построено более 160 км линий и 79 станций. В метро появится вторая Кольцевая



Создание новых дорог и реконструкция вылетных магистралей

В 2013 году завершится реконструкция 8 из 15 вылетных магистралей. За ближайшие три года будет построено и реконструировано 341 км дорог.



Развитие сети железных дорог

В 2015 году для пассажирских перевозок будет открыто Малое кольцо Московской железной дороги.



Развитие хордовых связей

Северо-восточная хорда, Северо-западная хорда, Южная рокада обеспечат связь между районами и распределят транспортные потоки, минуя центр города.



Создание и реконструкция развязок (тоннели, эстакады, развязки на МКАД)

До 2016 года будет построено 145 искусственных сооружений (эстакады, тоннели, мосты и т.д.). В ближайшие 8 лет в рамках развития магистральной улично-дорожной сети планируется построить 150 развязок, 28 развязок реконструировать.



Создание новых связей между районами мосты, путепроводы, внутрирайонные дороги

Планируется провести реконструкцию 54 км существующих местных дорог, построить 52 км новых поперечных связей и 38 транспортных сооружений, повышающих связность сопредельных территорий города.



Развитие системы ТПУ, гаражей, парковок, введение платной парковки

Будет построено 255 транспортно-пересадочных узлов для интеграции всех видов транспорта в единую сеть.