

МОСКВА БЕЗ ПРОБОК

В МОСКВЕ РЕАЛИЗУЕТСЯ ОДИН ИЗ САМЫХ КРУПНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ В РОССИИ ЗА ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ — РЕКОНСТРУКЦИЯ МОСКОВСКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (МКЖД) И СОЗДАНИЕ НА НЕЙ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ ДЛЯ ЗАПУСКА ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ. ЕЖЕГОДНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК МКЖД ДОЛЖЕН СОСТАВИТЬ НЕ МЕНЕЕ 300 МЛН ЧЕЛОВЕК. ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА

Реализация этого проекта позволит решить часть транспортных проблем столицы и снизить нагрузку на Московский метрополитен, говорят в ОАО МКЖД. Кроме того, строительство транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) должно обеспечить создание нового транспортного контура мегаполиса с более комфортными для пассажиров пересадками между линиями метро, наземным транспортом и пригородными поездами, а также дать новый импульс развитию прилегающих городских территорий и реорганизации промышленных зон.

Проект Московской кольцевой железной дороги предусматривает создание 32 ТПУ. Половина из них будет интегрирована с метрополитеном. Девять станций обеспечат пересадку на железнодорожные линии, ведущие в центр столицы и Московскую область. Это сделает более удобными региональные перевозки. Кроме того, на всех ТПУ будет организована пересадка на городской наземный транспорт.

Сейчас идут работы по электрификации дороги, развитию железнодорожной инфраструктуры и строительству третьего главного пути, по которому будут осуществляться грузовые перевозки, решаются вопросы земельно-правовых отношений в границах размещения объектов ТПУ МКЖД. Запуск нового транспортного контура намечен на четвертый квартал 2015 года. МКЖД обеспечит движение до 100 пар поездов в сутки и к 2025 году будет перевозить около 300 млн пассажиров. При этом ожидание городской электрички займет не более шести минут.

Поезда, которые начнут курсировать по Московской кольцевой железной дороге, будут соответствовать современным стандартам. Для удобства посадки и посадки пассажиров в вагонах предусмотрены три двери. Внутри будет предусмотрены место для пассажиров с детскими колясками и велосипедами, а также для людей с ограниченными возможностями.

Система климат-контроля обеспечит комфортную температуру в вагонах в любое время года. Предполагается, что использование новых поездов снизит шумовое загрязнение столицы. От лишнего шума москвичей избавят защитные экраны и так называемый бархатный путь — без стука колес (укладка железнодорожных путей ведется с использованием плетей из рельсо-шпальной решетки повышенной длины на отдельных участках свыше 800 м). Максимальная скорость таких поездов составит до 120 км/ч, ежедневно по МКЖД будут курсировать по 100 пар поездов с интервалом шесть минут.

Транспортно-пересадочные узлы МКЖД проектируются и строятся так, чтобы пассажирам было удобно пересаживаться на разные виды транспорта. Система крытых переходов и галерей защитит от дождя, холода и других неблагоприятных погодных явлений. Для малоомобильных групп населения предусмотрены лифты и эскалаторы. Автомобилисты, пересаживаясь на общественный транспорт, смогут оставить машину на перехватывающей парковке.

МКЖД ОБЕСПЕЧИТ ДВИЖЕНИЕ ДО 100 ПАР ПОЕЗДОВ В СУТКИ И К 2025 ГОДУ БУДЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ ОКОЛО 300 МЛН ПАССАЖИРОВ. ПРИ ЭТОМ ОЖИДАНИЕ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ ЗАЙМЕТ НЕ БОЛЕЕ ШЕСТИ МИНУТ



ВОКРУГ ТПУ НА ТЕРРИТОРИИ БЫВШЕГО ЗАВОДА ИМЕНИ ЛИХАЧЕВА ПОЯВИТСЯ НОВАЯ ГОРОДСКАЯ СРЕДА

Новый транспортный контур сделает поездку по столице в среднем на 20 минут короче. Вместе с тем Московская кольцевая железная дорога не просто свяжет разные районы города, но и будет стимулировать развитие прилегающих к ТПУ городских территорий, которые создаются на месте бывших городских промзон. Например, один из транспортно-пересадочных узлов МКЖД появится на территории ЗИЛа, который превратят в гигантский технопарк для инновационных компаний с жилым кварталом, роскошной набережной и спортивно-развлекательным комплексом.

Проект МКЖД предусматривает и развитие общественно-деловых зон. В пределах транспортно-пересадочных узлов будут работать офисы, торговые комплексы, магазины и кафе. Эта концепция отвечает как интересам инвесторов, которым важно окупить вложения в строительство, так и запросам горожан. Еще одной уникальной особенностью Московской кольцевой железной дороги станет то, что она свяжет садово-парковые ансамбли столицы: усадьбу Михалково, Ботанический сад, территории ВДНХ и национального парка «Лосиный остров», природный заказник «Воробьевы горы» и другие.

По словам первого заместителя генерального директора ОАО МКЖД Алексея Зотова, самыми сложными в

строительстве транспортно-пересадочными узлами на Малом кольце Московской дороги будут станции Рязанская, Окружная, Сити, где предполагается пересадка и на станции метрополитена, и на радиальные направления Московского железнодорожного узла.

Например, ТПУ «Рязанская» предполагает организацию пересадки пассажиров с МКЖД на сдвоенную станцию московского метро «Нижегородская улица», проектируемую одновременно на две ветки метро (в качестве примера можно вспомнить станцию «Китай-город»), кроме того, будет обеспечена пересадка на станцию Карачарово Горьковского направления Московского железнодорожного узла (МЖУ).

Поскольку первыми на данную стройплощадку должны зайти метростроители и построить все подземные помещения, на уровне правительства Москвы ответственным за формирование этого ТПУ стало ГУП «Московский метрополитен» с ОАО «Мосинжпроект», который уже проектирует станцию метро «Нижегородская улица».

В рамках ТПУ МКЖД «Окружная» планируется построить сразу два пешеходных перехода — над Станционной улицей и Сигнальным проездом — и еще два пассажирских терминала. Здесь в перспективе также предполагается интеграция со строящейся станцией Люблинско-Дмитровский линии московского метро и железнодорожной платформой Окружная Савеловского направления МЖД.

На станции Сити предполагается создание ТПУ в подэстакадном пространстве уже существующих путепроводов с возможностью обеспечения пересадки пассажиров на станцию метро «Международная», а также железнодорожную платформу Тестовская Смоленского направления МЖД.

Интегрированные рельсовые системы уже давно есть во многих развитых странах: в Австрии, Германии (метрополитен U-Bahn и городские электропоезда S-Bahn), во Франции (RER) и в Великобритании (в Лондоне). Системы тесно интегрированных с метрополитеном городских поездов, а также аэроэкспрессов действуют в Гонконге, Сингапуре, Японии, Австралии и США.

ВЫБОР ЗА ОПЕРАТОРОМ Конкурс на выбор оператора был объявлен в конце 2013 года, заказчиком выступило ГУП «Московский метрополитен». Предполагалось, что его итоги будут подведены в феврале 2014-го, но конкурс несколько раз переносился, поэтому финальное рассмотрение заявок ожидается в ноябре. Список претендентов до сих пор не известен, но потенциальных претендентов на осуществление перевозок пассажиров по МКЖД сейчас четыре. Например, им может стать «Аэроэкспресс», специализирующийся на перевозке пассажиров в сторону столичных аэропортов, или ОАО «Московско-Тверская пригородная компания». Но больше всего шансов, пожалуй, у Центральной пригородной пассажирской компании, на долю которой приходится 60% пригородных перевозок в России, и ОАО РЖД в лице его филиала — Дирекции скоростного сообщения.

СХЕМА ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

