



МЕТРО РАСТЕТ

В МОСКВЕ ЗАПУЩЕНО КРУПНЕЙШЕЕ В МИРЕ МЕТРОКОЛЬЦО. БОЛЬШАЯ КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ СВЯЗАЛА 70 КИЛОМЕТРОВ ТОННЕЛЕЙ И 31 СТАНЦИЮ. СТРОИТЕЛЬСТВО МЕГАПРОЕКТА РЕАЛИЗОВАНО В РЕКОРДНО КОРОТКИЕ СРОКИ – ВСЕГО ЗА 10 ЛЕТ. БОЛЕЕ 20 000 СПЕЦИАЛИСТОВ, НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ И МАТЕРИАЛЫ, НАУЧНЫЕ РАЗРАБОТКИ И МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ – НОВОЕ ПОДЗЕМНОЕ КОЛЬЦО СТАЛО СИМВОЛОМ СТРЕМИТЕЛЬНОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОРЫВА И ЗНАКОВЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ РОССИЙСКОЙ СТОЛИЦЫ.

Современная транспортная система Москвы уже давно вышла за рамки мегаполиса – сегодня создается единая интегрированная сеть агломерационного значения. С 2011 года столичная мэрия ведет масштабную работу по модернизации транспортной инфраструктуры. «Хочу отметить огромную работу, которую столичные власти проделали за последние годы для развития транспортной инфраструктуры. У Москвы много перспективных планов развития транспортной сферы, и не сомневаюсь, что все они будут выполнены», – поблагодарил участников проекта БКЛ президент России Владимир Путин, запуская в марте этого года движение по новому кольцу.



РЕКЛАМА

СЕРГЕЙ СОБЯНИН, мэр Москвы:

«Москва демонстрирует рекордные темпы развития метро: в столице продолжают активно развивать транспортную инфраструктуру и расширять метрополитен, постоянно увеличивая количество линий и станций. Современные строители превзошли показатели времен советского и постсоветского периода. В настоящее время им удалось построить рекордное количество станций».



темпами и объемами расширяется система метро, протяженность которой с 2010 года увеличена в 1,7 раза», – рассказал мэр Москвы Сергей Собянин.

В первую очередь продлевались существующие ветки метро – они приходили в отдаленные районы города. Затем запущено строительство совершенно новых подземных радиусов. Так, в кратчайшие сроки метро пришло на территории Новой Москвы.

В 1,7 РАЗА ВЫРОСЛА ПРОТЯЖЕННОСТЬ МОСКОВСКОГО МЕТРО с 2011 года



АНДРЕЙ БОЧКАРЕВ, вице-мэр Москвы:

«БКЛ и МЦК позволили резко увеличить вариативность передвижения по городу и оптимизировать пассажиропотоки, снизив нагрузку на критические элементы системы метро на 25–30%. Однако основной наш ресурс все равно направлен на комплексное развитие общественного транспорта: сформирована обширная сеть наземных городских маршрутов, пересмотрено значение пригородного железнодорожного сообщения и небывалыми

Расходится кольцами

Чтобы разгрузить радиальные линии метро и перераспределить пассажиропотоки, в середине части города созданы и запущены совершенно новые кольцевые линии: подземная кольцевая (БКЛ) и наземная железнодорожная (МЦК). Большая кольцевая линия метро – новый 70-километровый подземный маршрут с 31 станцией – установил мировой рекорд по протяженности, опередив преж-

него лидера – подземное кольцо Пекина длиной 57 километров. Сегодня рекордное метроКольцо связывает все линии подземки и обеспечивает более 50 пересадок на другие ветки и маршруты МЦК и МЦД. Уже за первые полгода с момента открытия движения по новой кольцевой линии совершено более 150 миллионов поездок. Кроме того, именно БКЛ определяет векторы дальнейшего развития системы легкорельсового внеуличного транспорта Москвы – на основе кольца уже строятся две радиальные и проектируется одна перспективная линия метро. Московское центральное кольцо – совершенно новый вид транспорта для столичной агломерации, функционирующий

в режиме метро. Для пассажиров доступна 31 станция, позволяющая сделать пересадки на 11 линий подземки, а также станции пригородного железнодорожного сообщения. Именно успех МЦК, так стре-



ции всех возможных ресурсов — такого масштаба и темпов московская подземка еще не знала. Только в строительстве БКЛ участвовало около 20 000 человек. Единым государственным оператором, консолидировавшим все административные и технологические резервы, выступила компания «Мосинжпроект». Сегодня специалисты холдинга участвуют в реализации важнейших градостроительных программ, внедряя передовые практики и инновационные решения в области проектирования и строительства.

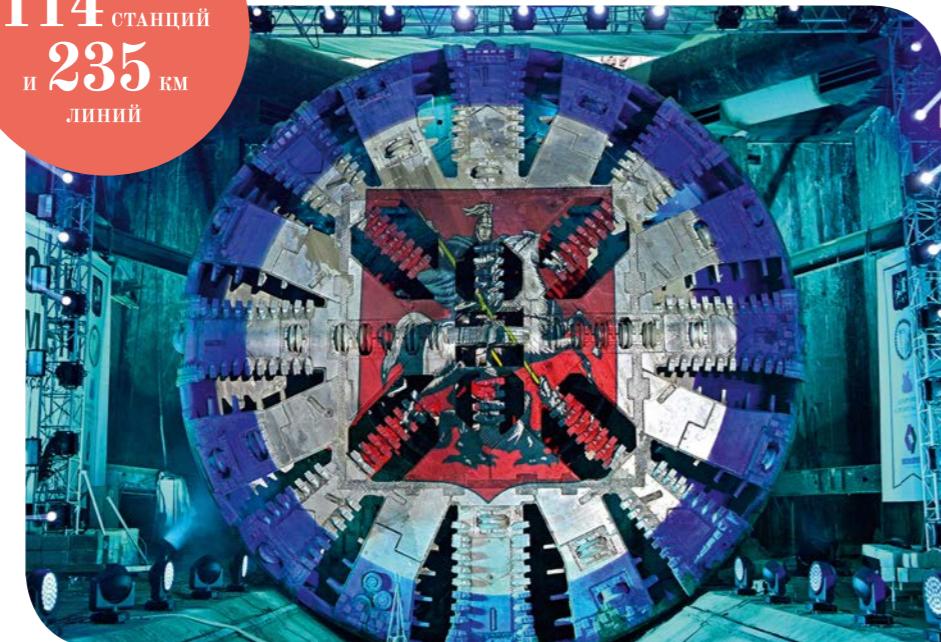
«Перед запуском программы

мительно набравший популярность среди москвичей, послужил стимулом для развития наземного рельсового транспорта — Московских центральных диаметров, объединяющих формат пригородных поездов и столичного метрополитена. «БКЛ и МЦК позволили резко увеличить вариативность передвижения по городу и оптимизировать пассажиропотоки, снизив нагрузку на критические элементы системы метро на 25-30%. Однако важное значение обе кольцевые линии оказывают и на дальнейшее градостроительное развитие мегаполиса. К примеру, южный сектор БКЛ проходит в плотной городской застройке и позволил нам безболезненно — с точки зрения перспективного транспортного обслуживания — запустить здесь реновацию жилого фонда», — отметил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

Новейшие технологии

Реализация программы расширения московского метро потребовала нестандартных подходов и новых технологических решений, а также концентра-

Построено
114 станций
и **235** км
линий



ЮРИЙ КРАВЦОВ, генеральный директор «Мосинжпроект»:

«Мы проанализировали лучшие мировые практики и определили для себя оптимальные технологические решения. Выбор в пользу метро мелкого заложения и интенсификации проходческих работ с помощью ТПМК полностью оправдал себя, позволяя выдерживать заданные темпы строительства».



35 ТПМК
РАБОТАЮТ В МОСКВЕ,
23 ИЗ НИХ
УСТАНОВИЛИ
МИРОВОЙ РЕКОРД

обеспечить масштабное строительство в сжатые сроки», — рассказывает генеральный директор «Мосинжпроект» Юрий Кравцов. Интенсивность работ многотысячной команды поддерживалась применением современных средств механизации. Сегодня тоннели метро строят с помощью специальной техники — тоннелепроходческих механизированных комплексов (ТПМК). Они позволяют

прокладывать подземные трассы в оптимальные сроки: огромный механизм разрушает и перерабатывает грунт, затем укладывает бетонные тюбинги, из которых формируется сам тоннель. В настоящее время московский парк спецтехники насчитывает 35 проходческих машин, 4 из них — мощнейшие щиты-гиганты: они прокладывают 10-метровые тоннели, в которых располагаются сразу два пути встречных направлений. Оператором самого первого щита стало строительное подразделение холдинга «Мосинжпроект».

«Москва — это огромный плотнозастроенный мегаполис, где подземное пространство насыщено коммуникациями и другими инфраструктурными объектами. Несмотря на ряд ограничений, нам удалось в разы нарастить проходку тоннелей с помощью специализированных ТПМК. Работы проводились в сжатых метрах от действующей инфраструктуры, кроме того, сложности добавляла специфика местных грунтов — особая гидрогеология. Передовые технологические решения и обширный опыт метростроевцев позволили успешно справиться со всеми сложностями», — поделился



КОНСТАНТИН МАСЛАКОВ, руководитель ведущего строительного подразделения холдинга «Мосинжпроект»:

«Москва — это огромный плотнозастроенный мегаполис, где подземное пространство насыщено коммуникациями и другими инфраструктурными объектами, кроме того сложности добавляет специфика местных грунтов. Передовые технологические решения и обширный опыт метростроевцев позволили успешно справиться с задачей».

Что дальше

Направления расширения московского метрополитена определены московской мэрией на ближайшие годы: к 2030 году планируется проложить более 90 км линий метро и построить 39 новых станций. В частности, сейчас проектируются и строятся участки Сокольнической и Арбатско-Покровской линий со станциями «Потапово» и «Гольяново», а также прокладываются новые ветки, среди которых Троицкая на юго-западе и Рублево-Архангельская на северо-западе Москвы. В планах перспективная Бирюлевская линия, которая обеспечит транспортную доступность районов в южном секторе города. «Москва демонстрирует рекордные темпы развития метро: в столице продолжают активно развивать транспортную инфраструктуру и расширять метрополитен, постоянно увеличивая количество линий и станций. Современные метростроевцы превзошли показатели времен советского и постсоветского периода. В настоящее время им удалось построить рекордное количество станций», — отметил мэр Москвы Сергей Собянин.