

## Перспективы развития транспортной инфраструктуры Москвы в свете расширения города

Капырин Д.А. ■

УДК 625.7



**Капырин Дмитрий Александрович,**  
генеральный директор ОАО «Домостроительный комбинат №3»,  
119618, Москва, Боровское шоссе, д.2, стр.1,  
+7-495-435-21-11,  
KapurinDA@dsk3.ru.

В Москве сегодня реализуется самая масштабная за всю историю программа по строительству метрополитена. До 2020 года планируется построить почти 150 километров новых линий и 67 станций.

**Ключевые слова:** метро, перспективы развития, расширение территории города, агломерация.

**П**ервого июля 2012 года в России произошло историческое событие. Территория Москвы увеличилась в 2,5 раза, а ее население стало больше на 233 тысячи человек.

Как известно, основные стройки, связанные с созданием рабочих мест, офисов, торговых центров, ранее располагались в основном в центре города. На периферии строились миллионы квадратных метров жилья и почти не создавалось рабочих мест. В результате образовались серьезные структурные «перекося» в развитии Москвы. Огромное количество людей ежедневно приезжают в центр города на работу и вечером едут обратно. Все это создало серьезные транспортные, инфраструктурные проблемы, сделало Москву некомфортным городом с точки зрения передвижения и доступности мест работы, отдыха и социальной инфраструктуры.

Присоединенные земли хороши тем, что большая часть из них – это леса и поля, то есть появились огромные возможности для развития новых центров притяжения: производственных предприятий, деловых и научных центров.

Решение о расширении территории Москвы было принято с целью создания дополнительных центров развития, чтобы задать новую стратегию формирования «Большой Москвы» как полицентричной большой агломерации.

Новые москвичи выиграли от этого расширения по нескольким причинам. Уже в этом году столичные власти намерены вложить в ветхое ЖКХ присоединенной территории 1,3 млрд. рублей. На эти средства будут выполнены необходимые работы по подготовке к отопительному сезону различных систем и оборудования.

680 млн. рублей выделено на подготовку и ремонт 46 котельных, 50 тепловых пунктов, 40 км тепломагистралей, 450 млн. рублей направлено на закупку подвижного оборудования, запасного инвентаря.

Вместе с московской пропиской жители присоединенных территорий получают также все

льготы и пособия, которые сегодня положены жителям столицы. По данным Московского Правительства на новой территории проживает 77 тыс. льготников, 7,3 тыс. ветеранов Великой Отечественной войны, более 20 тыс. ветеранов труда. Они требуют особого внимания и заботы со стороны органов власти. Столичный Мэр Сергей Собянин сообщил, что принято решение Правительства Москвы повысить уровень социального обслуживания новых москвичей: «С 1 июля 2012 года вводятся дополнительные доплаты к пенсиям проживающих на данной территории пенсионеров, их доход не должен быть меньше 12 тыс. рублей. И то, что касается всех жителей: право на жилищную субсидию станут получать семьи, расходы которых на ЖКХ превышают не 22%, как сейчас, а 10%» (из выступления на совещании в г.Троицке 1.07.2012г.).

Для социального обслуживания жителей присоединенных территорий открыты управление социальной защиты и Центр социальной помощи.

Уже начата выдача социальной карты москвича.

Особое внимание столичных властей будет уделяться развитию транспортной инфраструктуры. По словам заммэра по вопросам градостроительной политики и строительства Москвы Марата Хуснуллина, Калужское шоссе уже скоро станет высокоскоростной магистралью, на территории области ее расширят до 8-10 полос. На трассе будут созданы как минимум четыре развязки. Работы планируется начать уже в следующем году. Также в планах построить хордовую автомобильную магистраль Солнцево – Видное – Бутово.

В исторических районах построят новые станции метро (рис. 1).

В Москве сегодня реализуется самая масштабная за всю историю программа по строительству метрополитена. До 2020 года планируется построить почти 150 километров новых линий и 67 станций. Как отмечает глава департа-





▶ из фондов музея. Впрочем, это отнюдь не убавляет их эстетического восприятия. Поэтому гости столицы да и сами москвичи смогут ощутить себя, пусть и ненадолго, в музее. Художественное оформление предполагается выполнить при поддержке ГМИИ им. А.С. Пушкина за счет федерального бюджета.

Следующая станция, «Плющиха», будет пересадочной со «Смоленской» Филевской линии.

Разместить ее планируется под Смоленской площадью в месте пересечения Садового кольца со Смоленской улицей.

Выход со станции появится в «треугольнике» напротив МИДа, где сейчас разбит небольшой сквер. По задумке проектировщиков, из подземного вестибюля под Смоленской площадью пассажиры смогут выйти к остановкам транспорта по обе стороны Садового кольца, на Смоленскую улицу, а также попасть в существующий подземный пешеходный переход под Садовым кольцом.

В оформлении будет использован гранит и мрамор белого и желтого оттенков, стекло и стеклопластик.

Наконец, последней станцией на пути от «Третьяковской» в «Москва-Сити» станет «Кутузовский проспект». Она будет расположена под Кутузовским проспектом вблизи Новоарбатского моста. Проект предполагает сооружение западного вестибюля под Украинским бульваром с выходами на обе стороны Кутузовского проспекта и восточного вестибюля с выходом к Новоарбатскому мосту и набережной Тараса Шевченко.

Впрочем, на строительстве этих станций Калининско-Солнцевская ветка не закончится. От «Делового центра» она будет продолжена на запад Москвы: пройдет через Раменки, Мичуринский и Ломоносовский проспекты до Озерной площади.

Кроме того, планируется соединить «Деловой центр» со станцией «Хорошевская» Третьего пересадочного контура.

О планах строительства метро до 2020 года уже рассказывали проектировщики. Главный архитектор института «Метрогипротранс» Николай Шумаков ранее объявлял о планах построить пять новых веток в сторону новой Москвы. Однако в утвержденной программе осталась только одна такая линия — от

станции «Проспект Вернадского» вдоль Калужского шоссе до предполагаемого центра в районе поселка Коммунарка. «Она будет проектироваться только после 2015 года по мере освоения новых территорий, сегодня она нам не нужна», — пояснил Марат Хуснуллин. По этой же причине на неопределенное время (вероятно, после 2020 года) отложен срок строительства ветки от станции «Каширская» в сторону Щербинки, а также линий вдоль Рублевского и Каширского шоссе. «Если Рублево-Архангельское будет активно застраиваться, то возможность строительства метро мы для себя оставляем, но это отсрочка строительства линий метро связана и с тем, что правительство РФ и Кремль до сих пор не определили, где на новых территориях должны располагаться госучреждения. Из-за этого затягивается и конкурс на концепцию развития Большой Москвы: его итоги будут подведены лишь в 2013 году, тогда как ранее в мэрии собирались завершить процедуру к сентябрю 2012 года. Как говорят в мэрии Москвы, без данных о расположении госучреждений невозможно планировать транспортную инфраструктуру».

«Метро—это базовая система, но во всем мире акцент делается на наземных рельсовых системах—скоростных трамваях и электричках. В строительстве они дешевле метрополитена в 20 раз,— считает научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаил Блинкин.— На мой взгляд, на присоединенных территориях, пока необремененных застройкой, самое время выделять участки именно наземной рельсовой транспорт. Должен быть баланс между разными видами транспорта» (рис. 2).

#### Литература

1. Сагун В.Г. Расчеты организационно-технологической надежности при возведении крупных объектов и комплексов / В.Г.Сагун, Р.Б.Тян, М.С.Розенфельд, В.М.Мартыненко. — Промышленное строительство, 1984, №3. — С.5-7.
2. Управление инвестиционно-строительными проектами: международный подход: руководство / И.И.Мазур, В.Д.Шапиро и др. М.: Омега-Л, 2009.

## Prospects of development of the Moscow subway

The most ambitious ever program of building of subway is implemented in Moscow. Government have plans to build nearly 150 kilometers of new lines and 67 stations until 2020.

**Keywords:** subway, prospects for development, expansion of the city, metropolitan area.

#### References

1. Sagun V.G., Tyan R.B., Rozenfel'd M.S., Martynenko V.M. Raschetnyy organizatsionno-tekhnologicheskoy nadezhnosti pri voz-

vedenii krupnykh ob'ektov i kompleksov [Calculations of the organizational and technological reliability in the construction of large objects and complexes]. Promyshlennoe stroitel'stvo Publ., 1984, No. 3, pp.5-7.

2. Mazur I.I., Shapiro V.D. and etc. Upravlenie investitsionno-stroitel'nymi proektami: mezhdunarodnyy podkhod: rukovodstvo [Management of construction and investment projects: an international approach: a guide]. Moscow, Omega-L Publ., 2009.

#### About the author:

**Kapyrin Dmitry Aleksandrovich** — Director general, JSC "Domostroitel'nyy kombinat No. 3", 1-2 Borovskoe shosse, Moscow, Russian Federation, 119618, KapyrinDA@disk3.ru.