

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

Дороги Москвы

АПРЕЛЬ 2018 ГОДА

МОСКОВСКАЯ Газета издается с 1957 года
перспектива

ВРЕМЯ ДОРОГО!

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТОЛИЦЫ

Андрей БОЧКАРЁВ,
руководитель департамента строительства
города Москвы



“ Мы планируем сохранить взятый еще семь лет назад вектор городской политики – развитие транспортной инфраструктуры. Подчеркну, в масштабной программе кардинально изменен сам подход к развитию дорожной системы. Транспортные магистрали теперь расширяют, обязательно создавая на них выделенные полосы для общественного транспорта. Устаревшие клеверные развязки меняют на современные – с направленными эстакадами-съездами. Отказавшись от строительства кольцевых магистралей, город начал развивать хордовые направления.

ГЕРА
ГРУППА КОМПАНИЙ
ПАРТНЕР ПРОЕКТА

В НОМЕРЕ:



СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В МОСКВЕ СТАЛА ВЫШЕ ПО СРАВНЕНИЮ С 2010 ГОДОМ НА 13%

МЭР МОСКВЫ СЕРГЕЙ СОБЯНИН



ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ

Комфорт на дорогах – один из приоритетов градостроительной политики Москвы

С.6

ПО ХОРДЕ, С ВОСТОКА НА СЕВЕР

«Московская перспектива» провела «тест-драйв» строящейся дороги



С.8

НОВЫЕ ДОРОГИ – ТРЕНД НОВОЙ МОСКВЫ

Транспортная логистика создает потенциал для роста экономики и социальных стандартов



С.14

В КОМПАНИИ «МСУ-1» ГОТОВЫ РЕШАТЬ САМЫЕ СЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ



С.12

02 | город проекты

АНДРЕЙ БОЧКАРЁВ:

Темпы дорожного строительства, на которые

□ Андрей Макаровский

Для Москвы 2017-й стал «годом дорог» – городские власти поставили очередной рекорд в этой сфере строительства, введя в эксплуатацию почти 130 км новых магистралей и трасс. Большую часть работ выполнил департамент строительства Москвы – главный заказчик по реализации Адресной инвестиционной программы. О том, какие дорожные объекты появятся в ближайшем будущем, в интервью корреспонденту «Московской перспективы» рассказал руководитель департамента строительства Москвы Андрей Бочкарёв.

Андрей Юрьевич, в последние годы москвичи привыкли к тому, что новые участки дорог открываются практически каждый месяц. Транспортная ситуация улучшается год от года, тем не менее протяженность УДС в городе все еще недостаточная. Что планируется сделать для дальнейшего изменения ситуации?

– Сохранить взятый еще семь лет назад вектор городской политики на развитие транспортной инфраструктуры. Подчеркну, в масштабной программе кардинально изменен сам подход к развитию дорожной системы. Транспортные магистрали теперь расширяют, обязательно создавая на них выделенные полосы для общественного транспорта. Устаревшие клеверные развязки меняют на современные – с направленными эстакадами-съездами, которые полностью исключают пересечение транспортных потоков и повышают пропускную способность магистралей. Отказавшись от строительства

кольцевых магистралей, город начал развивать хордовые направления, на вылетных магистралях обустроены дублеры, которые обеспечивают внутрирайонные связи между соседними районами, разделенными железнодорожными путями, создаются новые транспортные связи.

Со времени старта программы в столице уже модернизированы основные вылетные магистрали, развязки на МКАД, путепроводы через МЦК, выполнены межрайонные связи. Реализуются масштабные стройки, которые призваны разгрузить город, создав водителям новые варианты для передвижения по городу.

Надо отметить, что начиная с 2011 года объемы финансирования строительных программ Москвы неуклонно растут. Поэтому в ближайшее время темпы ввода новых объектов сбавлять не планируем. На 2018–2020 гг. в Адресной инвестиционной программе Москвы нашему департаменту на строительство объектов улично-дорожной сети выделено 404,6 млрд рублей.

– Пожалуй, самые заметные дорожные объекты, которые сейчас строит город, – это три хордовые трассы. На каком этапе работы и когда москвичи и гости столицы смогут воспользоваться новыми участками дорог?

– Действительно, самым крупным проектом до 2020 года остается завершение строительства хорд – Северо-западной и Северо-восточной, а также Южной рокады. В общей сложности реализация этих проектов добавит еще более 230 км скоростных магистралей – с современными развязками, эстакадами, мостами. Движение на участках мы открываем поэтапно по мере их готовности. Так, запущен

70% средств АИП предусмотрено на дороги и метро

2011-2017 | РЕЗУЛЬТАТЫ



город решения | 03

ДОРОГИ ВЕДУТ В БУДУЩЕЕ

столица вышла в 2017 году, становятся стандартом на ближайшие пять лет

цельный ряд участков и развязок Северо-западной хорды, ими уже пользуются автомобилисты, тем самым разгружая город. Полностью строительство Северо-западной хорды планируем закончить до конца 2018 года, Северо-восточную хорду и Южную рокаду достроим до 2020 года.

– Какие объекты в составе Северо-западной хорды появятся в этом году?

– Самый сложный участок на этой магистрали от Рублевского шоссе до улицы Народного Ополчения, проходящий через Нижние Мневники. Работа здесь идет ударными темпами. Чтобы хорда поехала полностью, до конца года сдадим также и Крылатский мост, и реконструированный и вновь построенный участки.

– А где сосредоточены основные работы на Северо-восточной хорде?

– В этом году на большей части Северо-восточной хорды работы завершатся. Планируем соединить так называемую Косинскую развязку с участком бывшего Четвертого транспортного кольца и фактически «доехать» до Открытого шоссе. В настоящее время идет активное строительство участка от Щелковского до Открытого шоссе. Здесь должны появиться две эстакады основного хода, две эстакады съезда, а также пять дополнительных съездов.

За Открытым шоссе хорда пойдет в направлении Ярославки, дальше – на Дмитровское шоссе и выйдет на участок от Фестивальной улицы до Дмитровки. Сейчас завершается проектирование СВХ от Открытого шоссе до Ярославского и от Ярославского до Дмитровского. К работам планируем приступить в этом году.

Что касается следующего участка трассы, то сегодня активные работы идут от Дмитровского шоссе до улицы Фестивальной. Три эстакады съезда будут готовы весной. В настоящее время строителям осталось уложить верхний слой ас-



У НАС ОЧЕНЬ ЖЕСТКИЕ КОНТРАКТЫ ПО УСЛОВИЯМ ИХ ВЫПОЛНЕНИЯ. И НЕ КАЖДАЯ КОМПАНИЯ В СОСТОЯНИИ ИХ ВЫПОЛНИТЬ. ПРИХОДЯТ ТОЛЬКО ТЕ, КТО МОЖЕТ РЕАЛИЗОВАТЬ ПРОЕКТ

ИЗ ИНТЕРВЬЮ RAMBLER NEWS SERVICE



Фото: Андрей Гореловский

фальтобетонного покрытия и нанести разметку. Это будет сделано с наступлением тепла.

Напомним, что строительство участка Северо-восточной хорды от улицы Фестивальной до Дмитровского шоссе обеспечит продолжение в городской черте до Дмитровского шоссе и далее в центр города скоростной автодороги «Москва – Санкт-Петербург», перераспределит транспортные потоки и снизит нагрузку на Ленинградское и Дмитровское шоссе, северную часть МКАД, улицу Б. Академическую, а также Коровинское шоссе.

Благодаря этому участку улучшатся условия движения транспорта на улично-дорожной сети районов Северного административного округа

города: Головинского, Коптево, Тимирязевского. В этом году планируем работы завершить.

– Ранее вы говорили о том, что продолжится реконструкция на некоторых участках Московской кольцевой автодороги. Есть понимание, какие конкретно это будут объекты?

– Напомню, что в предыдущие годы мы реконструировали 14 крупных развязок, это позволило на четверть разгрузить проблемные участки Кольцевой и вылетных магистралей. Теперь на очереди менее крупные объекты, но тоже очень важные с точки зрения организации движения.



С.4

2017-2022 | ПЕРСПЕКТИВЫ



По данным Комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы



04 | город перспективы

ДОРОГИ ВЕДУТ В БУДУЩЕЕ

◀ С. 3 ▶ В конце прошлого года мы провели конкурс и уже начали работы по реконструкции развязки на пересечении МКАД с Бесединским шоссе. Кроме того, планируем реконструировать пересечения МКАД с Остаховским и Алтуфьевским шоссе, модернизировать участки на пересечении с улицами Свободы, Поляны, Липецкой, Капотня и Верхние Поля.

Но этим наши планы не ограничиваются, на отдельных участках МКАД намерены построить дублеры. В частности, обновим дорожную сеть на участке Кольцевой от проспекта Маршала Жукова до Волоколамского шоссе, от Ленинградского до Дмитровского шоссе и от Остаховского до Ярославского шоссе. Все необходимые финансовые ресурсы на проведение этих работ уже заложены в АИП.

– Давно обсуждаются планы по строительству двух дублеров Кутузовского проспекта. Когда планируется приступить к работам?

– Речь идет о Северном и Южном дублерах Кутузовского проспекта. Северный дублер планируется создавать за счет средств инвесторов, в настоящее время там активно идет освоение территории под строительство.

Что касается Южного дублера, то первоначально планировалось строить объект также за счет средств инвесторов. Но поскольку часть дорожной сети и искусственных сооружений были возведены в составе южного участка Северо-западной хорды, мэром Москвы было принято решение о реализации проекта за счет средств городского бюджета.

Протяженность магистрали составляет 8,5 км, она будет иметь шесть полос для движения – по три в каждую сторону. Хотя скорость движения на Южном дублере ограничат до 80 км/ч, бесшумный режим позволит обеспечить высокую пропускную способность.

Весь объем разделен на три этапа. Как я уже сказал, первый выполняется в рамках работ по сооружению Северо-западной хорды. На следующий участок от Аминьевского шоссе до Минской улицы с транспортной развязкой на Минской улице мы провели конкурс в конце прошлого года. Подрядчик уже приступил к работам. Проектом предусмотрено строительство эстакад основного хода на пересечении дублера с Минской улицей, на съезде с ЮДКП на Минскую улицу в сторону Кутузовского проспекта, на съезде с Минской улицы на ЮДКП в сторону Аминьевского шоссе, на съезде с ЮДКП в ТД «Вольнская», на выезде из ТД «Вольнская» на ЮДКП, а также путепровода на съезде с Мосфильмовской улицы в ТД «Вольнская», двух мостов через реку Сетунь и др.

В ближайшее время приступим к строительству второго участка Южного дублера Кутузовского проспекта от развязки на пересечении с Минской улицей до Третьего транспортного кольца. Второй этап включает в себя демонтаж существующих железнодорожных путей и стрелок, переустройство коммуникаций, которые по-



падут в зону строительства как самого дублера, так и съезда на Поклонную улицу, а также строительство путепровода через железнодорожные пути. Основные работы планируется завершить до конца 2019 года.

– Как идет дорожное строительство в новой Москве?

– Департамент строительства является заказчиком двух больших проектов: строительство дороги Солнцево – Бутово – Видное и реконструкция Калужского шоссе.

Работы по трассе Солнцево – Бутово – Видное идут активно, на сегодня участок между Киевским и Калужским шоссе готов почти на 90%. К лету движение по этой части трассы будет открыто. Это 15 км дорожного полотна и 9 искусственных сооружений, среди которых три подземных и один надземный пешеходные переходы.

Уже завершены монтаж основных конструкций четырех путепроводов прямого хода. В настоящее время ведутся работы по обустройству сети уличного освещения, установке системы видеонаблюдения, автоматической противопожар-



Эксплуатируемый участок строящейся Северо-западной хорды



2017 ГОД СТАЛ РЕКОРДНЫМ ДЛЯ МОСКВЫ ПО КОЛИЧЕСТВУ НОВЫХ ДОРОГ. ЕЩЕ ПО 100 КМ ДОРОГ БУДЕТ СТРОИТЬСЯ В МОСКВЕ В БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА

льной системы, автоматизированной системы управления дорожным движением и по благоустройству.

Напомню, что магистраль Солнцево – Бутово – Видное пройдет от Боровского до Киевского шоссе, далее – через Картамазово и Прокино до Калужского шоссе, а затем через Бутово до Варшавского шоссе и города Видное. Полностью завершить строительство дороги планируется до 2021 года.

Что касается реконструкции Калужского шоссе, то мы продолжаем строительство второй части от Ватутинок до ЦКАД и уверены, что в 2018 году объект будет сдан. Напомню, что накануне Нового года мэр Москвы Сергей Собянин открыл движение по трем путепроводам, мосту через реку Десну и участку Калужского шоссе от деревни Сосенки до поселка Ватутинки, построенных в рамках второго этапа реконструкции этой трассы. После завершения всех работ от МКАД до ЦКАД можно будет доехать за 12–15 минут.

– Какие еще дороги появятся в ближайшем будущем в Москве?

– Я перечислил только крупные проекты, реализацией которых занимается департамент строительства Москвы. Кроме того, Адресная инвестиционная программа города предусматривает и активное развитие дорог местного значения, формирование дорожной сети в развивающихся промзонах, в том числе самой крупной – на ЗИЛЕ. В наших планах также и реконструкция набережных Москвы-реки, и развитие дорожной сети вдоль МЦК, и многое другое.

Крупные объекты транспортной инфраструктуры настолько сложные, дорогие и достаточно долго окупаются, что их реализация не всегда под силу инвесторам. Проектами может заниматься только государство, городские власти. Такие объекты строятся для того, чтобы обеспечить эффективное развитие города, сделать жизнь москвичей комфортнее и безопаснее. Это долгосрочные, но лучшие инвестиции в экономику Москвы. Предыдущие годы называют рекордными в дорожном развитии столицы. Я уверен, что 2018 год также готовит немало долгожданных строительных премьер.



Андрей Гореловский,
Михаил Колобаев,
stroj.mos.ru



ГРУППА КОМПАНИЙ

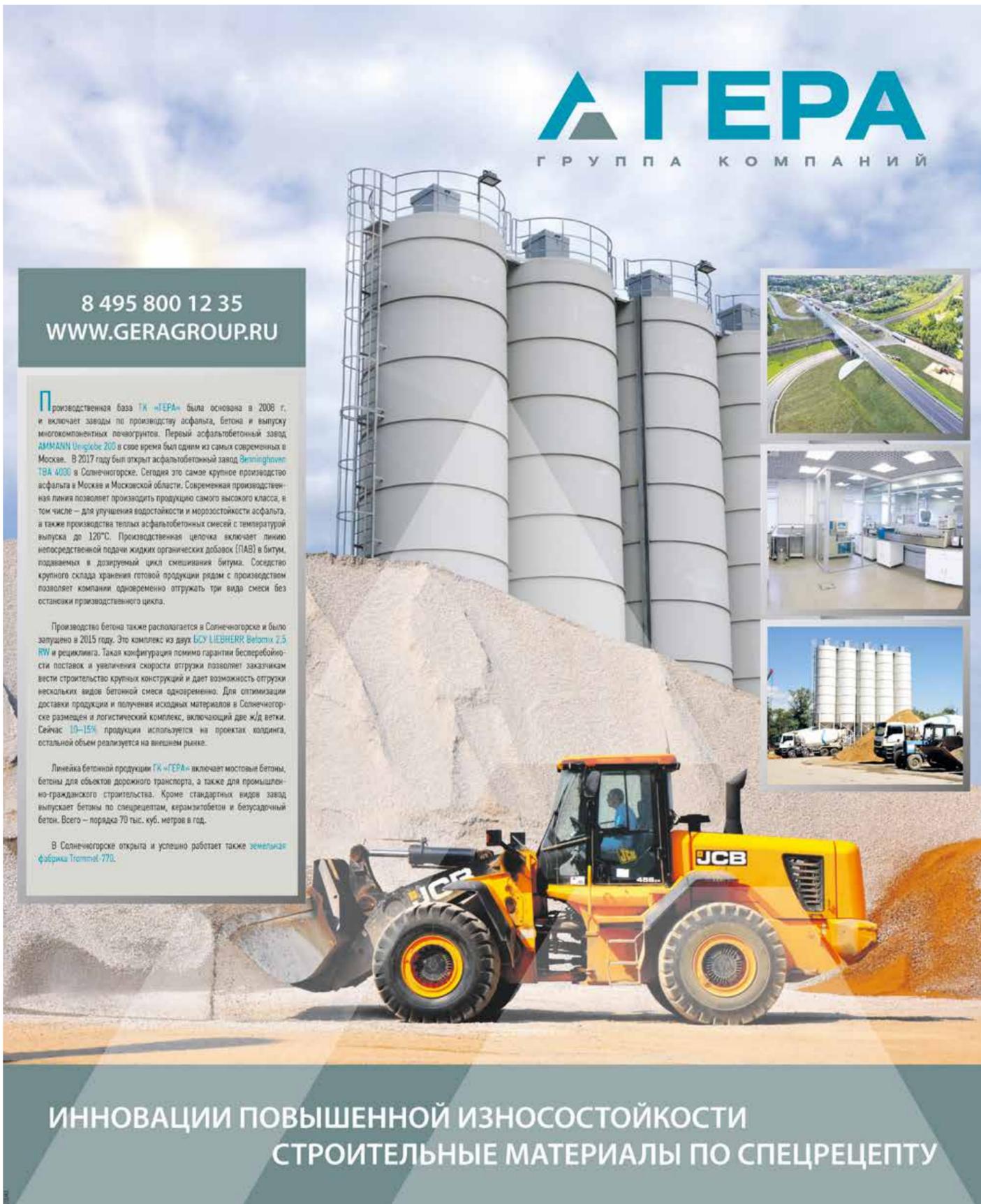
8 495 800 12 35
WWW.GERAGROUP.RU

Производственная база ГК «ГЕРА» была основана в 2008 г. и включает заводы по производству асфальта, бетона и выпуску многокомпонентных печворитов. Первый асфальтобетонный завод AMMANN Uniglobe 200 в свое время был одним из самых современных в Москве. В 2017 году был открыт асфальтобетонный завод Benninghoff TBA 4030 в Солнечногорске. Сегодня это самое крупное производство асфальта в Москве и Московской области. Современная производственная линия позволяет производить продукцию самого высокого класса, в том числе – для улучшения водостойкости и морозостойкости асфальта, а также производства теплых асфальтобетонных смесей с температурой выпуска до 120°C. Производственная цепочка включает линию непосредственной подачи жидких органических добавок (ПАВ) в битум, подаваемых и дозируемый цикл смешивания битума. Соседство крупного склада хранения готовой продукции рядом с производством позволяет компании одновременно отгружать три вида смеси без остановки производственного цикла.

Производство бетона также располагается в Солнечногорске и было запущено в 2015 году. Это комплекс из двух БСУ LIEBHERR Betonix 2.5 RW и рециклинга. Такая конфигурация помимо гарантии бесперебойности поставок и увеличения скорости отгрузки позволяет заказчикам вести строительство крупных конструкций и дает возможность отгрузки нескольких видов бетонной смеси одновременно. Для оптимизации доставки продукции и получения исходных материалов в Солнечногорске размещен и логистический комплекс, включающий две жд ветки. Сейчас 10–15% продукция используется на проектах холдинга, остальной объем реализуется на внешнем рынке.

Линейка бетонной продукции ГК «ГЕРА» включает мостовые бетоны, бетоны для объектов дорожного транспорта, а также для промышленно-гражданского строительства. Кроме стандартных видов заводов выпускает бетоны по спецрецептам, керамзитобетон и безусадочный бетон. Всего – порядка 70 тыс. куб. метров в год.

В Солнечногорске открыта и успешно работает также земельная фабрика Trumtel-770.






ИННОВАЦИИ ПОВЫШЕННОЙ ИЗНОСОСТОЙКОСТИ
СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ ПО СПЕЦРЕЦЕПТУ

ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ

Комфорт передвижения по дорогам – один из приоритетов градостроительной политики Москвы

□ Шамиль Галимуллин

Пробки на дорогах – одна из ключевых проблем современного мегаполиса, которая серьезно сказывается на качестве жизни горожан. Количество автомобилей в Москве ежегодно увеличивается, однако комплексный подход к развитию транспортной инфраструктуры помог снизить накал проблемы и вывести российскую столицу из списка десяти мегаполисов с самым интенсивным трафиком. Несмотря на это, московские власти не намерены снижать темпы транспортного строительства и ставят перед собой амбициозную задачу создать условия для комфортного перемещения по городу.

Сейчас это сложно представить, но с проблемой пробок жители Москвы столкнулись почти век назад. Правда, тогда в них простаивал гужевой транспорт. Тем не менее проблема была настолько острой, что даже карикатуристы того времени активно использовали тему дорожных заторов в своих работах. Тогда от пробок решили избавиться, построив метрополитен. В дальнейшем с ухудшением трафика боролись с помощью расширения основных магистралей и строительства дорожных колец. Сложностей добавила маятниковая миграция внутри города, в результате чего сложились паттерны движения автомобилей, которые в большинстве своем двигаются в центр в утренние часы и на окраину города в вечерние.

Развитие автопроизводства и улучшение благосостояния горожан привело к значительному увеличению числа машин в городе. Начиная с 1990-х годов их количество выросло в пять раз. Столичная дорожная сеть оказалась просто не готова к такому многократному увеличению участников дорожного движения.

«КЛЕВЕР» НЕУДАЧИ

По всем прогнозам, Москва должна была встать в одну сплошную пробку.

«Просчеты в градостроительной политике поставили наш город в тяжелейшую ситуацию: самая высокая плотность застройки, самая низкая удельная площадь дорог на единицу территории, радиальная и моноцентричная структура города», – ставил неутешительный диагноз транспортной системе города Сергей Собянин, вступив в должность мэра Москвы. Руководство города подошло к решению

проблемы транспортной инфраструктуры комплексно, сделав акцент на нескольких направлениях работы, которые помогут снизить уровень загруженности московских дорог. В первую очередь было принято решение о масштабной реконструкции улично-дорожной сети города и развитии общественного транспорта.



1. Эстакада на пересечении Щелковского шоссе и Северо-восточной хорды
2. Эстакада на пересечении Варшавского шоссе с Балаклавским проспектом
3. Надземные пешеходные переходы на Варшавском шоссе дали старт новому имиджу дорог Москвы

Увеличение протяженности и повышение качества рельсового транспорта, безусловно, лучше всего влияет на снижение загруженности городских дорог. Одной из ключевых задач руководства города является увеличение доли москвичей, предпочитающих общественный транспорт личному, однако еще одной обязательной составляющей борьбы с заторами является увеличение пропускной способности дорожной сети.

«Первое, чем мы занялись, стала нейтрализация локальных пробок. Если развязка на МКАД является местом сосредоточения локальной пробки, такую развязку надо реконструировать. Если вылетная магистраль становится источником пробок даже не в

часы пик, конечно, нужно реконструировать данный участок», – разъясняет приоритеты транспортной политики Сергей Собянин на своей сетевой странице.

Заторы на МКАД, где развязки построили по клеверному типу, действительно со временем стали большой проблемой для города. Такой тип предполагает рас-

стройки МКАД заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Модернизация клеверных развязок продолжится и в будущем в рамках второго этапа реконструкции МКАД. В ближайшие три года планируется реконструировать развязки на пересечении с улицей Генерала Дорохова, Бесединским шоссе, улицей Верхние Поля, Липецкой улицей и т.д. В рамках второго этапа упор сделают на развязки второго уровня, т.е. районного масштаба.

«Значимость этих развязок не меньше, чем у больших. Иногда запуск нового поворота с МКАД дает колоссальное сокращение перепробега и, как следствие, снижает общую загруженность трассы», – подчеркивает руководитель департамента развития новых территорий Москвы и глава рабочей группы по градостроительному развитию МКАД Владимир Жидкин.

Кроме того, планируется полностью реконструировать ряд участков Кольцевой дороги. Помимо прочего градостроительные планы предусматривают строительство переходно-скоростных полос, расширение проезжей части и т.п. Всего в рамках второго этапа реконструкции МКАД предполагается построить примерно 100 км новых разгонных полос, а также 200 км различных съездов, в том числе эстакад и тоннелей.

ЗА МКАД БЕЗ ОСТАНОВОК

Работа по модернизации развязок оказалась бы не столь эффективна, если бы она не была проведена в увязке с реконструкцией вылетных магистралей. Основная задача ставилась так: организовать по возможности выделенные полосы для движения общественного транспорта и бесветофорного движения.

Реконструкция вылетных магистралей также позволила сформировать более качественные связи между кварталами, прилегающими к шоссе. А дороги-дублеры, обустроенные вдоль магистралей, дают возможность значительно разгрузить шоссе, так как жителям микрорайонов не приходится выезжать на основную магистраль ради того, чтобы проехать 2–3 км и вновь съехать на внутриквартальную дорогу.

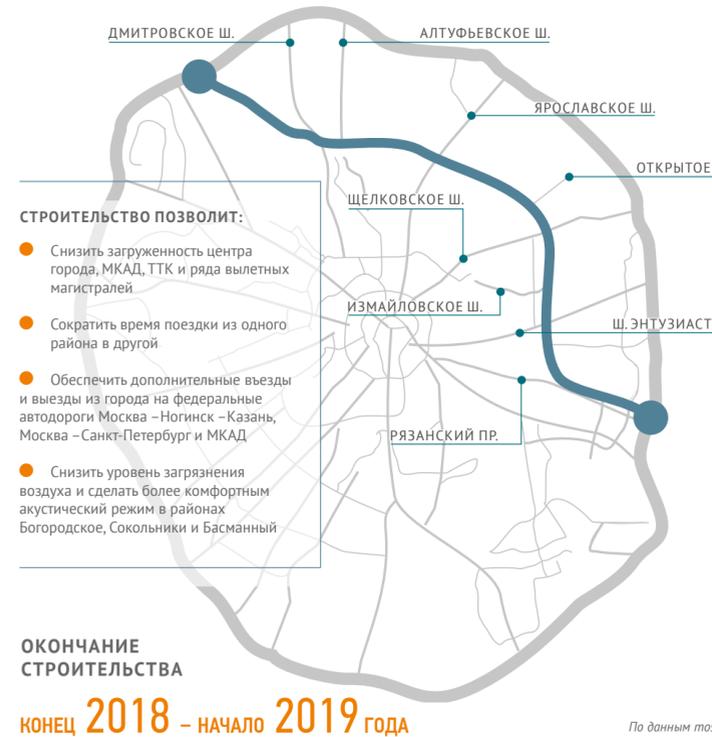
Реконструкции подвергли 9 вылетных магистралей, построили дополнительно 667 км дорог, 199 эстакад и 190 пешеходных переходов. Ежегодно строители вводят в эксплуатацию порядка 100 км дорог,

– подводит итоги первого этапа рекон-

СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ХОРДА



СЕВЕРО-ВОСТОЧНАЯ ХОРДА



ТЕСТ-ДРАЙВ «МОСКОВСКОЙ ПЕРСПЕКТИВЫ»

С ВЕТЕРКОМ ПО ГОРОДУ

Хорды, рокада, развязки – дороги Москвы все лучше



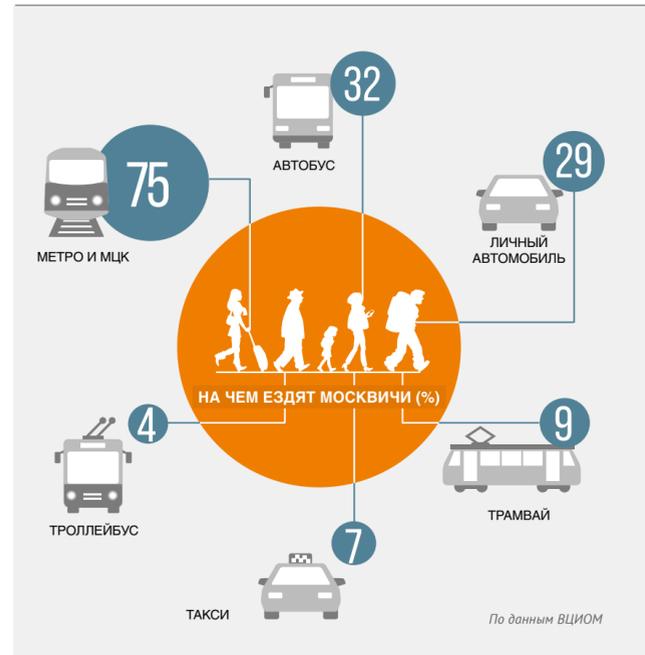
Мэр Сергей Собянин дает зеленый свет новым дорогам

□ Жанна Авязова

Те, кто давно за рулем, признают: дороги в Москве бесспорно стали лучше. Помните, с каким удовольствием мы, автомобилисты 90-х, испытывали первые, введенные в эксплуатацию участки ТТК.

Мы даже меняли привычные маршруты движения на работу и домой, чтобы прокатиться с ветерком по новой автомобильной эстакаде мимо «Лужников» или по новому мосту через Москву-реку. «Прямо американский автобан» – делились друг с другом водители. «Да нет, европейский» – доказывали другие. Мы тогда толком не знали, что там за трассы и сильно ошибались в определении вектора дорожного строительства в Москве. Столица строила очередное «кольцо» – уже третье – в своей собственной, исключительно московской, традиции – «третьего Рима».

Однако сегодняшнее руководство столицы отказалось от идеи тиражирования кольцевых магистралей, и на проект «четвертого кольца» был, что называется, положен крест. Новая терминология говорит сама за себя: вылетные магистрали, хорды, рокады. Причем, построенные участки новых дорог вводятся в эксплуатацию, не дожидаясь окончания строительства в целом – они сразу готовы выполнять свою роль, соединяя отдельные районы города. Все правильно: время дорого.



ПО ХОРДЕ, С ВОСТОКА НА СЕВЕР

«Московская перспектива» и агентство социальных исследований «Столица» провели «тест-драйв» строящейся дороги

С ВЕТЕРКОМ ПО ГОРОДУ

◀ С. 7 ▶

Наше путешествие по строящейся и уже частично эксплуатируемой Северо-восточной хорде мы решили провести на «каршеринговой» машине. Без каких-либо привычных для нас журналистов, предпочтений вроде «пресс-поездки» – а просто за деньги. Редакционная бригада – молодые журналисты и социологи, как обычные потреби-

тели новой городской услуги, заказали машину, зарегистрировавшись предварительно через мобильное приложение. И вчерашним студентам это оказалось по карману! Сели и поехали, обсуждая дорожные впечатления, фотографируя и... мечтая о собственных автомобилях, еще раз убеждаясь, что автомобиль не роскошь, а средство передвижения!



Александр Чумаков, 25 лет, аналитик социальных сетей

Своей машины пока нет – не могу выбрать, какую купить: все нравится! Поэтому сегодня с удовольствием пользуюсь каршерингом. Заодно и «тест-драйвы» устраиваю – не получасовые, а реальные, по Москве. Нравится, что навигатор выводит не только на «трешку» – та построена давно, – но и на хорды, которые еще строятся, но участками уже вовсю «едут». Меня больше интересует Северо-восточная хорда. По ней будет прямая дорога из дома до «Шереметьева».



Тамара Щеглова, 23 года, руководитель интернет-проектов

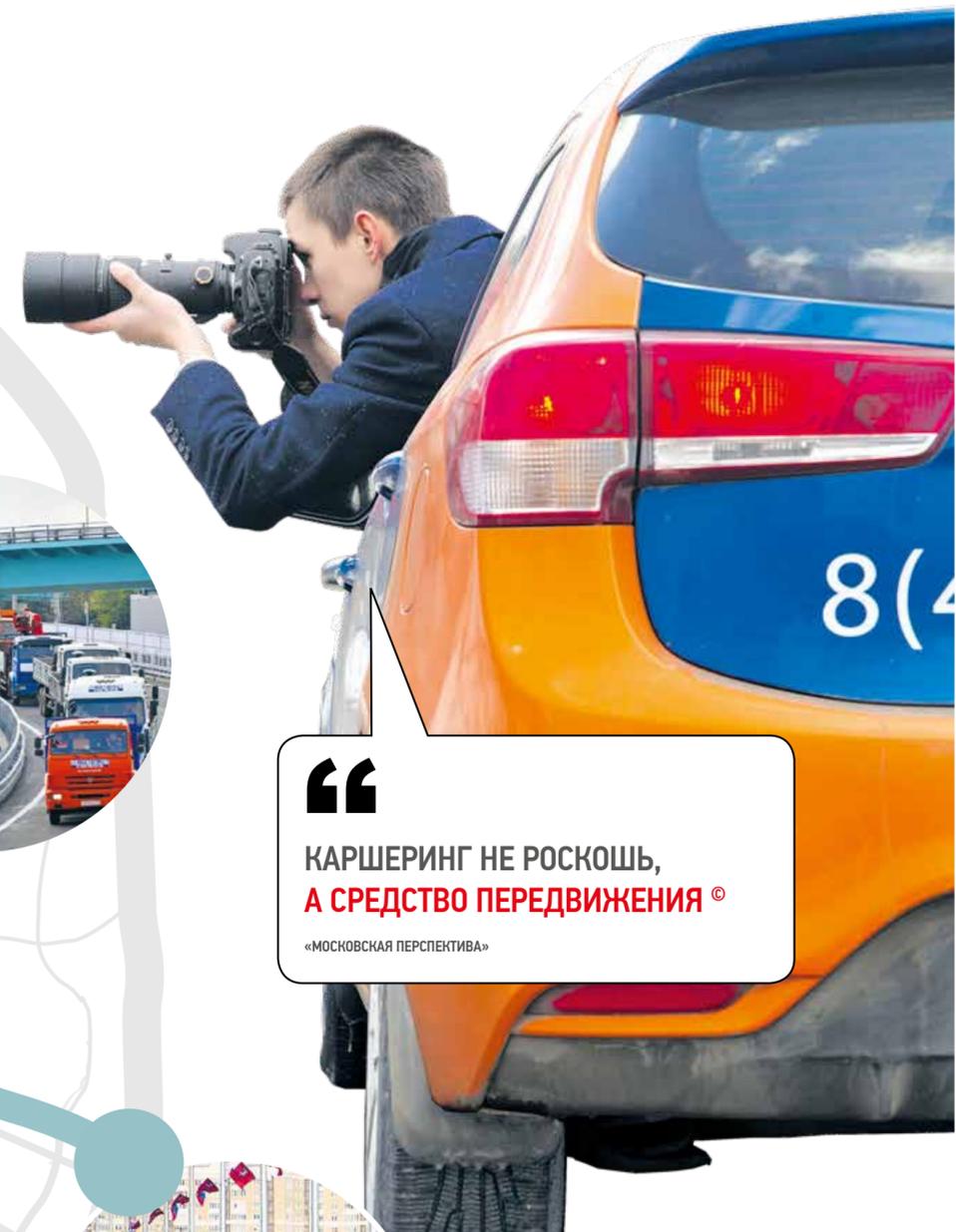
Машиной в городе пока не пользуюсь – останавливает маленький опыт вождения, суета на дорогах, пробки, перестроения. А вот за город ездить люблю: встала на трассу, скорость набрала, музыку включила и любуюсь видами из окна. Если бы по Москве можно было так передвигаться! Скоро должны достроить хорды, которые пойдут на эстакадах поверх переполненных московских улиц. Одна из этих хорд, кстати, захватывает участок дороги от моего дома до работы.



Тимофей Толмачев, 26 лет, социолог, пресс-секретарь

Права я получил около года назад и с тех пор езжу на машине, ориентируюсь по навигатору, изучаю город. По большим магистралям двигаться просто, хотя съезды и заезды на них первое время давались с трудом. Вот недавно освоил участок хорды от шоссе Энтузиастов до родного Измайлова – очень удобно! Теперь жду, когда хорду до конца достроят, и можно будет напрямки через всю Москву проезжать и там уже на трассу, на север по Ленинградке – там дача.

1. Микрорайон Жулебино. Отсюда начался наш тест-драйв.
2. Новая «жулебинская» транспортная развязка на МКАД.
3. Вдоль железной дороги у парка «Кусково» строится участок хорды.
4. Развязка на шоссе Энтузиастов. Пока только здесь можно попасть на хорду с востока.
5. Участок хорды между шоссе Энтузиастов и Щелковским шоссе.
6. Вид на Измайловский кремль, открывающийся с новой дороги.
7. Трамвайная линия в районе Открытого шоссе не будет пересекаться с автомобильным потоком после достройки хорды.
8. Северо-восточная хорда в итоге позволит жителям Жулебино добраться до «Шереметьево» через город без выезда на МКАД.



“**КАРШЕРИНГ НЕ РОСКОШЬ, А СРЕДСТВО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ**”
«МОСКОВСКАЯ ПЕРСПЕКТИВА»



Иван Овчинников, Анатолий Агашин специально для «Московской перспективы»

МОНОЛОГ ЗА РУЛЕМ

Психолог о мотивациях московских автолюбителей

□ Светлана Долгова

Отвлечемся от формулы «автомобиль – не роскошь, а средство передвижения». Машина доставит нас из одной точки в другую намного быстрее, чем мы сделаем это пешком. Порассуждаем о других, в том числе и психологических, аспектах роли автомобиля, а значит – и роли дороги в жизни человека.

Зачем современному москвичу сегодня нужен автомобиль? Ощущение независимости – это главное, что автомобиль дает его владельцу. Человек за рулем получает возможность сам управлять своим временем, вектором движения и скоростью. Машина позволяет сохранять личное пространство, в общественном транспорте такое попросту невозможно.

Познавательный интерес – качество, присущее любому автомобилисту. Даже перемещаясь по привычному маршруту, водитель замечает все изменения. А следить, как за последние годы хорошо едет Москва, – подлинное удовольствие.

Исследовательский интерес автолюбителей столицы стимулирует рекордами и в области дорожного строительства. Десятки километров новых автотрасс, современные развязки и эстакады, безопасные пешеходные переходы – все это предоставляет возможность искать новые пути следования и оценивать их.

Современные автострады – территория с общими правилами для всех. А любой человек – это личность. Индивидуальные качества характера ярко проявляются в стиле вождения. У одних он размеренный, рациональный, уважительный, у других – соревновательный, агрессивный и даже наглый. А вот оценивают друг друга водители с разным характером, как правило, одинаково – с налетом негатива: «чего ползешь!» или «куда ты прешь!». Машина при этом воспринимается своей территорией и не стесняет выплеск эмоций.

Но вернемся к личностным качествам. Их выражение проявляется и при выборе четырехколесного друга. Собственный автомобиль, в зависимости от размеров и престижности

бренда, – показатель общественного положения владельца, символ успеха. Марка, комплектация, цвет авто – все это способы самовыражения его владельца. Правда, порой самовыражение превращается в банальные «понты». Еще несколько лет назад этим особенно отличалась молодежь.

Времена изменились. Все большее число молодых людей по всему миру автомобили вообще не покупают. Почему? Во-первых, хорошая машина стоит хороших денег, а их пока нет. Поэтому лучше не иметь того, что не соответствует твоему имиджу и взгляду на мир.

Во-вторых, традиционное мерило успеха – собственный автомобиль – становится неактуальным. Нынче у молодых другие ценности. В приоритете инвестиции в учебу, карьера и путешествия. Современная молодежь все чаще предпочитает не вкладывать средства и в собственные квартиры. Зачем обременять себя на географическую зависимость, если при изменении жизненных обстоятельств, например, смены места работы, можно сменить и место обитания. Как свидетельствует статистика, сверхдорогих покупок

молодые люди не делают вообще: айфоны и другие крутые гаджеты, конечно, не в счет.

Тенденция не обременять себя материальными вещами позволяет современную молодежь называть «поколением арендаторов». Развитие автомобильных

услуг эту тенденцию только усиливает. Зачем владеть автомобилем, если есть такси? А хочется самому за руль? Пожалуйста. Каршеринг. Краткосрочная аренда автомобиля предоставляет ряд преимуществ, которые как раз таки и привлекают молодежь. Не надо тратить деньги и время на ремонт и обслуживание машины, беспокоиться по поводу ее парковки, тревожиться за сохранность железного коня. А исследовательский интерес удовлетворяется, положительные эмоции присутствуют.

Но есть красноречивый аргумент и в пользу личного автомобиля. Для каждого третьего современного жителя, по статистике, поездка за рулем – ощущение драйва, движение самой жизни. Это ощущение они не отдадут никому. Как следствие – покупают новую машину и ищут новые дороги.



ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ

□ С. 6 что позволило увеличить протяженность московских дорог за 7 лет на 16%.

Одним из главных нововведений в области транспортной политики стал комплексный подход к строительству. Реконструкция подвспергалась не отдельные участки дороги, а вся магистраль полностью, что позволило не «передвигать» пробку на конкретном участке к следующему светофору, а нейтрализовать полностью. Эксперты в области организации дорожного движения также отмечают даже не столько объем строительства, сколько именно стратегический подход московских властей.

«Была внедрена комплексная схема, когда рассматривается не один проблемный узел дороги в отдельности, а большой участок дороги в комплексе», – комментирует результаты руководитель экспертного центра Probok.net Александр Шумский.

ВДОЛЬ И ПОПЕРЕК

Особое внимание уделено созданию локальных поперечных связей между районами города, что позволяет уменьшить перепробег транспорта и сократить нагрузку на кольцевые магистрали города.

Одним из примеров таких связей являются железнодорожные путепроводы, которые позволяют автомобилистам не терять время, пропуская поезда. Большое влияние на транспортную систему Москвы оказывает насыщенность города железнодорожными путями. Некоторые районы буквально скованы ими с нескольких сторон, что сильно ограничивает автомобилистов в выборе маршрутов.

В городе уже реализована масштабная программа по строительству новых путепроводов. Причем если часть из них были реконструированы в рамках подготовки к запуску движения по МЦК, то другая построена с нуля для создания новых связей между районами.

Ключевыми проектами в области создания поперечных связей, конечно, являются хордовые магистрали, общая протяженность которых составит порядка 241 км и которые позволят значительно снизить перепробег автотранспорта в городе.

Одним из успешных примеров создания связей между районами города можно назвать Алабяно-Балтийский тоннель, вошедший в состав Северо-западной хорды. Сложнейшее инженерно-техническое сооружение, открытое в 2015 году, соединяет территории сразу трех районов города: Сокол, Аэропорт и Коптево. Тоннель, работы по строительству которого были начаты еще в 2006 году, на одном из участков проходит под двумя действующими транспортными тоннелями, тоннелями Замоскворецкой линии метрополитена, Ленинградским проспектом. Наличие такого количества подземных сооружений делало его строительство одним из самых сложных проектов в городе.

ЗАДЕЛ НА БУДУЩЕ

Несмотря на то что за последние годы ситуация с пробками в городе начала улучшаться и Москва выпала из первого десятка в рейтинге мегаполисов с самыми загруженными дорогами, составленном экспертами компании TomTom, ситуация еще далека от идеальной. По ряду показателей наблюдается отставание российской столицы от мировых мегаполисов. Об этом свидетельствуют данные исследования консалтингового агентства PricewaterhouseCoopers (PwC): дорожная сеть Москвы остается дефицитной – 7-е место из 9 позиций по плотности УДС и 7-е место из 7 позиций по обеспеченности УДС.

В связи с этим московские власти продолжают активную политику в области развития лично-дородной сети. В ближайшие 3 года в городе планируют построить еще порядка 204 км новых дорог, не менее 54 мостов, тоннелей и эстакад. Основные работы развернутся на хордах и при формировании транспортного каркаса новой Москвы. Кроме того, планируется построить дублеры Кутузовского проспекта, а также продолжить программу реконструкции МКАД.

Новые дороги сэвжут районы города друг с другом и уменьшат перепробег автотранспорта. Кроме того, новые маршруты уменьшат нагрузку на сеть и сократят пробки.

ПРО НАШЕ И «НЕ НАШЕ»

«Хорошо там, где нас нет», говорит пословица. А так ли уж плохо там, где мы живем?

□ Андрей Гореловский

Руководитель региональных проектов агентства социальных исследований «Столица» Андрей Языкеев о состоянии дорог может судить не только по аналитическим данным, но и на основании личного опыта. Несколько лет он прожил в Европе, где активно пользовался автомобилем. Мы попросили Андрея выступить в роли эксперта, оценить и сравнить дороги наши и «не наши».

– Андрей Николаевич, совсем недавно еще вы колесили по Берлину. Как считаете, наши московские дороги сейчас хоть немного приближаются к немецким – по конструкции, по-критию, инфраструктуре?

– Скажу сразу: представление об идеальном состоянии городских автодорог в Германии, в том же Берлине, и удобстве передвижения по ним – это стереотип и в некотором роде заблуждение. Да, дорожная сеть там более развита, но Москву, которая по площади намного больше Берлина, пересекают на автомобиле гораздо чаще и быстрее!

Об инфраструктуре и говорить нечего: в Берлине найти паркинг – проблема. Знак «подземная парковка» можно просто не разглядеть за билием других сервисных табличек. Сервис на уличной парковке удивил меня своей дрямучеством: оплата только наличными! Никаких тебе мобильных приложений, никаких «пайпэл». Когда я попытался к паркомату привично, по-московски, приложить банковскую карту, меня остановил бдительный полицейский.

Если говорить о состоянии автострад, то наше реконструированное Варшавское шоссе не идет ни в какое сравнение, к примеру, с дорогой из Берлина на Гамбург. У нас – лучше! Особенно в вопросе обеспечения безопасности пешеходов.

– На что же в этом вопросе законопослушные немцы делают ставку?

– По-прежнему на культуру вождения, уважительное отношение друг к другу участников дорожного движения.

– Ну, это не для нас, нас спасают лишь жесткие превентивные меры. К примеру, на Кропоткинской площади зону крутого правого поворота троллейбусов ограничили высоким бордюром – теперь такси не мешают совершать им маневр. Да и пешеходу на саму площадь, под колеса транспорту, теперь не выбежать...



Теперь в центре Москвы места хватает всем: и пешеходам, и автомобилистам

– Аналогичные бордюры есть в Лондоне. Только ими ограничивают подъезды к остановкам общественного транспорта. Подобное я увидел и у нас в Москве, на реконструированной Славянской площади.

– Такие ограничения не мешают транспортному потоку мегаполиса?

– В Европе сегодня стремятся жестко, раз и навсегда разграничить проезжую часть. Наш подход проще, демократичнее – те же выделенные для общественного транспорта полосы по выходным становятся общедоступными.

– Какие-то московские дорожные новостройки, например Алабяно-Балтийский тоннель, уже оценили лично? Каково впечатление?

– Быстро и безопасно! Это новое слово в строительстве – никакого сравнения с Лефортовским тоннелем на ТТК. Тот морально устарел: мрачен, освещен плохо. За последние 15 лет в нашем восприятии дорог многое изменилось.

– Поговорим про вылетные магистрали и МКАД.

– Повсюду на МКАД надо устраивать новые съезды – направленные. Как сегодня сделано на Каширке, Ленинском

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Владимир Гердо,
специальный фотокорреспондент
ТАСС

Живу, что называется, прямо на дороге. Речь о строящейся Северо-западной хорде. Из минусов сегодняшнего дня – светофоров на Большой Академической стало еще больше: Михалково – район старый, густонаселенный, пешеходам надо переходить дорогу, но, видимо, с развитием ее появятся эстакады, переходы. Вот на Волгоградском проспекте это хорошо сделали – и всем удобно...

С открытием участка хорды мне стало намного быстрее добираться до работы. Я спортивный фотограф, и очень часто приходится с аппаратурой, естественно, на машине ездить в Крылатское. Раньше дорога занимала час, а то и больше – в зависимости от того, во сколько выехать из дома, – а теперь по хорде долетаю до своего спортивного объекта минут за тридцать, не более.

Кстати, освоил каршеринг. Очень удобная штука!

Светлана Офитова,
политический обозреватель,
блогер

Каждый день я вожу детей в школу и обратно – с Семеновской на Щелковскую. Время экономлю на том, что езжу по открытому участку Северо-восточной хорды. Раньше приходилось по часу стоять в дорожных пробках – те начинались уже в районе метро «Партизанская».

За рулем я уже пятнадцать лет. Новые дороги дарят свежие впечатления. К примеру, если ехать по новой дороге в сторону Семеновской и Окружного проезда, то открывается красивый вид на Измайловский кремль. Раньше, чтобы проехать через весь район, приходилось подкатывать по узким улицам, а теперь я поднимаюсь на хорду – и вперед по современному четырехполосному шоссе. Однако более 60 км в час не разгоняюсь – соблюдаю правила, зато вовремя успеваю среагировать на указатели съездов с хорды, спокойно перестраиваюсь перед поворотом.

29%
москвичей
предпочитают
личный автомобиль



ГОТОВЫ РЕШАТЬ САМЫЕ

В компании «МСУ-1» вопросам контроля качества уделяют повышенное внимание

□ Максим Клинский

Дорожная отрасль в Москве последние семь лет находится на подъеме. Произошел не только количественный скачок – город ежегодно вводит 120–130 км новых магистралей и развязок, – но и качественный. Автомобилисты смогли заметить, что покрытие стало лучше, а ремонтируют его реже. В этой работе городские власти опираются на профессиональные компании, способные реализовывать и сдавать объекты в срок. В компании «МСУ-1» уверены, что современный подход к строительству и реконструкции дорог позволит сделать их достойными мировых стандартов.

Главный тренд развития Москвы – создание центров притяжения на периферии и смещение деловой и общественной активности из центра за его пределы. Чтобы этого достичь, необходимы не только объекты, которые способны стать местом работы и отдыха горожан, но и их хорошая транспортная доступность, в том числе и автомобильная. Поэтому столичные власти приняли и реализовывают программу дорожного строительства, главная ее цель – модернизация УДС: возводятся новые хорды, поперечные дороги, дублеры, путепроводы через направления МЖД.

СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ

Для того чтобы выйти на высокие темпы дорожного строительства, Москва сделала ставку на профессионалов. Привлекаются только опытные компании, способные работать в непростых градостроительных условиях российской столицы. Одна из таких – МСУ-1, которая уже более 10 лет развивает это направление работы. В ее портфеле целый ряд реализованных и текущих проектов.



Северо-восточная хорда. Участок от Щелковского шоссе до Открытого шоссе

Первым дорожным объектом МСУ-1 стала развязка, связывавшая район Павшинской поймы с Волоколамским шоссе. Движение в 2011 году открыл мэр Москвы Сергей Семенович Собянин.

До возведения объекта для подъезда к Павшинской пойме со стороны Москвы нужно было стоять на светофоре и ждать левую стрелку. Теперь для этого есть эстакада. Кроме того, организован новый правосторонний съезд из микрорайона в сторону Москвы. Такое решение позволило значительно разгрузить дорожную сеть в Тушинском и Строгинском районах Москвы, а также в Красногорском районе Московской области.

С того момента компания «МСУ-1» возвела десятки различных объектов. В числе наиболее значимых проектов прошлого года, говорит президент МСУ-1 Илья Зюбин, – открытие движения на Элеваторной улице. Это уже второй пусковой комплекс. Первый, на улице Липецкой, компания завершила раньше, дорогу открывал мэр Москвы Сергей Семенович Собянин. «Это эстакада с до-



СОВРЕМЕННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ЛАБОРАТОРИИ ПОЗВОЛЯЕТ ОЦЕНИВАТЬ И КОНТРОЛИРОВАТЬ КАЧЕСТВО ВЫПУСКАЕМОЙ ПРОДУКЦИИ И СРОК СЛУЖБЫ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ

рогой протяженностью 6 км. Еще один дорожный проект – 8 км автодороги в новой Москве от совхоза Московский до Калужского шоссе, заказчиком этого строительства выступил департамент развития новых территорий. Проект включал и реконструкцию, и строительство новых участков», – рассказывает Илья Зюбин.

За год с небольшим строители возвели 848-метровую эстакаду над железнодорожными путями Павелецкого направления. Она соединила новый участок Элеваторной улицы и улицу Подольских Курсантов. Благодаря этому сократился путь между Западным и Восточным Бирюлево. До этого момента от Нахимовского проспекта до МКАДа переездов через эту железную дорогу не было. Новый путепровод получил по три полосы движения в каждом направлении. Чтобы обойтись без лишних светофоров, на подъезде к нему построили подземный пешеходный переход.

«Мы строим связку между Варшавкой и Липецкой улицей. Она очень важная – связывает четыре района, в том числе Бирюлево Восточное и Бирюлево Западное, которые десятилетиями были разделены, и люди вынуждены были в гости ездить через МКАД», – говорит мэр Москвы.

Раньше на общественном транспорте жители Восточного Бирюлево могли добраться до метро только на автобусе – до станции «Царицыно». На это могло уходить 30–40 минут в часы пик. Теперь они получили возможность доехать до «Праздской» буквально за 10 минут.

Возведенная эстакада стала частью новой магистрали, которая проходит по Элеваторной улице, улицам Подольских Курсантов и Красногорского Маяка.

Элеваторная улица считается южными воротами Москвы. Именно отсюда начинаются трассы М4 «Дон» и М6 «Каспий», которые связывают столицу с регионами Юга России, Северным Кавказом и странами Закавказья, а также со всеми черноморскими курортами. Эстакада увеличила пропускную способность Липецкой – Элеваторной на 25–30 процентов.



Участок улично-дорожной сети ул. Элеваторная – ул. Подольских Курсантов – ул. Красногорского Маяка

СЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ

ДОРОГИ МИМО ЦЕНТРА

До 2020 года строительство Северо-западной, Северо-восточной хорды и Южной рокады будет самым крупным дорожно-транспортным проектом в Москве. В общей сложности это добавит еще 232 км скоростных городских магистралей с развязками, эстакадами, мостами. «По сути, будет сформировано крупное дорожное кольцо, точнее, своеобразный треугольник. Причем мы поэтапно открываем движение на участках, чтобы дорогами уже можно было пользоваться, тем самым разгружаем город», – говорит заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

В прошлом году специалисты МСУ-1 начали работы на Северо-восточной хорде – от Щелковского до Открытого шоссе. Там запланировано сразу несколько крупных элементов. Эстакада в направлении Щелковского шоссе возводится на участке от 5-го Проезда Подбельского до транспортно-пересадочного узла «Локомотив» на Московском центральном кольце. Вторая эстакада в направлении Открытого шоссе строится на участке от ТПУ «Локомотив» до северной границы участка ФГУ «Комбинат «Сигнал».

Всего же проектом предусмотрено строительство почти 5,5 км дорог, в том числе 3,4 км эстакад. Новый участок хорды позволит перераспределить транспортные потоки между Щелковским и Открытым шоссе, снизить нагрузку на улицы Большую Черкизовскую, Стромынку, Краснобогатырскую и Русаковскую набережную.

ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ПУТИ

Городские власти взяли курс на интеграцию железных дорог в транспортную систему Москвы. Уже запущено движение на Московском центральном кольце, разработана и реализуется концепция создания Централных диаметров. При этом город разрезан на лоскуты железными дорогами. Чтобы изменить эту ситуацию, строятся путепроводы через ж/д пути, которые соединяют разрозненные ранее магистрали и районы города.

«Важный для жителей объект – реконструкция Дорожной улицы, где мы строили уже упомянутые два пусковых комплекса Липецкой – Элеваторной улиц. Теперь перпендикулярно им пойдет дорога протяженностью 8 км с эстакадой, которая будет соединять МКАД и практически выходить в сторону Варшавского шоссе», – рассказывает Илья Зюбин.

Сейчас Дорожная улица фактически разделена на участки: первый проходит от МКАД до улицы Кирпичные Выемки, второй – от улицы Газопровод до 1-го Дорожного проезда, третий – от Днепропольского до Сумского проезда. Новую эстакаду возведут на пересечении с Курским на-



ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ВЫЙТИ НА ВЫСОКИЕ ТЕМПЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, МОСКВА СДЕЛАЛА СТАВКУ НА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КОМПАНИИ



Фото предоставлено пресс-службой МСУ-1

правлением МЖД, реконструируют Дорожную улицу, обустроят заездные карманы на остановках общественного транспорта, реконструируют участок МКАД. Для пешеходов построят три подземных перехода. Такое расширение дорожной сети позволит людям быстро выезжать на МКАД и развязать узел Бирюлево Западное – Бирюлево Восточное, соединит Липецкую улицу и Варшавское шоссе.

Кроме того, МСУ-1 имеет большой опыт работы с инженерными сетями. Не секрет, что в Москве в подземном пространстве проходит густая сеть коммуникаций. Порядка 20% стоимости строительства дорог (в некоторых случаях до половины стоимости) отводится на перекладку сетей. В некоторых районах Москвы им уже исполнилось по 50–60 лет, они устарели как морально, так и технически. Поэтому власти стараются, где это возможно, проводить реконструкцию коммуникаций вместе с уличными работами. «Во время строительства дорог мы строим и новые сети. Таким образом, решается еще одна важная для города задача по их обновлению», – отмечает Илья Зюбин.

ЧЕТКИЙ КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

Модернизация городской дорожной и инженерной сети в Москве идет в строгом соответствии с разработанным стандартом качества. Времена, когда даже на свежих магистралях то и дело латали ямы, ушли в прошлое. Мэр Мо-

сквы Сергей Семенович Собянин считает, что асфальтобетонное покрытие должно быть не хуже, а даже лучше, чем в европейских мегаполисах. Поэтому вопросам контроля качества современные компании уделяют повышенное внимание. Для этого в МСУ-1 в 2013 году создана лаборатория, в постоянном режиме осуществляющая проверку материалов. Как рассказывает Раиса Селиванова, руководитель лаборатории, для этого закупили современное оборудование, которое позволяет проводить испытания по действующим стандартам. Наличие испытательного комплекса дает возможность оценивать и контролировать качество выпускаемой продукции и срок службы дорожного покрытия.

Как считает Илья Зюбин, успех современной компании заключается в четкой организации, грамотном планировании работ. «Не менее важный момент – построение правильных взаимоотношений со всеми участниками процесса: заказчиками, подрядными организациями, поставщиками. Мы должны добиться, чтобы все работало как единый механизм», – подчеркнул глава МСУ-1. Еще один важный момент – идти в ногу со временем. Поэтому в компании непрерывно отслеживают и внедряют новейшие технологии по всем направлениям. «Наличие профессиональных наработок, собственной производственной базы и парка высокотехнологичной спецтехники позволяет нам качественно реализовывать самые сложные проекты в строго обозначенные сроки», – говорит Илья Зюбин.

КОМПАНИЯ «МСУ-1» В ЦИФРАХ



Строительство транспортной развязки на 43-м км автомобильной дороги А105 от Москвы к аэропорту «Домодедово»

НОВЫЕ ДОРОГИ – ТРЕНД

Современная транспортная логистика создает дополнительный потенциал для роста

В 2012 году площадь Москвы увеличилась почти в 2,5 раза за счет присоединения к городу части Московской области. Новый округ, ставший 11-м в столице, получил название Троицкий и Новомосковский административный округ (ТиНАО). Однако вместе с новой территориальной единицей прибавилось и много новых проблем: округ существенно отстал от «старой» Москвы по качеству развития инфраструктуры. Одними из ключевых целей стали создание качественной городской среды на присоединенных территориях и повышение их привлекательности для столичных жителей. Сегодня работа по развитию ТиНАО ведется сразу по нескольким направлениям, но приоритетным является повышение транспортной доступности новой Москвы.



Разворотная эстакада на Калужском шоссе в новой Москве

Ситуация с дорогами на момент присоединения действительно оказалась плачевной. Фактически ТиНАО представлял собой набор разрозненных поселений и деревень, которые почти не были связаны друг с другом. Самой большой дорожной проблемой нового округа Москвы являлась нехватка дорожных связей между основными радиальными магистралями. Также серьезные опасения вызывало состояние Калужского шоссе – одной из двух ключевых магистралей.

С учетом планов столичных властей по увеличению привлекательности новой Москвы и созданию дополнительного центра деловой активности на ее территории отсутствие там продуманной транспортной инфраструктуры могло привести к коллапсу на дорогах. В связи с этим был принят ряд решений по глобальной реконструкции дорожной сети ТиНАО. Первые результаты уже впечатляют: за пять лет в новой Москве построили 77 км дорог, 19 мостов, тоннелей и эстакад, что позволило увеличить плотность улично-дорожной сети в 1,4 раза. Одновременно с этим коэффициент загрузки автомобильных дорог снизился почти на 10%, а время в пути для автомобилистов сократилось более чем на 16%.

В ЦЕНТРЕ БЕЗ ПРОБОК

Двумя основными магистралями, по которым автомобилисты могут попасть из ТиНАО внутрь МКАД, являются Калужское и Киевское шоссе. И если последнее в целом было готово справиться с возрастающей нагрузкой, то состояние первого вызвало большие вопросы и явно не соответствовало статусу главного транспортного стержня нового округа.

Масштабная программа реконструкции Калужского шоссе включает в себя расширение существующей трассы до 3–4 полос, строительство дополнительных боковых проездов и развязок. Уже завершён первый этап реконструкции: по-

строены 26 км дорог, три моста через реку Сосенку, четыре эстакады, четыре тоннеля и семь пешеходных переходов. Продолжаются работы второго этапа реконструкции магистрали – от деревни Сосенки до 49-го км Калужского шоссе. Они предусматривают строительство и реконструкцию дорог общей протяженностью 25 км, строительство двух мостов и пяти путепроводов, восьми надземных и трех подземных пешеходных переходов через Калужское шоссе.

ТРАССА ВДОЛЬ МКАД

Еще одним краеугольным камнем дорожного развития ТиНАО была и частично остается нехватка дорожных связей между магистралями и поселениями округа. Почти полное отсутствие поперечных связей между вылетными магистралями и слабая пропускная способность немногих существовавших заставляли водителей доезжать до МКАД даже в случае необходимости путешествия внутри округа. Таким образом, нехватка связей внутри присоединенных территорий вела к увеличению нагрузки на МКАД, а значит, становилась проблемой для всех автомобилистов столицы.

Сегодня реализуется масштабная программа строительства новых трасс внутри ТиНАО, которые позволят избежать необходимости перепроба транспорта и дополнительного выезда на МКАД для переезда из одной части новой Москвы в другую.

Крупнейшим проектом в области создания альтернативных маршрутов движения внутри округа станет трасса Солнцево – Бутово – Видное, которую даже называют дублером южного участка МКАД. Открытие движения по новой трассе

объединит главные магистрали округа, а также создаст дополнительную связь с ЗАО и ЮЗАО.

Автомобилисты новой Москвы смогут самостоятельно оценить преимущества новой магистрали уже в ближайшем будущем. «В 2018 году мы закончим строительство первого этапа трассы – от Калужского до Киевского шоссе», – рассказывает о состоянии работ заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Увеличение интенсивности железнодорожного сообщения между «старой» Москвой и присоединенными территориями повлекло необходимость реконструкции переездов, на которых собирались часовые пробки: в прошлом году в эксплуатацию ввели четыре новых путепровода над железнодорожными путями. Например, переезд в Крешино был способен пропустить только 300 автомобилей в час, а новый путепровод позволил увеличить пропускную способность участка в пять раз.

КАРКАС БУДУЩЕГО

Руководство города продолжает масштабную программу развития ТиНАО. Дорожная сеть является важным каркасом, вокруг которого будет разрастаться жилая, деловая и социальная инфраструктура округа.

Девелоперы уже оценили перспективы ТиНАО: за пять лет там построено порядка 12 млн кв. метров недвижимости. «Высокие темпы развития транспортной инфраструктуры в новой Москве продолжают смещать сюда деловую активность, а возможность быстро добираться из любой точки до офиса даже в часы пик за счет движения в противоположном направлении становится одним из основных преимуществ ТиНАО», – считает Евгений Лучицкий, официальный представитель делового квартала Neopolis, расположенного в поселении Московский.

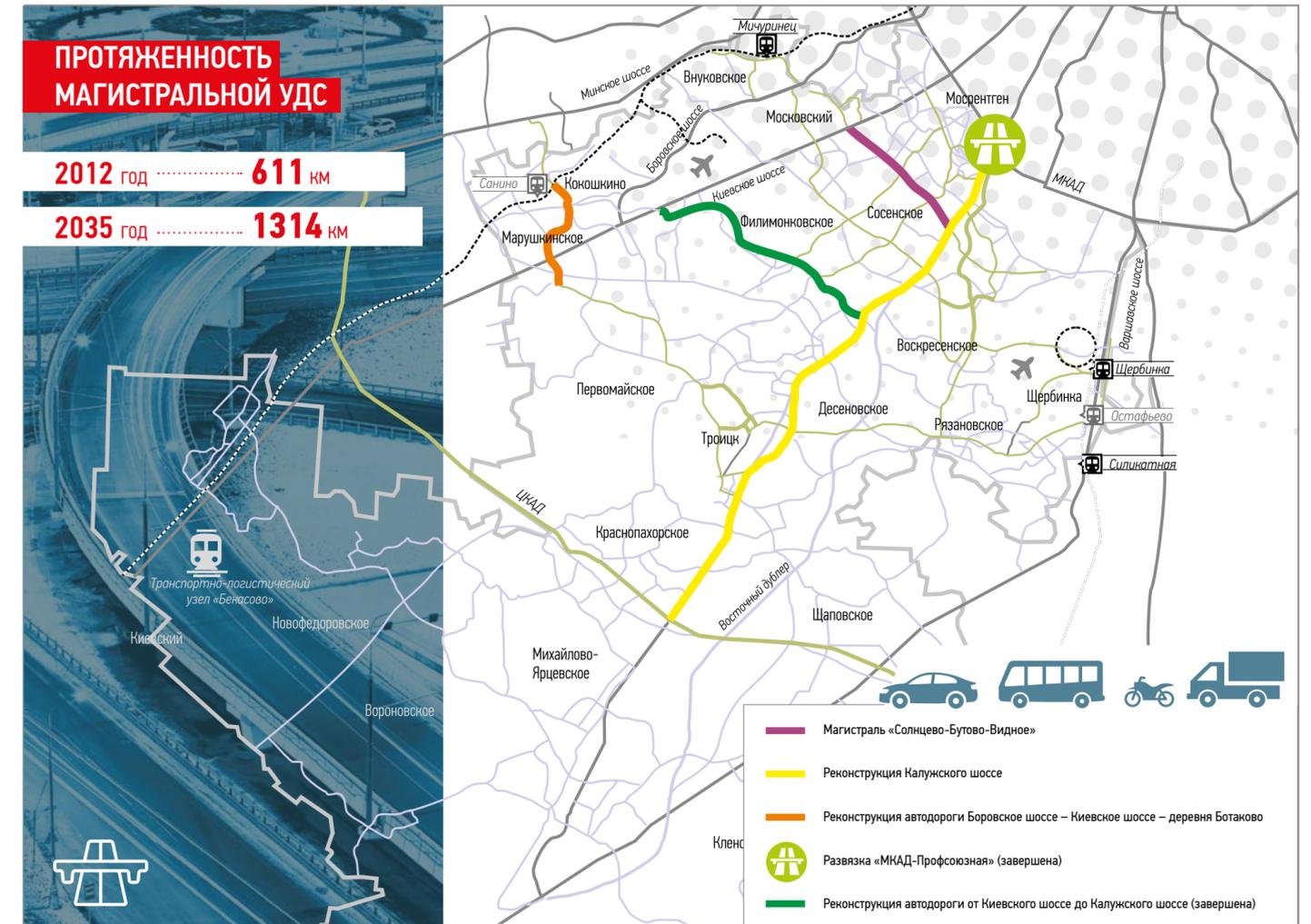
В ближайшие три года темпы строительства в новой Москве будут только расти, уже объявлено о планах возведения 7 млн кв. метров недвижимости до 2020 года. Дальнейшее развитие улично-дорожной сети критически важно для поддержания комфортных условий передвижения по округу. Согласно утвержденной Адресной инвестиционной программе, в ближайшие три года в новой Москве планируется построить порядка 130 км дорог, что значительно опережает темпы по строительству инфраструктуры в ТиНАО даже в прошлые годы.

Если говорить о долгосрочной перспективе, то масштаб становится еще более грандиозным. «Согласно Генплану Москвы, до 2035 года запланированы строительство и реконструкция около 2100 км улично-дорожной сети, в том числе 1260 км дорог магистрального уровня», – уверен в перспективах руководитель департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин.

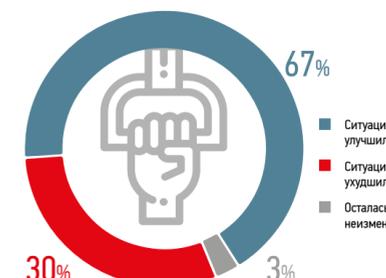
“
СОГЛАСНО
ГЕНПЛАНУ
МОСКВЫ, ДО 2035
ГОДА
ЗАПЛАНИРОВАНЫ
СТРОИТЕЛЬСТВО И
РЕКОНСТРУКЦИЯ
ОКОЛО 2100 КМ
УЛИЧНО-
ДОРОЖНОЙ СЕТИ,
В ТОМ ЧИСЛЕ
1260 КМ ДОРОГ
МАГИСТРАЛЬНОГО
УРОВНЯ

НОВОЙ МОСКВЫ

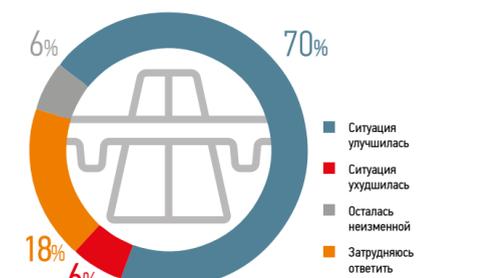
экономики и социальных стандартов столичной агломерации



КАК ВЫ ОЦЕНИВАЕТЕ ТРАНСПОРТНУЮ СИТУАЦИЮ В ВАШЕМ ОКРУГЕ?



КАК ПРИСОЕДИНЕНИЕ НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ ПОВЛИЯЛО НА ТЕМПЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ВАШЕМ РАЙОНЕ?



Строительство как искусство!



 **АРКС**
Г Р У П П А К О М П А Н И Й

www.arks.ru

®