

Несмотря на строительство новых станций, метро продолжает задыхаться

Алина Еремина

Пробки под землей.

Фото Романа Мухамеджанова (НГ-фото)



Несмотря на строительство новых станций, метро продолжает задыхаться. Открытие станции «Строгино» должно было разгрузить Таганско-Краснопресненскую ветку. Пассажиры говорят, что свободнее не стало. Зато начали жаловаться пассажиры

«Крылатского». Строительство перехватывающих парковок грозит очередным увеличением пассажиропотока. Что нужно сделать, чтобы разгрузить метро?

Московский метрополитен – одна из крупнейших и к тому же, по всеобщему признанию, красивейшая подземка в мире. В этом году ему исполнилось 73 года, и большую часть своего существования метрополитен активно развивался. Серьезный застой в развитии случился лишь в начале 90-х годов, когда практически полностью прекратилось финансирование подземных транспортных магистралей. Многие начатые и неоконченные строительством выработки грозили нарушением равновесия грунтовых массивов, просадками на поверхности, техногенными катастрофами. Согласно информации, размещенной на официальном сайте московского метро, Метрострой заканчивал строительство Люблинской линии практически за свой счет, продавая технику и сдавая в аренду помещения. А чтобы найти тубинги (элемент сборного крепления подземных сооружений) на тоннель «Аннино» – «Бульвар Дмитрия Донского» под МКАДом, собирали сделанные когда-то из тубингов клумбы.

Также в разделе:

После дефолта в 1998 году решено было сосредоточиться на тех участках, которые можно сдать быстрее всего. Со временем финансирование подземки возобновилось. И хотя служба жалуется, что активному развитию мешает недостаточное выделение денег федеральным бюджетом, на карте Москвы появляются новые станции. Однако за это время город разросся и подземка переполнилась. Сейчас строительство новых станций уже не решает транспортную проблему – утренняя и вечерняя давка в метро стала неизбежной.

7 января этого года, после открытия станции «Строгино», в Московском метрополитене стало 176 станций.

В 2004 году закончили первую очередь строительства транспортно-пересадочного комплекса у станции «Выхино», открыли пешеходный переход под Варшавским шоссе у станции «Улица Академика Янгеля», на станции «Площадь Революции» произвели реконструкцию вестибюля с заменой эскалаторов.

В 2005 году открыли второй выход станции «Маяковская», сдали в эксплуатацию Филевскую линию от станции «Киевская» до станции «Деловой центр».

В 2006 году открыли после реконструкции станцию «Семеновская», открыли станцию «Международная», закончили реконструкцию вестибюля станции «Таганская» Кольцевой линии.

В 2007 году проделали реконструкцию и открыли южный вестибюль станции

«Маяковская», открыли станции «Трубная» и «Сретенский бульвар», открыли отреставрированный западный вестибюль станции «Арбатская» Арбатско-Покровской линии. Сейчас проводится реконструкция эскалаторных наклонов на станциях «Добрынинская» Кольцевой линии, «Электrozаводская». Затем будут менять эскалаторы на станции «Курская» Кольцевой линии.

В прошлом году правительство города утвердило очередную программу строительства метрополитена. В планах значится, что до 2015 года будет построено более 60 км линий метрополитена. 30 км будет построено до 2011 года, на что бюджет будет ежегодно выделять около полутора миллиардов долларов.

Однако разгрузит ли это метро? Вряд ли. О том, что радиально-кольцевая система метрополитена не успевает за увеличением транспортного потока, задумались еще в 1984 году. Тогда решено было строить хорды – новые линии, которые связывали бы новые районы за пределами МКАД и проходили через срединную часть города, минуя центр. Хорды организовали бы равномерную транспортную сеть по всей территории города. Было предложено построить четыре хордовых линии: Митино–Бутово; Химки–Люберцы; Мытищи–Внуково; Балашиха–Бутово. Построить их должны были до 2010 года. Но менялась ситуация в стране и городе. Поменялись и планы. Сейчас хордой может стать лишь продолженная Люблинская линия.

По некоторым подсчетам уже сейчас четыре линии метро перегружены на 30%, кроме того, городу не хватает до 150 км «подземных дорог».

Варианты возможны

Легкое метро. Первое и единственное по состоянию на 2008 год легкое метро в России было построено в Москве – Бутовская линия легкого метро. Вслед за Бутовской планируется строительство Солнцевской линии легкого метро. Также планируется продолжить достройку Бутовской линии – сооружение оборотных тупиков за конечной станцией «Улица Старокачаловская», продление к станции «Битцевский парк», а также (в перспективе) продление в Новокурьяново.

Малая окружная железная дорога (МОЖД). В данный момент предназначена в основном для осуществления грузовых транзитных перевозок между всеми 10 магистральными железнодорожными направлениями столицы. Проект организации кольцевой линии городского поезда в составе транспортной сети Москвы разрабатывается в рамках долгосрочной программы развития транспортной системы столицы. Возможные сроки начала пассажирского движения на первой очереди кольцевой линии городских поездов – конец 2008 года. На ней предусматривается

обращение дизельных поездов. Полная электрификация кольца со строительством дополнительных станций и возможным запуском на ней подвижного состава метрополитена.

Московская монорельсовая транспортная система. Трасса начинается у станции метро «Тимирязевская», проходит возле станции «ВДНХ». Конечная остановка – «Улица Сергея Эйзенштейна». С 10 января 2008 года линия введена в систему городского общественного транспорта (ранее она работала только как экскурсионная). Станции монорельса открыты для входа пассажиров с 6.50 до 23.00 часов ежедневно. В ближайшее время будет построена подвесная монорельсовая дорога, которая свяжет деловой центр Москва-Сити и станцию метро «Кутузовская».

Водный общественный транспорт. Городской водный транспорт Москвы практически не имеет регулярных пассажирских маршрутов и полностью перешел в сферу туристическо-экскурсионного транспорта. Во время навигации на Москве-реке работают несколько таких маршрутов речного трамвая. Периодически столичные чиновники высказывают идею создания речных такси.

Скоростной трамвай. Первая линия скоростного трамвая появится на юго-востоке Москвы – соединит станции метро «Площадь Ильича» и «Новогиреево», а оттуда в Новокосино и до платформы Ухтомская. Линия трамвая будет иметь протяженность 11,5 км, по ней будет ходить около 48 составов. Скорость в два раза превысит скорость обычного трамвая и составит 30–40 км/ч.

ИСТОЧНИК: [Независимая газета](#)