

МАРАТ ХУСНУЛЛИН О ТРАНСПОРТНОМ ПРОРЫВЕ СТОЛИЦЫ

Как известно, в 2011 году была принята программа развития Московского метрополитена, в соответствии с которой к 2020 году предполагалось построить 150 км новых линий и 75 станций. В 2018 году в столичной подземке развернуты беспрецедентные по масштабам и скорости выполнения работы. В частности, к концу года планируется ввести в эксплуатацию 24 станции. О ходе этих работ рассказывает заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Беседовала
Наталья АЛХИМОВА

— Марат Шакирзянович, последние годы метро в Москве строят много и быстро. Таких масштабов метростроения в России не было никогда. А какие у вас приоритеты на сегодняшний день и на ближайшую перспективу?

— Программа развития столичной подземки действительно беспрецедентна, подобного сейчас нет ни в одном мегаполисе мира. Причем необходимость качественного прорыва у нас назрела давно. Да и как иначе, ведь город продолжает активно расти и расширяться, а метро — главный общественный транспорт Москвы, которым пользуется почти 70% населения.

С 2011 года и с учетом ввода в 2018-м будет построено 157 км линий, 81 станция метро и МЦК, 9 электродепо. Шаговый доступ к внеуличному рельсовому транспорту уже на сегодняшний день получили жители порядка 40 районов Москвы.

В течение ближайших пяти лет метрополитен прирастет еще 99 км линий, 41 станцией и 4 электродепо. Мы завершим строительство Большой кольцевой линии (БКЛ) протяженностью почти 70 км — это наш ключевой проект метростроения на ближайшие годы. По расстоянию это все равно, что построить высокоскоростную железнодорожную трассу от Москвы до Наро-Фоминска или, скажем, от Амстердама до Роттердама. В составе второго кольца будет 31 станция и электродепо. Первый участок с пятью станциями мы уже открыли весной этого года, очередной — от «Петровского парка» до «Нижней Масловки» — откроем до конца текущего года. Работы развернуты на всех участках кольца.

Важность данного проекта еще и в том, что он предусматривает техническую возможность тянуть радиальные ветки в любые точки города. Так, помимо Кожуховской линии, первый участок которой для пассажиров откроется до конца этого года, такие линии от БКЛ придут в Новую Москву — в пос. Коммунарка, а далее и в Троицк, и в Рублево-Архангельское. Еще одна ветка протянется в столичный район Бирюлево. Кроме того, вглубь Новой Москвы продлеваем и существующую радиальную линию — Сокольническую. Придет метро и в аэропорт Внуково, куда продлеваем Калининско-Солнцевскую ветку.

— Внедряются ли новые технологии в процессы строительства метро в Москве?

— Да, конечно. Без развития и внедрения новых технологий ни экономика в целом, ни строительная отрасль, в частности, не могут оставаться конкурентоспособными. И мы активно применяем инновационные технологии и различные новаторские решения, которые делают строительство более качественным и надежным, облегчают сам процесс и требуют меньших затрат. Назову лишь некоторые из них. Шахтные стволы при строительстве метро сооружаются стволопроходческими комплексами, что удешевляет работу по сооружению вертикальных выработок и увеличивает скорость проходки в 3–4 раза. Применяем мы и адаптируемый под отечественные нормативы так называемый мадридский метод строительства станций «сверху вниз»

(up-down) с сооружением двухпутных тоннелей — на отдельных участках БКЛ и участке Кожуховской линии.

Еще одна инновация — алюминотермитная сварка рельсов. Достоинств у такой технологии много. Она дает возможность сваривать рельсы любого профиля и качества, включая старогодные, и делать это в труднодоступных местах стрелочных переводов и в тоннелях. Метод позволяет одновременно производить сварку несколько стыков, расположенных рядом, что сокращает общее время выполнения работ. Кроме того, используется специальный комплект малогабаритного переносного оборудования, способный работать автономно. Это в целом быстрый, экономичный процесс, занимающий вместе с подготовкой, непосредственно сваркой и этапом окончательной обработки сварного шва не более 45–50 минут.

Применяются и такие инновации, как использование железобетонных полушпал LVT-M. Полушпалы, одетые в чехлы с амортизирующими прокладками, погружают в путевой бетон марки В25, который укладывается поверх бетонного основания тоннеля. Ширина бетонного слоя от внешнего торца полушпалы до борта основания должна составлять не менее 20 см. Основные преимущества применения технологии LVT — высокая мобильность изготовления полушпал, обеспечение максимальной точности укладки ВСП, высокий уровень механизации, а также скорость монтажа системы. При этом используется путевой бетон В25 — более высокой марки, чем традиционный, а крепление кронштейнов контактного рельса происходит непосредственно к нему с помощью заранее забетонированных упоров.

В ходе сооружения московского метро применяется и композитная арматура — для строительства ограждающих конструкций, и стеклополимерная арматура — в железобетонных конструкциях.

— Московские грунты в основном позволяют сооружать метро мелкого заложения. С чем связано строительство ряда «глубоких» станций?

— Изначально мы планировали, что последней станцией глубокого заложения, построенной в Москве, будет «Нижняя Масловка» Большой кольцевой линии, но жизнь вносит свои коррективы. Нам пришлось принять решение о строительстве еще ряда таких станций. На сегодняшний день могу сказать, что глубокими будут «Шереметьевская» и «Ржевская». В первую очередь, перепроектирование связано с гидрогеологическими особенностями этого участка. Станции



будут строиться закрытым способом. Сейчас на месте «Шереметьевской» работы идут полным ходом. В районе станции «Ржевская» мы приступили к сооружению котлована для монтажа тоннелепроходческого комплекса.

— По какому принципу определяется территориальное планирование транспортно-пересадочных узлов?

— Мы стремимся сделать транспортную инфраструктуру Москвы удобнее для пассажиров, создать комфортные условия пересадки между различными видами транспорта и оптимизировать среднее время поездки по городу. По каждому конкретному ТПУ собираем огромный объем информации о транспортных потоках и проблемных участках. Каждый транспортно-пересадочный узел уникален и разрабатывается нами, в первую очередь, исходя из потребностей того или иного городского района.

— Для разгрузки улично-дорожной сети и улучшения экологической обстановки в некоторых крупных городах мира для движения автомобильного транспорта используется подземное пространство. Мировой опыт показывает, что подобные проекты экономически эффективны и могут быть интересны для инвесторов. Насколько такая модель организации дорожного движения приемлема для Москвы?

— Наша задача — максимально снизить нагрузку на уже существующую улично-дорожную сеть. И использование подземного пространства, без сомнения, является одним из ключевых инструментов нашей работы. Тоннели позволяют создавать на новых магистралях бессветофорное движение, что значительно сокращает время, затрачиваемое водителями на дорогу. У нас уже есть опыт реализации масштабных проектов в области освоения





подземного пространства. В частности, могу выделить сложнейшие инженерные сооружения: Алабяно-Балтийский тоннель и уникальный винчестерный тоннель на улице Народного Ополчения, имеющий два яруса. Но глобальных проектов использования подземного пространства для организации дорожного движения у нас в конкретных планах пока нет.

— Каковы основные направления развития транспортной инфраструктуры в столице?

— Любой мегаполис считает важнейшей градостроительной задачей обеспечить максимальному числу жителей пешую доступность к транспортным узлам. Поэтому развитие транспортной инфраструктуры — это вообще главный драйвер развития любого мегаполиса мира, и Москва не исключение. Расходы на транспортное строительство составляют порядка 70% всех средств, предусмотренных адресной инвестиционной программой столицы, куда включается возведение объектов, самых необходимых для города и горожан. Причем приоритет отдаем сфере общественного транспорта и, в первую очередь, метро. В этом плане, начиная с 2011 года, мы совершили мощный рывок: начали формировать транспортную систему, объединяющую в единую сеть метрополитен, железнодорожные линии и дороги, транспортно-пересадочные узлы.

Учитывая то, что уже построено за восемь лет, и то, что будет построено в течение ближайшей пятилетки, 2011–2023 гг. смело можно считать периодом настоящего прорыва в развитии транспортной системы Москвы. В частности, столичный метрополитен прирастет 256 км новых линий, 122 станциями и 13 электродепо. В рамках реализации мегапроекта по строительству Московских центральных диаметров будет обустроено 428 км железных дорог с 211 станциями и 110 пересадками на МЦД и метро. Плюс идет активное развитие автодорожной инфраструктуры.

У нас в городе уже сегодня общая загруженность станций метрополитена за счет построенных новых снизилась на 7,2% в год, а среднее время поездки на личном транспорте в утренние часы пик — на 2,8%. Для такого огромного мегаполиса, как наш, это большое достижение.

— Вы говорите о том, что к 2023 году Москва должна совершить транспортный прорыв. Можно подробнее о его итоговых показателях?

— Мы действительно его совершим, никаких сомнений в этом нет. К этому времени



завершим стартовавшую в 2011 году программу формирования современной транспортной системы, которая объединяет посредством ТПУ в единую сеть метрополитен, железнодорожные линии и автомобильные дороги. Общая протяженность подземного и наземного метро, с учетом реализации проектов БКЛ, новых радиальных веток и Московских центральных диаметров, превысит тысячу километров. Программа развития автомобильных дорог, включая строительство вылетных магистралей, хорд и рокад, реконструкцию участков МКАД, реализацию проекта ЦКАД (участка, проходящего по территории Новой Москвы), позволит за 2011-2023 гг. ввести в эксплуатацию более 1,3 тыс. км улично-дорожной сети, 327 мостов, эстакад и тоннелей. Важнейшим связующим звеном между разными видами транспорта станут ТПУ. Запланировано строительство 251 узлов, из которых 154 — в капитальном исполнении. Создание системы таких хабов с удобными пересадками с одного вида транспорта на другой, с сопутствующей инфраструктурой и перехватывающими парковками, позволит снизить загруженность дорожной сети в среднем на 7%.

Никогда в своей истории за столь ограниченный промежуток времени Москва не вводила такого количества объектов транспортной инфраструктуры! ■

