

ЕВРОАЗИЯ

2017

ВЕСТИ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА МОСКВЫ



Самый доступный и надежный транспорт столицы



стр. 2



стр. 10

На благо общественного транспорта России

Компания ТВЕМА – для метрополитенов



стр. 16

Реализация проекта XXI века

- Уважаемый Владимир Михайлович, расскажите, как удалось так быстро и с высоким качеством провести реконструкцию и электрификацию Московской кольцевой железной дороги?

– Реконструкция и развитие Московской кольцевой железной дороги – глобальный градостроительный проект. Мэр Москвы Сергей Семенович Собянин поставил задачу не просто запустить пассажирское движение по железнодорожному кольцу, а еще и интегрировать этот вид транспорта с метрополитеном.

Строительные работы начались в 2012 году. В конце 2013 года стартовало сооружение первой станции – «Лужники». Почти все платформы станций были возведены в 2015 году, одновременно выполнялась задача по полной электрификации кольца, перекладке путей, устройства новых инженерных сооружений – мостов, путепроводов, систем водоотведения, сигнализации, централизации и блокировки, кабельных коллекторов.

В свою очередь, в 2016 году развернулось строительство вестибюлей и пешеходных коридоров, соединяющих платформы станций с окружающей территорией. Важно понимать, что проект реконструкции Малого кольца – это совместный проект. Например, ОАО «РЖД» – это модернизация и развитие железнодорожной инфраструктуры, транспортное обслуживание пассажиров электропоездами «Ласточка». Интеграцию МЦК в систему городского транспорта осуществляет ГУП «Московский метрополитен». Навигация для пассажиров разработана совместно ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен». А за нами – строительство транспортно-пересадочных узлов и развитие прилегающих к ним территорий. Поскольку у каждого был свой фронт работ, поэтому и удалось построить и запустить объект в поставленные сроки.

– **Какие инновационные решения были внедрены при реконструкции Малого кольца Московской железной дороги?**

– МКОЖД по праву можно считать объектом инновационной деятельности. Ведь проводимая здесь работа должна была обеспечить интеграцию нового транспортного кольца как единой структуры городской транспортной системы Москвы с жесткой привязкой к работе подземного и наземного транспорта.

Для эффективной реализации проекта внедрены новые технологии. Прежде всего – это технология укладки бесстыкового пути

В 2016 году запущено пассажирское движение по Московскому центральному кольцу – новый вид удобного наземного транспорта для быстрого передвижения по Москве. Разветвленная сеть транспортных узлов позволяет пассажирам значительно сократить время в пути, а современная инфраструктура делает поездку каждого пассажира комфортной. Московское центральное кольцо стало важной частью транспортной системы города.

Это один из крупнейших транспортных проектов, реализованных в короткие сроки. Генеральный директор АО «МНЖД» Владимир Михайлович Машкин в интервью нашему корреспонденту дал краткие ответы на вопросы, которые, безусловно, будут интересны нашим читателям.



монтажа по сравнению с используемым повсеместно асфальтным покрытием, а их срок службы превосходит асфальт в 3–5 раз и составляет минимум 15 лет.

Для утепления стен были использованы минераловатные плиты Техновент российского производства. Они характеризуются высокой теплоберегающей способностью, стабильностью объема и формы, низким водопоглощением и высокой звукопоглощающей способностью. Для облицовки цоколя использовали полированные гранитные мансуровские плиты. Месторождение свет-

– Если Вы имеете в виду депо «Подмосковная» – это самое современное в России моторвагонное депо, где электропоезда нового поколения «Ласточка» проходят все виды технического и сервисного обслуживания, то его открыли еще летом 2015 года. Проект реализуется за счет средств ОАО «РЖД».

– **Какой лучший зарубежный опыт Ваша компания использует в своей деятельности?**

– В Европе внутригородские пассажирские железнодорожные перевозки достаточно развиты, многие из таких транспортных систем существуют уже около ста

оформляются имущественные права на земельные участки под коммерческое строительство, чтобы продать с аукционов инвесторам. К моменту запуска движения по кольцу с молотка ушел только один такой участок: за 1,14 млрд рублей ГК «Пионер» получила 100-процентную долю в ООО «Ботанический сад» и право застройки территории возле ТПУ «Ботанический сад». Компания, которая реализует неподалеку жилой проект «LIFE – Ботанический сад», собираются возвести там торговый и офисный центры и апартаменты.

Все остальные участки под строительство ТПУ должны быть

любого мегаполиса зависит от мобильности людей – насколько комфортно и быстро они могут по нему перемещаться.

– **Что удалось сделать Вам для обеспечения экологичности проекта?**

– Сами «Ласточки» – это экологичный и современный вид железнодорожного транспорта. Что касается озеленения: вдоль МЦК планируется высадить около трех тысяч деревьев и уложить более 2 миллионов квадратных метров газона.

– **В г. Москве 5–7 апреля 2017 г. пройдет форум и выставка по городскому общественному транспорту (сайт www.electrotrans-expo.ru). Что Вы думаете о подобных площадках? Какую пользу городу и в целом пропаганде городского транспорта они несут?**

– Поскольку от состояния, надежности и качества городских пассажирских перевозок напрямую зависит и жизнь москвичей, и экономическое благополучие города, то, несомненно, такие площадки для дискуссий, обмена опытом очень важны.

– **Объем пассажирских перевозок по МЦК превысил прогнозируемый, есть ли план по увеличению интенсивности движения на МЦК?**

– Сейчас новой железнодорожной магистралью пользуются

пониженной вибрации, что снижает эксплуатационные расходы, увеличивает жизненный цикл инфраструктуры, а также снижает уровень шума – это особенно важно в условиях мегаполиса. В строительстве применена технология «бархатного пути», то есть такой технологии, при которой уровень шума, возникающего от стука колес подвижного состава в местах стыков рельсов, будет минимальным.

Для обеспечения долговечности и безопасности подход к выбору строительных материалов был особо строгим. К примеру, в строительстве мы применяли отечественный гидроизоляционный материал Техноэластост Б. Он обладает повышенной прочностью и износостойкостью, срок службы более 60 лет.

На пассажирские платформы нанесено противоскользящее полимерное покрытие, разработанное швейцарским концерном Sika. Полимерное покрытие создает на поверхности платформы тонкий, водонепроницаемый слой, который не позволяет влаге впитываться, таким образом, препятствуя образованию наледи зимой. Что касается теплых сезонов, платформа обладает противоскользящей поверхностью, которая даже во время дождя остается безопасной для движения. Эта технология очень перспективна и с точки зрения финансовых затрат – полимерные покрытия требуют меньше времени и усилий для



ло-серого гранита Мансуровское, расположенное в республике Башкортостан, является одним из самых мощных и современных карьеров в России.

– **При проектировании и строительстве современных ТПУ были ли учтены проблемы, возникающие у маломобильных пассажиров?**

– Конечно. Все платформы оснащены тактильной плиткой для удобства перемещения слабовидящих пассажиров, на 26 транспортно-пересадочных узлах установлены лифты и эскалаторы, на пяти ТПУ – специальные подъемники.

– **Какие особенности строительства нового депо для подвижного состава типа «Ласточка»?**



лет: во Франции и Германии, например, или, наоборот, новый городской железнодорожный проект в Финляндии. У нас немного другая история, потому что МЦК – это не новое строительство, а реконструкция уже 100 лет существующего Малого кольца Московской железной дороги, аналогов нет ни в России, ни в Европе.

– **Как идет диалог с частными инвесторами по строительству коммерческой застройки вокруг МЦК? Какие схемы в рамках законодательства можно использовать: ГЧП, концессия?**

– На ряде ТПУ на средства инвесторов будут построены коммерческие объекты – торговые и деловые центры, отели. Сейчас

реализованы в течение этого года. Инвесторы будут вкладывать деньги в строительство на прилегающих к ТПУ территориях жилья, социальной инфраструктуры и в создание рабочих мест. То есть, люди, которые будут жить на этих территориях, получат возможность там же найти работу, там же отдыхать, и все это будет рядом с удобным общественным транспортом. Вообще будущее

более 300 тысяч человек в сутки. Изначально на такой объем ежедневных перевозок планировали выйти через год-полтора, а вышли практически в первые три месяца. Это огромный успех для Москвы. Так что когда пассажиропоток выше прогноза, это хорошо. Наверное, это лучший ответ скептикам, которые сомневались, что Московское центральное кольцо будет востребовано. ■

Редакция газеты выражает благодарность Департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы, Московскому метрополитену, Министерству транспорта РФ за участие в подготовке тематического номера.

