

ПЛЮС 5 МИЛЛИОНОВ КВАДРАТНЫХ МЕТРОВ

На коллегии прозвучала такая цифра: часовая загрузка выхинского узла сегодня превышает 38 тысяч человек. Из чего она складывается? Почти 12,5 тысячи пересаживаются здесь на другие виды транспорта, в основном на метро, с железной дороги. Почти 14,5 тысячи приезжают на автобусах или добираются пешком из прилегающих районов в пределах МКАД. Более 11 тысяч прибывают из столичных районов, расположенных за Московской кольцевой. Жулебино дает здесь около 4,7 тысячи, район Косино-Ухтомский – 1,7 тысячи. Причем цифра эта из-за бурно заселяющегося Кожухова в ближайшее время будет увеличиваться.

По словам заместителя префекта ЮВАО Александра Скороспелова, вопросы реконструкции выхинского ТПУ нельзя рассматривать и в отрыве от Московской области, в частности, города Люберцы и Люберецкого района, население которых постоянно растет и тоже нагружает столичный транспорт на полную катушку.

Кроме того, сегодня идет массовое строительство не только в Кожухове: строители активно вошли в район Некрасовки. Как о решенном вопросе на коллегии говорилось о грядущей застройке полей фильтрации Люберецкой станции аэрации. Таким образом, в ближайшей перспективе на этом направлении ожидается строительство еще 5 миллионов квадратных метров жилья! Специалисты предрекают настоящий демографический взрыв: численность населения в Жулебине, Новокосине, Косине-Ухтомском (вместе с Кожуховом), Некрасовке возрастет более чем на 170 тысяч человек. Соответственно увеличится нагрузка на транспортную сеть, которая свои резервы практически исчерпала.

Не надо быть специалистом, чтобы понять: эта зона тяготеет именно к Таганско-Краснопресненской линии метрополитена, то есть к станции «Выхино». Выезд населения из этих районов, говорилось на коллегии, увеличится примерно на 25 тысяч человек. Вот почему строительство современных ТПУ в Выхине и в районе платформы Косино – единственная возможность избежать транспортного коллапса на востоке и юго-востоке столицы.

А Я - ПО ШПАЛАМ!

Характеризуя обстановку вокруг двух будущих ТПУ, главный инженер ГУП «НИИПИ Генплана города Москвы» Юрий Коротков отметил, что в восточном секторе столицы сегодня нет практически ни одной транспортной коммуникации (за исключением Калининской линии метро), которая бы обладала хоть каким-то потенциалом для принятия дополнительных пассажиропотоков. Сектор этот и в пределах Москвы, и за городской чертой интенсивно застраивается, и нагрузка на линии внеуличного транспорта, автодороги все время увеличивается. Это реалии, от которых не уйти. Значит, нужна какая-то реальная альтернатива существующим транспортным коммуникациям.

Когда несколько лет назад в НИИПИ Генплана города Москвы анализировали перспективы улучшения транспортного обслуживания жителей района Косино-Ухтомский, то всякий раз приходило к выводу: ключом для решения проблемы является повышение роли рязанского направления Московской железной дороги. Специалисты подняли архивы и посмотрели, как работала эта ветка в конце 70-х, когда МЖД в городской черте перевозила пассажиров в 1,5 раза больше, чем сейчас. И вот что обнаружилось.

Если сегодня на рязанском направлении МЖД в утренний час пик в направлении Москвы проходит примерно 13 пар электропоездов (из них 3 скоростных), то в 1979 году та же самая железная дорога ежедневно обеспечивала движение 17 пар 10-12-вагонных электричек. А ее провозная способность составляла 31 тысячу человек против 23 тысяч на день сегодняшний. При этом, отметил Юрий Коротков, условия перевозки пассажиров на скоростных электропоездах сейчас нормативные, а на обычных они почти в 1,5 раза превышают нормативы. В то же время объемы грузовых перевозок по Московскому железнодорожному узлу снизились в несколько раз, а объемы перевозок пассажиров дальнего следования не увеличились. Значит, резервы на рязанском

направлении МЖД есть. И при решении ряда технических, организационных, управленческих вопросов можно значительно нарастить график движения электричек, проведя мероприятия, которые бы приблизили уровень обслуживания на них к уровню обслуживания на метрополитене.

ПРИТЯЖЕНИЕ МЕТРО

Специалисты НИИПИ Генплана города Москвы однозначно констатируют: если ничего не менять, то есть не пускать экспресс-электрички до Комсомольской площади, не делать линию скоростного трамвая в восточном секторе города, не развивать другие транспортные коммуникации, то спрос на перевозку на восточном участке Таганско-Краснопресненской линии метрополитена достигнет 88 тысяч человек в час. И произойдет это уже в ближайшие годы. Такой нагрузки многоадресная ветка просто не выдержит.

строительство станции метро в Жулебине будет означать, что метрополитен вплотную подошел к границам города Люберцы), москвичам, живущим в пределах МКАД, она станет попросту недоступна. Линия эта, по словам Гаева, в час пик не способна принять ни одного дополнительного пассажира, как бы ему этого ни хотелось.

Руководство подземки призывает учитывать существующие реалии. И разрабатывать такие схемы транспортного обслуживания столичных районов, находящихся за МКАД, которые бы привели к оттоку пассажиров от Таганско-Краснопресненской линии метрополитена.

Чтобы хоть как-то разрулить ситуацию, с 28 марта в межпиковый период на Таганско-Краснопресненской линии пущены дополнительные поезда. С 10 до 11 утра это обеспечивает в каждом направлении еще 4,5 тысячи мест, с 11 до 16 – 9 тысяч мест ежедневно. Однако в час пик уплотняться уже некуда: тех-

лучшие, нежели сейчас, условия перевозок. Тем более что помимо станции Выхино МЖД в пределах Москвы имеет возможность высадить пассажиров еще на трех пересадочных узлах. И грех этой возможностью не воспользоваться.

Вот почему НИИПИ Генплана предлагает разработать вместе с МЖД необходимые мероприятия по превращению рязанского направления железной дороги фактически в альтернативную транспортную коммуникацию. Пример двух столичных префектур, пытающихся совместными усилиями сдвинуть с мертвой точки набравший «пограничный» вопрос, безусловно достоин уважения.

Улучшение ситуации с транспортным обслуживанием населения в восточном секторе города может обеспечить только строительство новой линии скоростного внеуличного транспорта, – отметил Юрий Коротков. – Наши расчеты показали, что эта линия должна появиться в зоне между рязанским направ-

Прав Гаев и в том, что три скоростных поезда – это мало. Их число, особенно в утренние и вечерние часы, надо увеличивать, чтобы шли они с небольшими интервалами. Подумать надо и над тем, чтобы некоторые из электричек имели остановки на платформах Новая (здесь можно пересесть на станцию метро «Авиамоторная») и Электрозаводская, где открывается прямой путь на одноименную станцию метрополитена. Только тогда эта железнодорожная ветка станет реальной альтернативой подземке.

По мнению Дмитрия Гаева, Калининскую линию метро необходимо как можно скорее продлевать в Новокосино: даже в час пик имеет она резервы по загрузке. Есть резерв и по увеличению длины поезда, сокращению интервалов движения. При закупке 80 вагонов на эту линию она способна дополнительно принять 25 тысяч человек в час, причем не превышая нормативной загрузки. Надо учитывать и то, что существующая станция метро «Новогиреево» имеет очень низкую пропускную способность вестибюля. Вот почему необходимо выводить метрополитен за кольцевую дорогу и создавать там такой же мощный транспортно-пересадочный узел. Если организовать скоростной подвоз пасса-

КАКИМ КЛЮЧОМ ОТКРЫТЬ ВЫХИНСКИЙ ЗАМОК?

Недавняя совместная коллегия префектур ВАО и ЮВАО, посвященная реконструкции выхинского транспортно-пересадочного узла (ТПУ), стала своего рода мозговым штурмом. Высказывались самые разные подходы к решению этой важнейшей для города проблемы.



ФОТО АНДРЕЯ НИКИТИЧЕВА

Исходя из этого, Юрий Коротков озвучил несколько выводов, к которым пришли в НИИПИ Генплана. Первый из них, к неудовольствию жителей Жулебины, состоит в том, что продлевать Таганско-Краснопресненскую линию метро за пределы Выхины, увы, преждевременно. Это создаст неуправляемую ситуацию с ее загрузкой. При любых подходах на МЖД, при любых новациях на наземном транспорте население всегда выберет метро – хотя бы потому, что, оплатив проезд только раз, можно сравнительно быстро оказаться в любой точке Москвы. И все увеличивающееся население Жулебина, Кожухова, Некрасовки, Люберец и прочих населенных пунктов восточного и юго-восточного направления по-прежнему будет стремиться в подземку. Во что же мы ее превратим?

С позиций представителей НИИПИ Генплана солидарен и начальник столичного метрополитена Дмитрий Гаев. Арифметика, по его словам, здесь предельно простая. На платформе «Выхино» в час пик садится 31 тысяча пассажиров. Затем к ним добавляется 19 тысяч на «Кузьминках», 11 тысяч на «Текстильщиках». На перегоне от «Пролетарской» до «Таганской» цифра зашкаливает уже за 77 тысяч пассажиров в час! Тогда как нормативная провозная способность поезда метро в 43 тысячи мест, как правило, исчерпывается уже после «Рязанского проспекта»...

Если на восточный участок Таганско-Краснопресненской линии добавится еще несколько тысяч человек (а такая перспектива вполне реальна, поскольку

нические возможности не позволяют. Так что проблемой надо заниматься немедленно. Решение у нее, по мнению Дмитрия Гаева, одно – пересаживать пассажиров на наземный транспорт, то есть на электрички.

ВОЗМОЖЕН ЛИ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ?

Задача, прямо скажем, непростая. Здесь предстоит решить целый комплекс вопросов. Московская железная дорога – структурное подразделение ОАО РЖД. Сокращения интервалов движения электропоездов на рязанском направлении или увеличения доли скоростных электричек директивным указанием не добьешься. Надо искать баланс интересов города и железной дороги. Кроме всего прочего организация нового транспортно-пересадочного узла в районе платформы Косино потребует подвоза туда максимального количества пассажиров на маршрутах наземного общественного транспорта. И маршруты эти потребуются переориентировать, причем не только городские, но и областные.

А главное, в НИИПИ Генплана отчетливо понимают, сколь трудно будет провезти пассажиров мимо станции метро «Выхино», дабы у них не возникло желания сделать пересадку с электрички на метро. Поэтому, по мнению Юрия Короткова, нужны какие-то специфические меры, которые подвигли бы москвичей повернуться лицом к железной дороге. Прежде сама МЖД должна повернуться к ним лицом, предоставив

лением МЖД и Таганско-Краснопресненской линией метрополитена. И нагрузка на нее должна достигать почти 40 тысяч пассажиров в час.

ПРОДЛЕВАТЬ... НО КУДА?

Эмоциональный накал в ходе совместной коллегии двух префектур не позволял поддаваться соблазнам простых решений. Их, наверное, и не существует. Да, с одной стороны, мы имеем опыт подмосковных Мытищ, жители которых на «Спутнике» теперь добираются до кольцевой линии метрополитена гораздо быстрее, чем раньше. Однако Мытищи – не Москва. А то же Кожухово, жители которого предлагают пересесть на электричку, как ни крути, считается частью столицы. И чтобы обладатели московской прописки не чувствовали себя за МКАД в чем-то ущемленными, им надо создать равные транспортные возможности с остальными москвичами. В том числе по оплате проезда.

Дмитрий Гаев уяснил эту проблему одним из первых, предложив перевести железнодорожную станцию Косино во вторую зону по оплате проезда. Ведь за проезд от Выхино до Казанского вокзала сегодня приходится платить одну цену, а из Косино – другую, хотя разделяет их всего один железнодорожный перегон. Если убрать эту разницу, железная дорога станет более притягательной. А если включить проезд на электричке в пределах Москвы в цену единого проездного билета (например, путем дотаций для МЖД), это вообще снимет многие вопросы.

жиров из Кожухова и других районов новостроек именно в Новокосино, это снимет многие проблемы.

Высказал начальник столичной подземки и другое интересное предложение. Он считает, что Калининскую линию надо продлевать не только на восток, но и в противоположную сторону, достроив всего-навсего километр – от «Третьяковской» до «Кропоткинской». Тогда эта линия привлечет к себе пассажиров и за счет дополнительной пересадки на Сокольническую ветку. К тому же они устремляются туда и с перегруженной Таганско-Краснопресненской.

Лишь после того, как будет снята нагрузка с платформы Выхино0 и москвичи, живущие за МКАД, получат быстрый доступ к Калининской линии метрополитена за счет внеуличных скоростных видов транспорта, можно будет вести речь о прокладке подземки в Жулебине. К такому выводу пришли участники совместной коллегии.

Необходимость строительства станции метро «Пронская» никто под сомнение не ставит, отметил префект ВАО Николай Евтихийев. Но этому, по его словам, должен предшествовать ускоренный ввод в эксплуатацию транспортно-пересадочных узлов в Выхине и на платформе Косино, чтобы как минимум за два-три года люди привыкли к скоростным электричкам, перехватывающим пассажиропоток из Жулебина и Кожухова.

Без этой временной корректировки, считает Дмитрий Гаев, предотвратить транспортный коллапс на сиреневой ветке невозможно. И, похоже, он прав. Без сомнения, прав и префект ВАО Николай Евтихийев, подвергший критике Департамент транспорта и связи города Москвы, где затягивают начало проектных работ по пересадочному узлу на платформе Косино.

Только при комплексном решении проблемы доставки пассажиров из районов, расположенных за кольцевой дорогой, и тех, кто прибывает из области, можно вытянуть эту проблему, – заявил Николай Евтихийев. – Кроме того, необходимо в быстром темпе строить еще один въезд в Москву. Поскольку мы не можем забывать и тех, кто ездит на работу на личном автомобиле.

Поддержав коллегу, префект ЮВАО Владимир Зотов посоветовал, что проблема выхинского узла в последние годы решалась слишком медленно, со скрипом. Да, построили подземный переход. Прделали колоссальную работу по выводу торговых точек с территории, прилегающей к станции метро. Привлекли при этом к уголовной ответственности нечестных в руку руководителей, прошли через десятки судов. Но все это не смогло кардинально изменить транспортную ситуацию.

Сегодня пришло время мер серьезных. Тем более на сей счет существует поручение мэра Москвы. Остается надеяться, что построенный по самым современным технологиям транспортно-пересадочный узел «Выхино» примет пассажиров не в самом отдаленном будущем.

Владимир МОХОВ