

## Третий пересадочный контур пустят по кольцу, а не по хордам

11.09.2014

На третьем пересадочном контуре метро будет кольцевое, а не хордовое движение поездов. Ранее в столице рассматривали вариант построить ТПК на пересечении четырех хорд, чтобы пассажиры смогли добираться из одного конца города в другой без пересадок на кольце. Хордовое беспересадочное движение все-таки планируется запустить от "Некрасовки" до "Делового центра" через северный участок ТПК. Однако, когда построят южную часть, поезда будут ходить по кольцу, и тем, кто едет от начала и до конца бывшей хорды, придется делать пересадку на ТПК. По словам источника в стройкомплексе, кольцевое движение выбрано потому, что оно дешевле хордового. "Движение по третьему пересадочному контуру будет кольцевым. Но, поскольку это большой проект, рассчитанный до 2018-2019 года, то сначала его запустят как хорду. Мы, возможно, построим линию от "Некрасовки" до "Делового центра" в виде хорды. Она пройдет от "Некрасовки" через "Авиамоторную", "Нижегородскую" и далее по ТПК до "Делового центра". Когда мы закончим западный и южный участок Третьего пересадочного контура, движение будет кольцевым", - сказал Хуснуллин. Напомним, в 2012 году "Метрогипротранс" предложил организовать не кольцевое, а хордовое движение по ТПК. Напомним, что хорда соединяет разные концы Москвы, не проходя через центр. Предлагалось, что при хордовом движении поезд едет по одной радиальной линии, выезжает на ТПК и съезжает на другую радиальную. Плюс хорды для пассажиров в том, что от ее начала до конца можно ехать без пересадок. Предполагалось, что беспересадочное движение будет организовано по четырем таким длинным линиям: от Молжаниновки через Химки до Некрасовки, из Южного Бутова до Мытищ, из Трехгорки в Видное, из Коммунарки на восток Подмосковья. Для этого нужно было "научить" поезда перестраиваться с одной линии на другую. Власти хотели строить для них специальные камеры съездов. Съезжать с хорды и начинать движение по третьему пересадочному контуру поезда могли бы на станциях "Марьяна Роцца", "Нагатинский Затон", "Нижегородская" и "Аминьевское шоссе". Как отметил источник, близкий к стройкомплексу столицы, решение было принято в пользу кольцевого движения, поскольку организация хордового слишком затратна, как с финансовой, так и с организационной точки зрения. "В узловых точках на пересечении хорд, где поезда переходят с одной линии на другую, потребовалось бы строить гигантскую четырехпутную станцию с многоуровневыми пересадками, поэтому от этой идеи пришлось отказаться", - заявил он. Таких станций пришлось бы возвести четыре, однако, по словам источника, поскольку все станции строятся методом мелкого заложения, то трудно найти даже места под их котлованы. Так, например, в районе узла на станции "Марьяна роцца" строительство было бы невозможным без сноса прилегающих жилых зданий. Строительство третьего пересадочного контура упростится благодаря кольцевому движению, поскольку отпадет необходимость строить четыре станции, где поезда "перестраиваются" с одной линии на другую. "Места расположения этих четырехпутных станций переносили несколько раз, поскольку не могли найти под них подходящее место. Теперь если власти хотят организовать движения по хорде от "Некрасовки" до "Делового центра" остается сделать только одну такую станцию - "Нижегородскую". На ней будет две островные платформы, соединенные мостами, и четыре пути. Эксплуатировать "кольцо" проще, чем хорды. Если на каком-то из радиальных ответвлений хорд собьется движение, это приведет к проблемам на всем ТПК, а для восстановления потребуются множество согласований. Кроме того нет смысла запускать несколько хорд с одной окраины на другую. Большинство москвичей едет в центр, и пассажиры все равно стали бы пересаживаться с ТПК на радиальные линии, заключил эксперт. Отметим, что первый участок ТПК построят на северо-западе столицы - от станции "Хорошевская" до "Нижней Масловки". Он откроется в конце 2015 года. Затем будут проложены линии от "Хорошевской" до "Делового центра" и "Кунцевской". После этого планируется построить "северный" участок ТПК от "Нижней Масловки" до "Авиамоторной". Он станет самым длинным в составе "второго кольца" метро - 10 км. Затем линию продлят до станции "Каширская". Завершат строительство Третьего пересадочного контура южный и западный участки от "Каховской" до "Кунцевской". Общая протяженность "второго кольца" метро составит 58,8 км. Это будет самая длинная линия подземки. Она будет включать в себя 28 станций. Всего на развитие метро до 2020 года потратят 1 трлн рублей. Эти деньги уйдут на строительство 150 км линий и 70 станций метрополитена. Строительство участков ТПК от "Делового центра" до "Нижней Масловки" длиной в 12 км обойдется в 82 млрд рублей. Полную стоимость строительства "второго кольца" столичные власти еще не называли. "Некрасовка" - конечная станция Кожуховской линии на юго-востоке Москвы. Ее планируется открыть в 2016 году. Станции "Нижегородская" и "Авиамоторная" Кожуховской линии также станут частью ТПК.

