

В 2017 году пассажиры метро смогут без пересадок доехать из района Раменки в Аэропорт

13.03.2015

В 2017 году пассажиры метро смогут без пересадок доехать из района Раменки в Аэропорт. Поезда пойдут от станции "Раменки" Калининско-Солнцевской линии через "Деловой центр" и до "Петровского парка" по Третьему пересадочному контуру. Об этом рассказал глава департамента строительства Андрей Бочкарев. Прямой путь организуют, чтобы разгрузить "Киевскую" - единственную пересадочную станцию для пассажиров "желтой" ветки. Прямое движение от "Раменок" до "Петровского парка" сохранится как минимум до запуска Третьего пересадочного контура в 2019 году. Между станциями "Парк Победы" и "Деловой центр" расположится соединительный путь, через который поезда будут переходить с Калининско-Солнцевской линии на Третий пересадочный контур. "Он позволит пускать поезда напрямую от станции "Раменки" до "Петровского парка", - пояснил Бочкарев.

В район Аэропорт по прямой смогут ездить пассажиры "желтой" ветки, которую планируется продлить до станции "Рассказовка". По словам Бочкарева, прямой путь от "Раменок" до "Петровского парка" позволит разгрузить станцию "Киевская" - единственную возможность пересадки для пассажиров Калининско-Солнцевской линии. Отметим, что на "Киевскую" также съезжаются пассажиры Арбатско-Покровской, Филевской и Кольцевой линии. Участок "Раменки" - "Деловой центр" достроят в 2016 году, прямое движение до "Петровского парка" запустят в 2017. В дальнейшем западную и восточную часть Калининско-Солнцевской линии должны связать станции "Кутузовский проспект", "Плющиха" и "Волхонка". Добраться в другие части города пассажиры "желтой ветки" смогут и после запуска Третьего пересадочного контура. "Второе кольцо" планируется достроить в 2019 году, а сроки открытия трех станций Калининско-Солнцевской линии пока неизвестны. "Это самый сложный участок в центре города. Его протяженность составляет 5 километров, и там очень сложная зона для строительства. Там активное течение подземных вод. Очень мало подрядчиков готовы работать в таких условиях", - пояснил Бочкарев. Общая протяженность "второго кольца" метро составит 58,8 км. Это будет самая длинная линия подземки, включающая в себя 28 станций. В конце 2015 года планируется достроить первый участок ТПК на северо-западе столицы - от станции "Хорошевская" до "Нижней Масловки". В 2017 году метростроители проложат участки от "Хорошевской" до "Делового центра" и "Кунцевской". После этого планируется построить самый длинный "северный" участок ТПК от "Нижней Масловки" до "Авиамоторной". Его протяженность составит 10 км. Затем линию продлят до станции "Каширская". Завершат строительство Третьего пересадочного контура южный и западный участки от "Каховской" до "Кунцевской". Осенью 2014 года столичные власти окончательно определились с типом движения на ТПК. Поезда будут двигаться по нему, как по кольцу. Ранее рассматривалась возможность строительства контура хордами, которые соединили бы разные концы города. Всего на развитие метро до 2020 года потратят 1 трлн рублей. На эти деньги строители проложат 150 км линий и возведут 70 станций метрополитена.

Эксперт общественной организации "Город и транспорт" Андрей Суриков считает логичным решение пусть поезда от "Раменок" до "Петровского парка". "В противном случае все пассажиры Калининско-Солнцевской линии будут выходить на станции "Парк победы", переходить на Арбатско-Покровскую и ехать до "Киевской". Но "синяя ветка" и так уже перегружена", - отметил Суриков. Он добавил, что обсуждался вариант часть поездов пускать до станции "Деловой центр", часть - до "Петровского парка". "Например, один из пяти поездов будет отправляться до конца желтой ветки, а остальные четыре уходить на "Петровский парк". В основном это необходимо, чтобы недавно открытая станция "Деловой центр" не пустовала", - пояснил Суриков. Эксперт аналитического центра Probok.net Александр Чекмарев отметил, что прямой путь от "Раменок" до "Петровского парка" может просуществовать и после 2019 года. "Сроки строительства центральных станций "желтой ветки" постоянно переносятся. Их будут возводить дольше, поскольку эти станции закладываются на большой глубине. В отличие от других участков, строительство может занять у метро более пяти лет. Закрывать прямое движение до открытия соединяющих станций не имеет смысла", - отметил Чекмарев.

Адрес страницы: <http://bibirevo.mos.ru/presscenter/news/detail/1655397.html>
