

# МОСКВА



# МЕНЯЕТСЯ

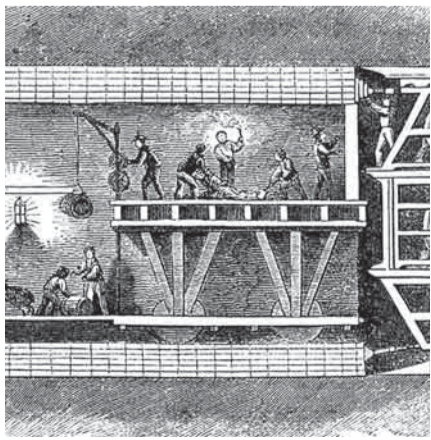
## АО «МОСИНЖПРОЕКТ» ПОДТВЕРДИЛО ЗВАНИЕ ЛИДЕРА



## XV ЕЖЕГОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «ГОДОВЫЕ ОТЧЕТЫ: ОПЫТ ЛИДЕРОВ И НОВЫЕ СТАНДАРТЫ»

ТЕМА НОМЕРА: СТРОИТЕЛЬСТВО ✓ СПЕЦВЫПУСК

ЭВОЛЮЦИЯ  
ПРОХОДКИ  
МЕТРО



### ИСТОРИЯ СТОЛИЦЫ



фото из открытых источников



stroimosc.ru

СТРОИТЕЛЬСТВО ТОННЕЛЯ  
МЕЖДУ «ВОРОНЦОВСКОЙ»  
И «УЛИЦЕЙ НОВАТОРОВ»  
НА БКЛ



# ГОДОВОЙ ОТЧЕТ АО «МОСИНЖПРОЕКТ» ПОЛУЧИЛ «4 ЗВЕЗДЫ» В ЕЖЕГОДНОМ КОНКУРСЕ RAEX

АО «Мосинжпроект» приняло участие в XV Ежегодной конференции «Годовые отчеты: опыт лидеров и новые стандарты», на которой прошло обсуждение основных трендов подготовки годовой отчетности компаний с учетом влияния нормативных новаций



фото из архива «Мосинжпроект»

В конкурсе приняли участие 95 крупных российских организаций, годовые отчеты которых были проанализированы и рейтингованы по классам: от «5 звезд» – наивысшее качество годового отчета до «1 звезды» – удовлетворительное качество годового отчета».

В рейтинговом агентстве пояснили, что по сравнению с комплексом отчетов, участвовавших в конкурсе прошлого года, в нынешнем в целом полнее описаны позиционирование компаний на рынке, а также достигну-

тые ими результаты.

Отметим, годовой отчет АО «Мосинжпроект» в этом году не только получил «четыре звезды» второй год подряд, но и завоевал диплом в специальной номинации рейтингового агентства RAEX – «За комплексное отражение в годовом отчете по итогам 2017 года программы повышения эффективности управления». Среди других участников конкурса, чьи годовые отчеты также оценены в «4 звезды», крупнейшие российские компании - «Лукойл», «РЖД», «Норильский ни-

кель», «Мегафон» и другие.

Напомним, в рейтинге RAEX-600 АО «Мосинжпроект» входит в сотню ведущих компаний страны по объему реализованной продукции. В отраслевом сегменте рейтинга в инжиниринге и промышленно-инфраструктурном строительстве компания вошла в десятку лидеров. Кроме того, в этом году «Мосинжпроект» получил специальный приз «За реализацию прорывных проектов».

Также, в прошлом году агентство RAEX (Эксперт РА) подтвердило рейтинг

качества управления АО «Мосинжпроект» на уровне A+.gg – «Очень высокий уровень качества управления», присвоенный компании в 2016 году. Кроме того, «Мосинжпроект» занимает 114-е место среди 250 крупнейших строительных компаний мира в международном рейтинге «ENR's 2018 Top 250 Global Contractors» и входит в ТОП-150 лучших проектировщиков мира в рейтинге ENR'S 2018 Top 150 Global Design Firms.

По материалам взятым с [stroj.mos.ru](http://stroj.mos.ru)



# АО «МОСИНЖПРОЕКТ» ПРИГЛАСИЛИ СТРОИТЬ МЕТРО ЗА РУБЕЖОМ

Компании «Мосинжпроект» поступают предложения от других государств по реализации проектов строительства метрополитена на их территориях, сообщил заместитель мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. АО «Мосинжпроект» является управляющей компанией по строительству новых линий и станций московского метрополитена, выступает генеральным проектировщиком и техническим заказчиком ключевых дорожных объектов Москвы.

«После завершения основной части строительства в столице мы планируем выйти на международную арену. У АО «Мосинжпроект» уже есть предложения из нескольких стран на работу: Катар, Вьетнам и Индия приглашают строить метро, Китай проявил интерес к таким проектам, как парк «Зарядье» и аттракцион «Полет над Москвой» – предложили, чтобы мы им реализовали такие же», - подчеркнул заммэра.

Глава Стройкомплекса напомнил, что мэр Москвы Сергей Собянин объявил

2018-й годом метро: с начала года в столице уже открыто 15 станций – 5 станций первого пускового участка Большой кольцевой линии, 3 станции Люблинско-Дмитровской ветки, 7 станций Калининско-Солнцевской линии, также до конца года планируются к открытию станции «Беломорская» и «Савёловская». Введены в эксплуатацию электродепо «Лихоборы» и «Солнцево».

Также заммэра отметил, что нынешний год стал удачным для столицы - многолет-

няя работа заканчивается вводом в эксплуатацию значительного количества объектов.

Начиная с 2011 года, АО «Мосинжпроект» выступает управляющей компанией по строительству новых линий и станций московского метро. За это время под управлением «Мосинжпроекта» в российской столице построено более 75 км линий, 36 станций и 8 электродепо.

По материалам взятым с [stroj.mos.ru](http://stroj.mos.ru)

# МОСИНЖПРОЕКТ

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО



# ДО КОНЦА ГОДА ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАПУСТИТЬ СТАНЦИЮ МЕТРО «БЕЛОМОРСКАЯ»



Станцию метро «Беломорская» планируется открыть до конца года, сообщил мэр Москвы Сергей Собянин.

В интерьере станции отражены достопримечательности Беломорья – Соловецкий монастырь, ансамбль Кижы, северные пейзажи. Подсветка на потолке кассового вестибюля, напоминающая северное сияние, будет встречать

пассажиров.

Отметим, что строительство станции было инициировано мэром Москвы Сергеем Собяниным по просьбе местных жителей. Ожидаемый пассажиропоток составит около 150 тыс. человек в сутки.

«Беломорская» строится на пересечении одноименной и Смольной улиц. Новая станция располагается на участке

зеленой ветки между «Речным вокзалом» и «Ховрино».

Напомним, в конце 2017 года на Замоскворецкой линии метро была открыта станция «Ховрино», которая стала конечной на участке зеленой ветки на севере Москвы.

Сергей Андреев

# ОГРАЖДАЮЩИЕ КОНСТРУКЦИИ КОТЛОВАНА СТАНЦИИ «ПРОСПЕКТ ВЕРНАДСКОГО» БКЛ ГОТОВЫ



## Проект Большого кольца метро станет крупнейшим в истории московского метростроения

На станции «Проект Вернадского» Большой кольцевой линии (БКЛ) завершено устройство ограждающих конструкций котлована, сообщил руководитель Департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев. АО «Мосинжпроект» является управляющей компанией по строительству новых линий и станций московского метро.

«В настоящий момент ведется выемка грунта из котлована и проходка правой и левой перегонных тоннелей в направлении станции «Мичуринский проспект» Большой кольцевой линии», - подчеркнул Андрей Бочкарев.

«Проект Вернадского» располагается вдоль ул. Удальцова у пересечения с проспектом Вернадского и

является станцией мелкого заложения, колонного типа.

Напомним, длина юго-западного участка БКЛ составит 4,5 км. На нем расположатся три станции: «Аминьевское шоссе», «Мичуринский проспект» и «Проект Вернадского». Две из них будут пересадочными со станциями Калининско-Солнцевской и Сокольнической линий метро.

Проект Большого кольца метро станет крупнейшим в истории московского метростроения. Протяженность БКЛ составит порядка 70 км, на ней расположится 31 станция. Новое кольцо столичной подземки объединит периферийные районы города и сократит время в пути в два раза.

Анна Белозерская



«АМИНЬЕВСКОЕ ШОССЕ»



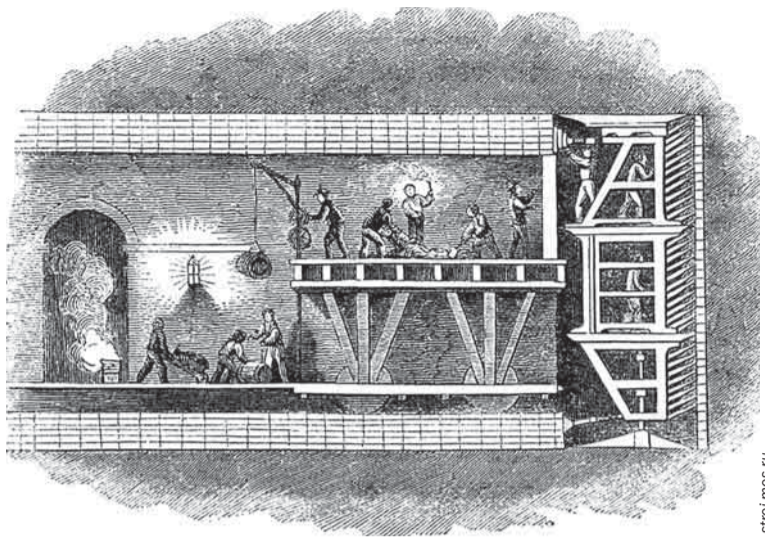
«МИЧУРИНСКИЙ ПРОСПЕКТ»



«ПРОСПЕКТ ВЕРНАДСКОГО»

Улучшится транспортное обслуживание районов Проспект Вернадского, Обручевский, Черемушки. Разгрузятся южные участки Сокольнической, Калужско-Рижской и Серпуховско-Тимирязевской линий





## ТОННЕЛЕПРОХОДСКИЙ ЩИТ

В 30-е годы прошлого столетия первые станции московского метро строились киркой и лопатой. Сегодня же в арсенале метростроителей – передовые технологии. Для прокладки тоннелей метро используют полностью автоматизированную сверхпрочную конструкцию под названием «проходческий щит». Щит можно сравнить со «стальным червем», который просверливает путь в толще породы, оставляя за собой готовый тоннель.

По легенде, изобретатель первого в мире «проходческого щита» англичанин Марк Брунель действительно придумал такую конструкцию после того, как пригляделся к «работе» обыкновенного корабельного червя, когда служил на флоте. Он заметил, что голова моллюска покрыта жесткой раковиной, с помощью зазубренных краев которой червь буравил дерево, оставляя за собой на стенках хода гладкий защитный слой извести. Идея такой машины оформилась в конструкцию в 1817 году, когда русский император Александр I обратился к Брунелю с просьбой спроектировать тоннель под Невой в Санкт-Петербурге. Однако реализовать тот проект так и не удалось – император в итоге предпочел тоннелю мост.

В 1818 году первый щит Брунеля был запатентован, а в 1825 году с его помощью началось строительство тоннеля под Темзой.

В первой машине грунт выбирали сразу 36 шахтеров, располагавшихся каждый в своей ячейке. После выемки грунта на несколько сантиметров щит сдвигали немного вперед. Это было непросто, учитывая постоянно просачивающуюся воду. Несколько наводнений в забое унесли жизни семерых рабочих, а однажды чуть не погиб сын Брунеля. На подземной стройке не раз вспыхивал болотный газ. И всё же работа была успешно завершена. За первый же день после открытия через тоннель прошли 15 тысяч человек. С тех пор Великобритания заслуженно считается пионером щитовой проходки, а сам щитовой метод в специальной литературе получил название «лондонский».

В России в метростроении проходческий щит был впервые использован в 1934 году для проходки сложного участка

первой очереди московского метро между Театральной площадью и Лубянской. А при строительстве второй очереди московского метро на трассах одновременно уже работало 42 щита – рекорд по объему используемой техники. С тех пор по этой технологии сооружено более 70% метротоннелей столицы. Размеры тоннелей росли, совершенствовалась и конструкция щита: в передней его части появились горизонтальные площадки, которые позволили рабочим разрабатывать грунт одновременно с двух и более ярусов. Однако из-за большого количества ручного труда и частых аварий скорость проходки оставалась желать лучшего.

Значительно ускорило процесс использование сборной обделки из крупных элементов – первоначально – чугунных тубингов. Гигантские кольца, формирующие тоннели, стали собирать из нескольких элементов.

Следующим этапом «эволюции» тоннелепроходческих комплексов стала разработка конструкций с так называемым «грунтопригрузом». При работе такого щита порода подается сначала в герметичную камеру, из которой грунт по принципу «мясорубки» удаляется с помощью шнека.

Сегодня тоннели строятся в самых сложных инженерно-геологических условиях, и современные щиты рассчитаны на проходку тоннелей в различных грунтах, в том числе и в неустойчивых. Комплексы работают в два цикла: сначала разрабатывают грунт, затем возводят обделку, производя монтаж блоков. Средняя скорость «проходки» щитов сегодня – 250 – 300 м в месяц, средняя стоимость – 13 – 15 млн. евро.

Московские строители первыми в мире с помощью тоннелепроходческих щитов стали прокладывать наклонные тоннели для эскалаторных зон. По заказу Мосметростроя канадская фирма Lovat разработала и изготовила тоннелепроходческий комплекс с наружным диаметром 11 м. Именно с его использованием столичные метростроевцы впервые совершили щитовую проходку тоннеля для эскалаторов на станции «Марьино» Люблинско-Дмитровской линии метро.

# Эволюция пр от корабельного ч



### Выбор направления

В первую очередь метро прокладывают в отдаленные районы столицы. При этом учитывается, сколько там проживает людей и сколько жилья построят в будущем, а также есть ли в районе промышленные предприятия, бизнес-кластеры и большие офисные центры, куда люди едут на работу. На выбор места для новой станции влияет и такой фактор, как заселенность соседних районов и даже Подмосковья. Зачастую новую станцию решают строить там, где движение автомобилей наиболее плотное.

### Монтаж эскалаторов

Параллельно с прокладкой тоннеля строится сама станция и система переходов, затем в метро прокладываются коммуникации и монтируются эскалаторы. На станциях метро глубокого залегания эскалаторы устанавливаются в длинных наклонных тоннелях – выходах. Большая длина таких эскалаторов накладывает особые требования к прочности их конструкции и надежности тормозов. При мелком заложении используются поэтажные эскалаторы. Все новые станции оборудуются лифтами для людей с ограниченными физическими возможностями.



### Для станций мелкого заложения ИС используют три основных типа:

- сводчатая станция, с открытой колонн, платформой;
- двухпролетная с колоннами в середине платформы (для станций мелкого заложения);
- трехпролетная (для станций среднего заложения).

В центре Москвы, ввиду плотности исторической застройки, используется старый тип станций глубокого заложения двух видов – колонные и пилонные.

### Строительство

От того, какие объекты расположены на поверхности, главным образом зависит, как глубоко должна быть новая станция. Под улицей может пройтись магистраль метро, но на глубине – менее 20 метров. Это самый экономичный вариант, который выбран для большинства новых станций. Если сверху – жилая застройка, то копать придется глубже. Различают закрытый способ строительства, без вскрытия поверхности, и открытый способ, при котором тоннели и станции строятся, соответственно, в разрыв траншеях и котлованах и после засыпаются грунтом. Строительство «глубокого» метро начинается с прокладки шахтного ствола для клетки (лифта), который будет доставлять метростроевцев и необходимое оборудование на рабочее место. Площадку, которую вырывают вокруг ствола, можно сравнить с огромной лестничной клеткой. Отсюда начинается прокладка тоннеля. На той же клетке после бурения ежедневно на поверхность вывозятся десятки тонн грунта. В 2011 году в Москве было реализовано большинство новых станций прокладывать открытым способом. Для этого точно выкопать котлован, установить бетонные конструкции, выполнить обратную засыпку и уже внутри котлована укладывать железобетонные блоки. Это не только дешевле, но и гораздо быстрее, чем строить станции глубокого заложения. Проходка и укрепление тоннеля осуществляется чугунными тубингами или водонепроницаемыми железобетонными блоками обдел



# ПРОХОДКИ МЕТРО: ОТ ЧЕРВЯ ДО НАНОТЕХНОЛОГИЙ

ОГО  
БЪЗУЮТСЯ  
:

открытой, без  
нами по-  
ля станций  
нций мелко-

ВИДУ  
ЕСКОЙ  
ЗУЕТСЯ  
Й ГЛУБО-  
ВУХ ВИДОВ  
ННЫЕ.



располо-  
главным  
глубоко уйдет  
чными  
ожет пройти  
метров.  
й вариант,  
льшинства  
верху - жилые  
ся глубже.  
пособ  
ытия по-  
способ, при  
ции стро-  
разрытых  
и после

о метро  
шахтного  
который  
строевцев  
вание на  
ку, которая  
ла, можно  
стничной  
ется про-  
ке клетки по-  
на поверх-  
и тонн грунта.  
ыло решено  
нций прокла-  
бом. Доста-  
н, установить  
выполнить  
внутри полу-  
ывать пути.  
но и гораздо  
станции глубо-

тоннелей  
ми тубин-  
аемыми  
ами отделки.

## Проектирование

На этом этапе определяются глубина заложения, типы конструкций и способ проходки подземных тоннелей, составляется проектно-сметная документация. Проектировщики определяют оптимальный маршрут подземной дороги и место заложения станции.

Проект готовится так, чтобы строительство не повредило архитектурные памятники, здания на поверхности, парки и скверы и при этом стоило бюджету как можно меньше затрат. Если трасса тоннеля проходит вблизи уже существующих объектов, то разрабатываются методы инженерной защиты этих сооружений от шума, вибраций и блуждающих токов, возникающих при строительстве и эксплуатации линий метрополитена.

## Внутреннее оформление

Столичный метрополитен по праву считается красивейшим в мире. В большинстве стран станции утилитарны и неотличимы одна от другой. Несмотря на то, что теперь станции Московского метрополитена строятся по типовым проектам, для каждой из них разрабатывается свое, особенное архитектурное и дизайнерское решение.

## Инженерные изыскания

На этом этапе происходит сбор сведений, необходимых для дальнейшей разработки технико-экономического обоснования проекта и рабочей документации на строительство. В состав инженерных изысканий для строительства метро должны входить геологические, геодезические, экологические и другие виды изысканий по необходимости.



КОМПАНИЯ АО «МОСИНЖПРОЕКТ» ЯВЛЯЕТСЯ ЕДИНЫМ ОПЕРАТОРОМ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА, ГЕНЕРАЛЬНЫМ ПРОЕКТИРОВЩИКОМ РЕКОНСТРУКЦИИ ВЫЛЕТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ И РАЗВЯЗОК, УЧАСТНИКОМ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ МОСКВЫ

КОГДА-ТО РИЧАРД ЛОВАТ, ОСНОВАТЕЛЬ ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНОЙ ФИРМЫ-ИЗГОТОВИТЕЛЯ ТОННЕЛЕПРОХОДЧЕСКИХ ЩИТОВ LOVAT, РЕШИЛ, ЧТО ВСЕ КОМПЛЕКСЫ ЕГО КОМПАНИИ БУДУТ НОСИТЬ ЖЕНСКИЕ ИМЕНА В ЧЕСТЬ ПОКРОВИТЕЛЬНИЦЫ ПОДЗЕМНЫХ РАБОТ СВЯТОЙ БАРБАРЫ. ТАК РОДИЛАСЬ ТРАДИЦИЯ - ПРИСВАИВАТЬ ЩИТАМ ЖЕНСКИЕ ИМЕНА. ВОТ ПОЧЕМУ У МОСКОВСКИХ МАШИН ИМЕНА: «КЛАВДИЯ», «КАТЮША», «ПОЛИНА» И «ОЛЬГА».

## ТЕХНОЛОГИИ РЕШАЮТ ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ

Самый коварный враг проходчиков - это плывуны: массы почти пылеобразного песка с примесью 10 - 15% глины, как губка пропитанного водой.

Еще первые московские метростроители столкнулись с очень непростыми гидрогеологическими условиями. Тогда же была применена система против обрушения грунта и других типичных проблем, угрожающих тоннелям, которая по сей день считается одной из самых продуманных и надежных. Речь идет о заморозке грунта.

Различают несколько способов замораживания, старейший из них - так называемый «рассольный». Он состоит в том, что место работ отгораживается от общей массы водонесного грунта стеной из мерзлоты. Замороженный грунт в метр-два толщиной при температуре -12 градусов практически выдерживает любое давление горных пород и прекрасно противостоит проникновению грунтовых вод.

Более современный способ - низкотемпературное замораживание с использованием жидкого азота. Он представляет собой бесцветную жидкость, температура испарения которой очень низка (при атмосферном давлении она равна -195,8 °С).

В отличие от других промышленных хладагентов (аммиака, фреона), которые можно использовать только в замкнутой системе холодильной установки, жидкий азот используют однократно (испаряющийся газ выпускают в окружающую среду).

Оба этих способа сейчас применяются довольно редко. Жидкий азот - технология дорогая, и на «схватку» грунта уходит более меся-

ца. Поэтому заморозка сегодня используется лишь при проходке наклонных эскалаторных тоннелей.

Для прочих случаев есть более совершенная и достаточно экономичная альтернатива - технология струйной цементации грунтов, или jet grouting. Это метод закрепления грунтов, основанный на одновременном разрушении и перемешивании грунта высоконапорной струей цементного раствора. В результате струйной цементации грунта в нем образуются цилиндрические колонны диаметром 600 - 2000 мм. Технология появилась практически одновременно в Японии, Италии и Англии, а за последнее десятилетие эта инженерная идея распространилась по всему миру.

Пришли в метростроение и нанотехнологии, сегодня строители могут использовать инновационные инструменты - алмазные рабочие сверла, фрезы и жала. Это ноу-хау значительно повышает уровень безопасности работ и скорость проходки - строительство ускоряется буквально в разы. Стоимость "алмазного" оборудования не намного выше обычного, разница в цене составляет всего 10 - 15%. Алмазное сверло может делать отверстия в любой плоскости и под любым углом, при помощи контурного метода можно делать правильные прямоугольные отверстия любой величины, получив идеальный контур. "Драгоценные" инструменты позволяют работать в самых узких и тесных пространствах, им под силу материал любой твердости. Метод бесшумен и экологичен.

# Тысячелетняя история Ясенево

Большое и Малое Голубино, Узкое и Ясенево — здесь исторически располагались дворянские усадьбы. Из этого состава сохранилось всего две — Ясенево и Узкое



фото из открытых источников



фото из открытых источников

По одной из версий, название «Ясенево» происходит от прозвища одного из первых хозяев — княжеского ключника Ясеня, известного тем, что в 1174 году он участвовал в убийстве князя Андрея Боголюбского. По сведениям историка Н.М. Карамзина, в одном из документов 1206 года, где речь идет о междоусобицах русских удельных князей, это старинное название упоминается как «сретоша и братья у Ясеня». В XV–XVI веках «село Ясенево у Москвы» находилось в собственности великих князей и переходило от одного к другому, оставаясь знаковым местом на карте Москвы.

В 1960 году, согласно проекту расширения Москвы до МКАД, территория Ясенево вошла в состав столицы. Тогда же в институте «Мосинжпроект» впервые в СССР была создана группа схем для выполнения инженерного раздела проектов планировки крупных жилых массивов — Ясенево, Чертаново, Теплый Стан, Строгино и др.

Сегодня «Мосинжпроект» — лидер строительной отрасли Москвы и одна из самых динамично развивающихся компаний России.

По материалам взятым с [moscowchanges.ru](http://moscowchanges.ru)

# Река — защитница Московского Кремля



фото из открытых источников



фото из открытых источников

Согласно истории столицы, в древности река Неглинная была важным средством сообщения, а также защищала Кремль от нападений. Она начиналась к западу от Марьиной рощи из большого болота, называвшегося в XVII веке Пашенским, и протекала мимо великокняжеской слободы Сушёво. Далее река проходила через особый проём в стене Белого города, перекрытый решёткой и носивший название «Труба» (Трубная площадь), и текла далее по Москве, подныривая под четыре моста.

Неглинная издавна являлась местом рыболовства, а с развитием промыслов и для хозяйственных целей на ней возводились плотины и даже ставились мельницы. А в начале XVI века ее водами был заполнен ров вдоль стен Кремля.

Однако при всей пользе реки, в половодье она заливала долины и улицы. Поэтому в 1817-1819 годах в ходе глобальной реконструкции центра Москвы Неглинная была заключена в трубу на протяжении трёх километров. Но во время регулярных наводнений реке удавалось выходить на поверхность.

К 70-м годам XX столетия, назрела острая необ-

ходимость строительства нового коллектора, т.к. старый коллектор, сооруженный в 1860-х годах, даже после реконструкции не справлялся со всем объемом водостока. Тогда по проекту, разработанному специалистами мастерской №4 «Мосинжпроекта», был построен новый коллектор протяженностью четыре километра от 3-го Самотечного переулка до Москвы-реки. Строительство велось с применением инновационных для своего времени технологий, что позволило повысить экономическую эффективность проекта и сократить сроки строительства. Авторы проекта удостоились государственных наград.

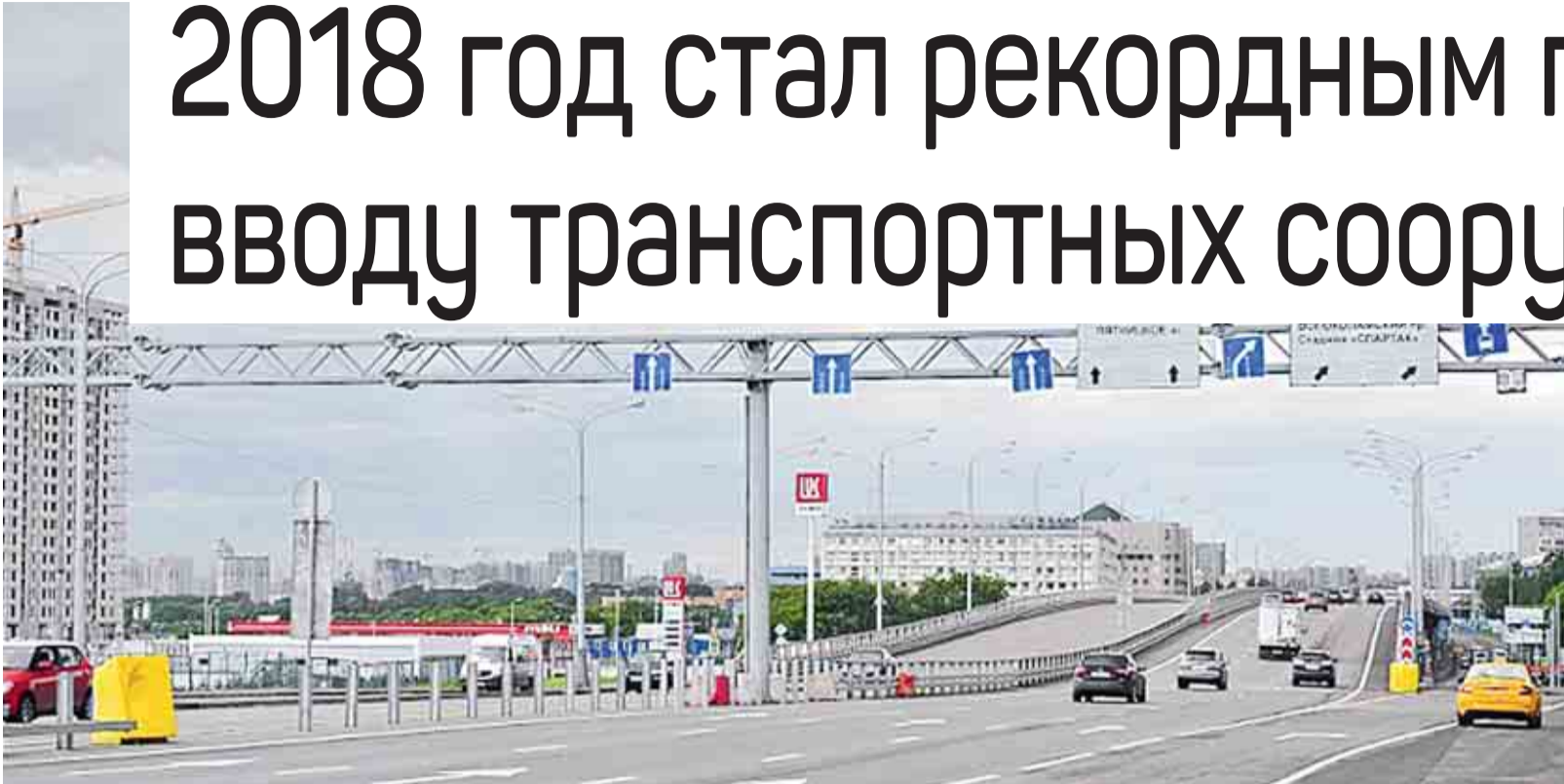
В 1996 году специалисты мастерской № 4 «Мосинжпроекта» придумали, как вернуть Неглинку на поверхность — они предложили проект имитации реки. Сегодня в железобетонном русле с каскадами и фонтанами можно увидеть призрак древней реки — защитницы Кремля.

АО «Мосинжпроект» — лидер строительной отрасли Москвы и одна из самых динамично развивающихся компаний России.

По материалам взятым с [moscowchanges.ru](http://moscowchanges.ru)



# 2018 год стал рекордным по вводу транспортных сооружений



В ближайшие пять лет в Москве будет введено порядка 500 км новых дорог

Москва в два раза перевыполнила годовой план по вводу тоннелей, мостов и других транспортных сооружений, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснулин. АО «Мосинжпроект» является генеральным проектировщиком и техническим заказчиком ключевых дорожных объектов российской столицы.

По словам Марата Хуснулина, в столи-

це с начала года запущено 55 объектов, вместо запланированных 28.

В этом году открылись такие знаковые для столицы объекты, как транспортный тоннель на пересечении Варшавского шоссе с ул. Железнодорожная, Крылатский мост, двойная эстакада через пути Смоленского направления МЖД с ул. Боженко на ул. Горбунова и ул. Толбухина. Также была открыта самая протяженная эстакада Северо-Восточной хорды.

29 ноября Мэр Москвы Сергей Собянин открыл движение по разворотной эстакаде-связке Северо-Восточной и Северо-Западной хорд в районе Большой Академической улицы.

Напомним, в рамках создания обновленного транспортного каркаса столицы к 2023 году общее число введенных дорог с 2011 года достигнет 1300 км.

В ближайшие пять лет в Москве будет введено порядка 500 км новых дорог.

Как ранее отмечал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснулин, согласно результатам исследования международного агентства Price Waterhouse Coopers (PWC), Москва – единственный мегаполис мира, в котором развитие дорог превышает темпы застройки территорий.

По материалам взятым с [mosinzhpoeekt.ru](http://mosinzhpoeekt.ru)

## С НАЧАЛА ГОДА В МОСКВЕ ПОСТРОЕНО 127 КМ ДОРОГ



127 км дорог и 55 мостов, эстакад и тоннелей построено в столице в 2018 году, сообщил в четверг, 29 ноября, мэр Москвы Сергей Собянин. В настоящий момент в Москве продолжается дорожное строительство, за последние годы количество возведенных мостов, тоннелей и эстакад стало рекордным, отметил градоначальник.

«Четыре хорды Москвы, плюс ЦКАД, которую строят коллеги, плюс вылетные магистрали – все это кардинально изменит транспортную ситуацию в столице и в Московской агломерации. По сути, с учетом подземного, наземного метро, новых автоторжных магистралей будет создан новый современный транспортный каркас Москвы», - подчеркнул Сергей Собянин.

Напомним, 29 ноября Мэр Москвы

открыл движение по разворотной эстакаде-связке Северо-Восточной и Северо-Западной хорд в районе Большой Академической улицы.

Отметим, что количество построенных дорог в Москве в период с 2011 по 2023 составит 1300 км. За последние восемь лет из них уже построено 820 км, еще 450 км предстоит возвести в ближайшие 5 лет. Всего в 2019-2023 годах планируется возвести свыше 485 км дорог и 100 искусственных сооружений (мостов, эстакад, тоннелей), а в 2024-2027 годах – еще порядка 400 км. К этому времени будет построена ЦКАД, протяженность которой составит 328 км.

По материалам взятым с [mosinzhpoeekt.ru](http://mosinzhpoeekt.ru)



# У новых станций метро на БКЛ планируется продолжение

По словам первого заместителя генерального директора по развитию АО «Мосинжпроект» Альберта Суниева, на базе станций «Воронцовская» и «Улица Новаторов» Большой кольцевой линии метро планируется строительство двух транспортно-пересадочных узлов.

Отмечается, что ТПУ «Калужская» позволит организовать пересадку с Калужско-Рижской линии на станцию «Воронцовская» БКЛ. В рамках проекта планируется привести в порядок местные улицы, под которыми построят два дополнительных подземных перехода, над остановками общественного транспорта появятся навесы и перехватывающий

паркинг для личного транспорта.

Улица Новаторов» объединит одноименные станции БКЛ и новой линии до административно-делового центра в Коммунарке Новой Москвы. Здесь также запланировано возведение перехватывающего паркинга и остановок наземного общественного транспорта.

Всего до 2020 года в столице появится более 250 транспортно-пересадочных узлов, из которых строительство 24 запланировано на БКЛ. АО «Мосинжпроект» выступает одним из операторов по реализации программы сети ТПУ в столице.

Сергей Андреев



## СТРОИТЕЛЬСТВО ТОННЕЛЯ МЕЖДУ «ВОРОНЦОВСКОЙ» И «УЛИЦЕЙ НОВАТОРОВ» НА БКЛ



Строительство тоннеля длиной 1264 метра планируется завершить в мае 2019 года. АО «Мосинжпроект» является управляющей компанией по строительству новых линий и станций московского метро.

Генеральный директор АО «Мосинжпроект» Марс Газизуллин отметил, что проходка стартовала по правому перегонному тоннелю. «Строительство будет вестись при помощи 6-метрового тоннелепроходческого комплекса Herrenknecht S-218 по имени «Наталья» под улично-дорожной сетью улиц Архитектора Власова, Воронцовские Пруды и Новаторов», - уточнил Марс Газизуллин.

По его словам, трасса тоннеля пересекает открытый котлован притоннельных сооружений. «На этом участке щит будет

перемещен без разбора методом протаскивания по специально устроенному лотку», - пояснил он.

Ранее ТПМК Herrenknecht S-218 в Москве был задействован при строительстве тоннелей Калининско-Солнцевской линии московского метрополитена от «Новопеределкино» до «Рассказовки» и от «Раменок» до «Мичуринского проспекта».

Южный участок Большой кольцевой линии московского метрополитена включает в себя станции: «Улица Новаторов», «Воронцовская», «Зюзино» и «Каховская».

Название для станции «Воронцовская» выбрали москвичи путем голосования в проекте «Активный гражданин».

По материалам взятым с mosinzhpoekt.ru

## Новый путепровод появится возле ТПУ «Саларьево»



По словам начальника Мастерской № 1\* проектного института АО «Мосинжпроект» Натальи Кондратьевой, сегодня ведется сразу несколько проектов. Среди них – многоуровневые транспортные развязки через ж/д пути, а также путепровод для обслуживания транспортно-пересадочного узла «Саларьево».

ТПУ «Саларьево» строится за счет средств инвестора. Площадь трех-четырёхэтажного здания составит 313,6 тыс. кв. метров. Большую его часть (308 тыс. «квадратов») займет многофункциональный комплекс с торговыми галерея-

ми, гипермаркетом, кинотеатрами, кафе и ресторанами. Здесь также появится парковка на 5 тыс. машин. В состав технологической части входит автостанция.

ТПУ «Саларьево» будет обслуживать жителей поселений Мосрентген, Московский и Сосенское. Это один из самых крупных транспортно-пересадочных узлов на подъезде к Москве, которым будут пользоваться жители новых территорий и пассажиры, следующие в столицу из области.

\*дочерняя компания АО «Мосинжпроект»

Мария Грачева

МОСКВА МЕНЯЕТСЯ

11 декабря 2018 года, специальный выпуск  
Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № 50-02-341 от 11 апреля 2016 года выдано Управление Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Центральному Федеральному округу.

Главный редактор  
Гореловский В.Л.  
Учредитель и издатель:  
ООО «МВ-ГЛОБАЛ»  
115088, Москва, Шарикоподшипниковская ул., д.1, пом VI, ком. 18.

Адрес редакции:  
115088, Москва, Шарикоподшипниковская ул., д.1, пом VI, ком 18  
Телефон: 8 (499) 391-84-66  
Тираж: 100000 экз

Время подписания в печать:  
По графику: 10.12.2018, 20.00  
Фактическое: 10.12.2018, 20.00  
Заказ № 10/12-2018  
Отпечатано в ООО «Типография «Миттель Пресс»  
Адрес: 127254, г. Москва, ул. Руставели, д.14, стр. 6  
Дата выхода 11 декабря 2018 г.

Печать офсетная. Объем 2 печатных листа. Возрастное ограничение: 12+. Письма присланные в издательство, читаются, рукописи не рецензируются и не возвращаются. Мнение авторов статей может не совпадать с мнением редакции.

материалы со значком публикуются на правах рекламы