

ЮЖНЫЙ ПОТОК ДЛЯ ЗАПАДА СТОЛИЦЫ

THE SOUTH STREAM FOR THE CAPITAL'S WEST

Автор: Сигаева Татьяна Викторовна

Author: Tatyana Viktorovna Sigaeva

Должность: Заместитель руководителя объединения Научно-проектного отделения транспорта и дорог ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы»

Post: Deputy Chief with science and project department for transport and ways of SUE «Research and design institute of Master Plan for Moscow»

E-mail: genplan@mail.ru

Автор: Власов Денис Николаевич

Author: Denis Nikolaevich Vlasov

Должность: Начальник мастерской Научно-проектного объединения транспорта и дорог ГУП «НИиПИ Генплана Москвы»

Post: Chief with science and project department for transport and ways of SUE «Research and design institute of Master Plan for Moscow»

Звания: Кандидат технических наук, доцент кафедры «Городское строительство и экологическая безопасность» МГСУ

Degree: Candidate of technics, associate professor in Moscow State Building University department «Town-building and ecological safety»

Сфера научных интересов: Транспортное строительство, градостроительство

Field of research: Transport building and urbanistics

E-mail: vlasov_genplan@mail.ru

УДК 625.7/.8

Аннотация: В статье рассмотрены история формирования, назначение и планировочное решение Южного дублера Кутузовского проспекта; особое внимание уделено участку магистрали от Минской улицы до Аминьевского шоссе

Summary: The article reveals the forming history of the South substitute of Kutuzovsky avenue, its purpose and planning; accentuates the trunk road area from Minskaya street till Aminyevskoe highway.

Ключевые слова: Южный дублер Кутузовского проспекта; Минская улица; Мосфильмовская улица; Аминьевское шоссе

Key words: The South substitute of Kutuzovsky avenue, Minskaya street, Mosfilmovskaya street, Aminyevskoe highway

Литература: Овечников Е. В., Фишельсон М. С. Городской транспорт. М., 1976.

Материалы предпроектных проработок ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы».

Слушания по «Правилам землепользования и застройки» (ПЗЗ) и актуализированному Генплану Москвы, прошедшие летом 2009 года, показали, что москвичи весьма неравнодушны к судьбе и перспективам развития своего города. Их вопросы и пожелания, высказанные в ходе обсуждения, можно разделить на несколько блоков. Первый — сугубо обывательский («Будут ли сносить мой дом?», «Давайте построим дорогу у соседей, а нам не надо!» и т. д.). Второй блок мы вычленим из тех встреч, где состоялись серьезные дискуссии о перспективах развития мегаполиса, и условно назовем его профессионально-градостроительным. Естественно, что значительная часть вопросов из этого блока относилась к вопросам развития функциональной структуры города, его планировочного каркаса — улично-дорожной сети (УДС). Все предложения — от явно нереальных до вполне разумных — тщательно анализировались, и полезное сейчас вносится в проекты ПЗЗ и Генплана.

Одновременно оживилась дискуссия об оптимальной для Москвы структуре УДС, вновь заговорили о необходимости переустройства радиально-кольцевой структуры УДС на прямоугольную. Очевидно, что последнее потребует огромных материальных затрат и не может быть реализовано в условиях экономического кризиса. Да и нет в этом необходимости. Откройте любой учебник, касающийся транспорта (например, Овечников Е. В., Фишельсон М. С. «Городской транспорт»), и из таблицы сразу станет ясно, что значения коэффициента непрямолинейности (то есть отношения длины пути по воздушной прямой к длине пути по УДС) при схожих геометрических параметрах составляют: для городов с радиально-кольцевой системой планировки — 1,1, с прямоугольной — 1,32. Впрочем, доводов в пользу сохранения исторически сложившейся структуры УДС Москвы и без того более чем достаточно. В чем действительно нуждается Москва, так это в развитии магистральной улично-дорожной сети, то есть в сооружении новых кольцевых магистралей и радиальных направлений. Проектируемый Южный дублер Кутузовского проспекта как раз и является одним из таких радиальных направлений, при-

званных улучшить транспортные связи на западе столицы.

История магистрали началась в 1980-х годах, когда был утвержден первый проект ее планировки и из нескольких вариантов прохождения дублера выбрали оптимальный, по которому и установили действующие красные линии. Прохождение магистрали намечается от Третьего транспортного кольца вдоль Киевского направления МЖД, с южной его стороны. На северную же сторону она уходит после пересечения с Минской улицей у платформы Матвеевская. После пересечения Аминьевского шоссе дублер направляется от Киевской железной дороги в промзону Очаково, из которой выходит к МКАД в обход Троекуровского кладбища (рис. 1).

Первоначально на магистрали предполагалось преимущественное движение грузового транспорта, обеспечивающего связь промышленной зоны Очаково с МКАД и Третьим транспортным кольцом. Соответственно, практически не рассматривались связи дублера с прилегающими жилыми районами.

За истекшие 20 лет Южный дублер регулярно входил в качестве первоочередного мероприятия во все городские программы дорожно-мостового строительства, Планы градостроительного развития Западного административного округа и районов, через которые он пролегал (то есть, в документы территориального планирования), однако никаких дополнительных предпроектных и проектных проработок по его трассировке не проводилось. Новый этап в жизни магистрали наступил в 2006 году, когда намечилось интенсивное градостроительное развитие территорий, расположенных вдоль Киевского направления МЖД.

На «головном» участке магистрали (от Третьего транспортного кольца до Минской улицы) намечено развитие территорий в районе Поклонной улицы и вдоль Сетуньских проездов, перекрытие Киевского направления МЖД с размещением здесь многофункциональных комплексов. На участке от Минской улицы до Аминьевского шоссе, на площадях так называемых территориальных дирекций (ТД) «Аминьевское», «Раменское», «Сетуньское», «Вольское» (рис. 1) предусмотрены жилая и общественная застройки. Однако даже

беглый взгляд на эту местность не оставляет сомнений: несмотря на нахождение ее в срединной зоне города, вопросы транспортного обслуживания, а особенно въезда и выезда, являются одними из насущнейших. Объяснение предельно простое: на сегодняшний день в прямоугольнике «Киевское направление МЖД – Минская улица – Мичуринский проспект – Аминьевское шоссе» улично-дорожная сеть практически отсутствует.

Кроме того намечается интенсивное развитие промзоны Очаково, через которую проходит третий участок магистрали (от Аминьевского шоссе до МКАД).

Предпроектные проработки, проведенные Институтом Генерального плана Москвы в 2006 году, показали, что истекшие два десятилетия в корне изменили планировавшееся при иных социально-экономических отношениях в стране назначение магистрали. Теперь ее основная функция — транспортное обслуживание прилегающих жилых и общественных территорий, что и должно найти соответствующий отклик в плане и профиле магистрали (об этом ниже).

По результатам проработок Южный дублер отнесен к магистральным улицам общегородского значения II-го класса. Характер движения транспорта — пре-

имущественно нерегулируемый. Основной ход магистрали рассчитан на шесть полос движения в обоих направлениях.

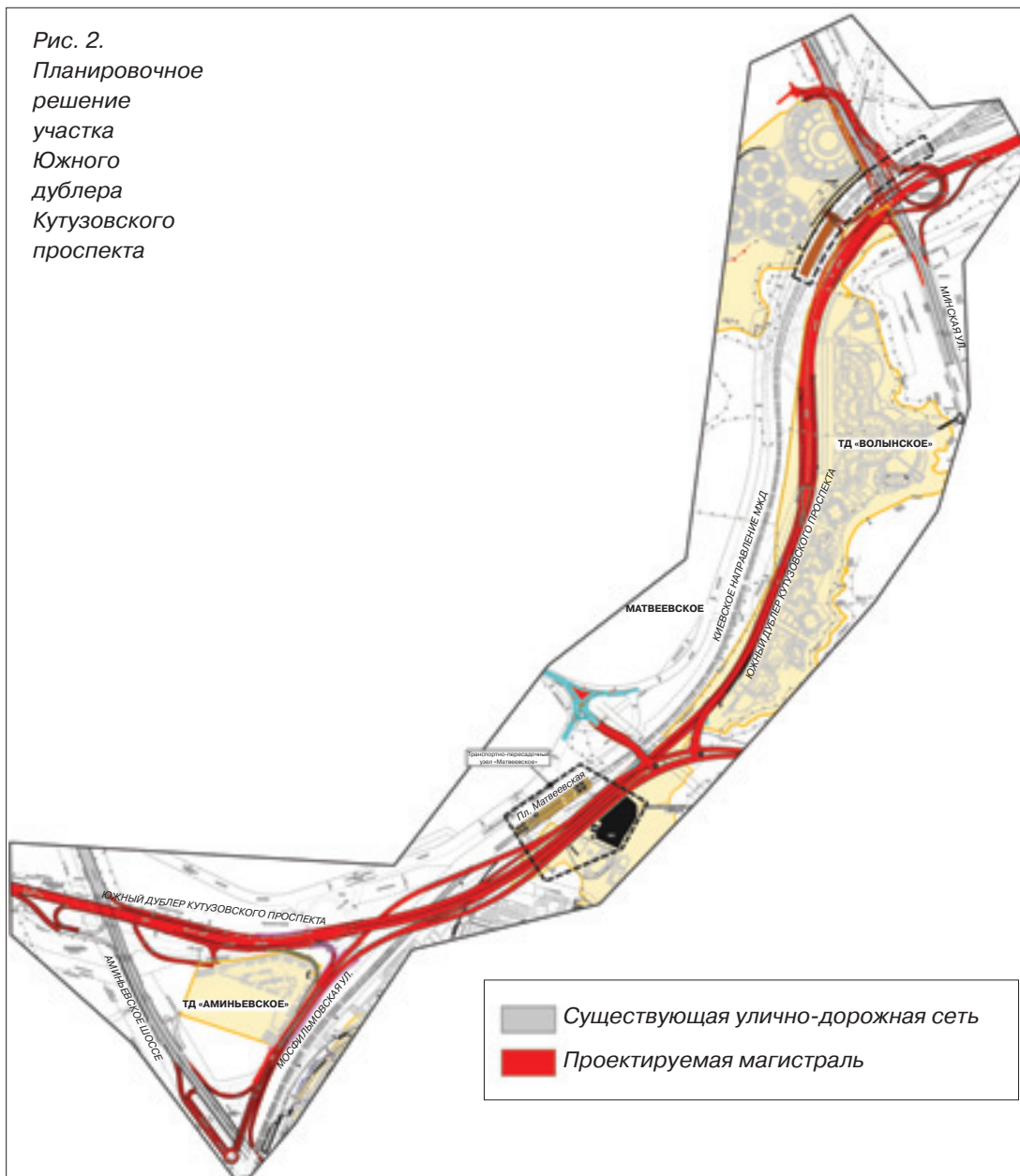
Для обеспечения реализации рассматриваемого нами в этой статье проекта городские власти приняли решение о поэтапном формировании Южного дублера Кутузовского проспекта. На первом этапе намечается построить участок от Минской улицы до Аминьевского шоссе, на втором — от Третьего транспортного кольца до Минской улицы, на третьем — от Аминьевского шоссе до МКАД. Подобная очередность позволит уже в самом начале сооружения магистрали обеспечить не только транспортное обслуживание новых районов, но и улучшить существующее положение, в частности, связь между районами Раменки и Матвеевское, обеспечить дополнительные выезды на магистральную УДС, усовершенствовать работу наземного пассажирского транспорта и так далее.

Постановление Правительства Москвы № 390-ПП от 22 мая 2007 года «О ходе реализации и задачах дорожно-мостового строительства в городе Москве на 2007–2011 годы» определило сроки проектирования всех трех участков магистрали. Каждый из них заслуживает отдельной статьи. Мы же рассмотрим



Рис 1.
Трассировка
Южного
дублера
Кутузовского
проспекта

Рис. 2.
Планировочное
решение
участка
Южного
дублера
Кутузовского
проспекта



наиболее проработанный, первоочередной — от Минской улицы до Аминьевского шоссе. Его проектирование осуществлялось ЗАО «Институт «Промос» и ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы».

Итак, приступив к проектированию, первоочередной участок дублера разделили еще на три, имеющие разные параметры. Первый — собственно развязка Южного дублера с Минской улицей, второй — от Минской улицы до платформы Матвеевская, третий — от платформы до Аминьевского шоссе. Остановимся подробнее на планировке всех трех участков (рис. 2).

Развязка Южного дублера Кутузовского проспекта с Минской улицей

Здесь проектировщикам пришлось постоянно решать весьма нелегкие задачи как в области реализации основных функций транспортного сооружения, так и в условиях имеющихся планировочных ограничений.

К основным функциям сооружения, помимо обеспечения развязки в разных уровнях и поворотного движения, следует отнести и доступность подъезда к многофункциональному комплексу «Сетунь-Хиллс» (ТД «Сетуньское»).

Планировочных же ограничений оказалось намного больше. Назовем основные:

- особо охраняемые природные территории, расположенные в действующих красных линиях зоны транспортной развязки (нонсенс, но факт!);

- развитие Киевского направления МЖД, в частности, строительство двух новых главных путей (согласно Генсхеме развития Московского железнодорожного узла);

- Солнцевская линия метрополитена, прохождение которой намечается вдоль

Минской улицы; при этом в месте предполагаемого пересечения намечено разместить станцию метро;

- сложная система инженерных коммуникаций, переустройство которых необходимо для строительства развязки.

Впрочем, этот перечень можно продолжать еще долго. Чего стоит только одно несоответствие существующих планировочных параметров пересечения современным нормативным требованиям!

Принятое на сегодняшний день планировочное решение (рис. 3) представляет

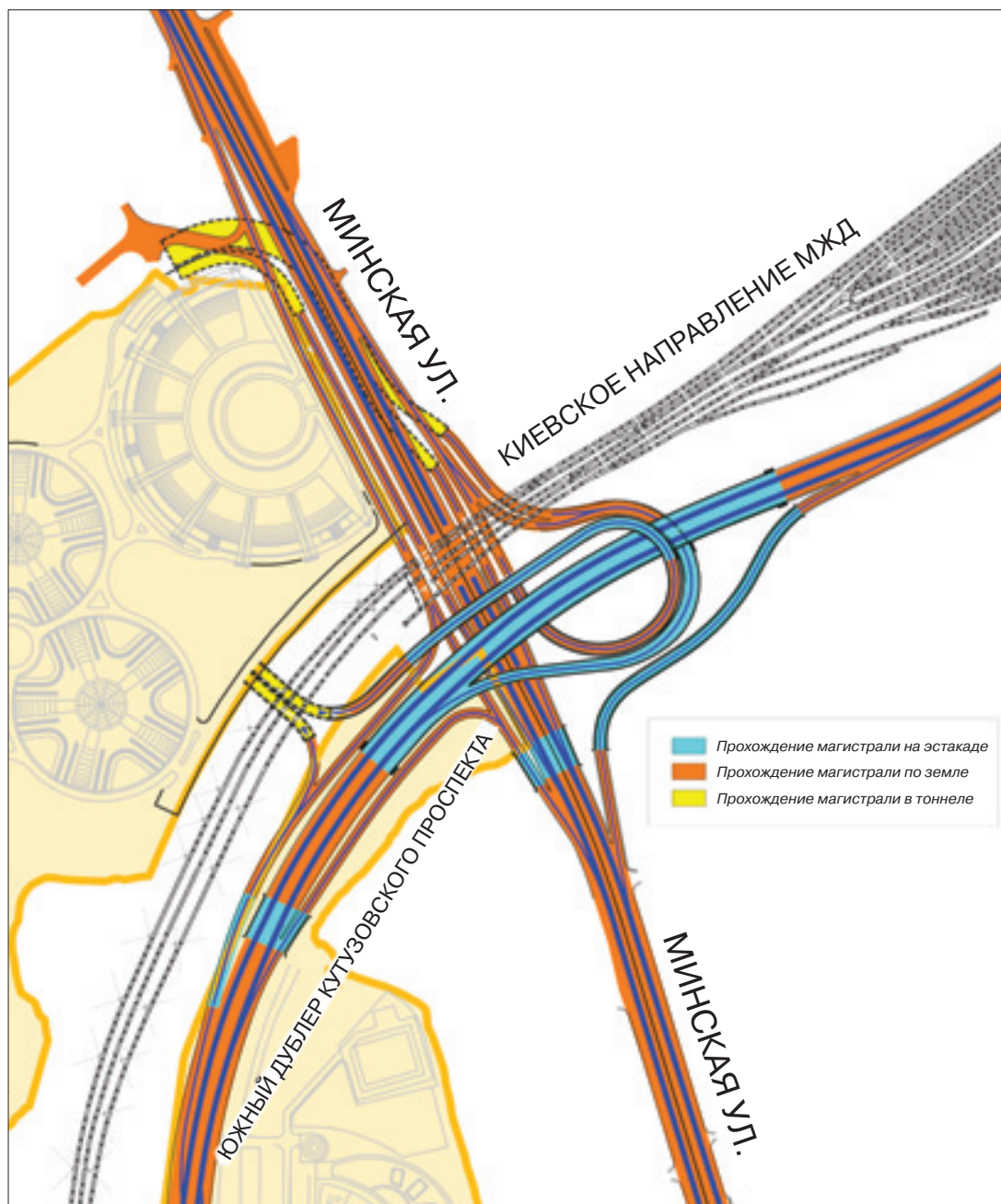


Рис. 3. Планировочное решение пересечения Южного дублера Кутузовского проспекта с Минской улицей

собой достаточно сложную систему направленных съездов, обеспечивающих решение основных задач транспортной развязки. Вместе с тем перечисленные выше ограничения привели к тому, что так и не удалось реализовать некоторые из поворотов (например, левый поворот с Минской улицы при движении к Кутузовскому проспекту на Южный дублер, по ходу к Аминьевскому шоссе). Однако моделирование, проведенное специалистами ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы», показало, что интенсивность транспортных потоков по отсутствующим направлениям (даже при условии их реализации) будет не велика и не окажет значительного влияния на загрузку УДС в прилегающем районе.

Участок от Минской улицы до платформы Матвеевская

Его основное назначение — пропуск транзитных потоков, следующих по магистрали, и подъезд к территории ТД «Волынское». Дублер является фактически единственной дорогой, по которой можно въехать на данную территорию. Соответственно, на нем будет организовано и движение наземного общественного транспорта. Однако ширина действующих красных линий на этом участке составляет всего 28,5 м.

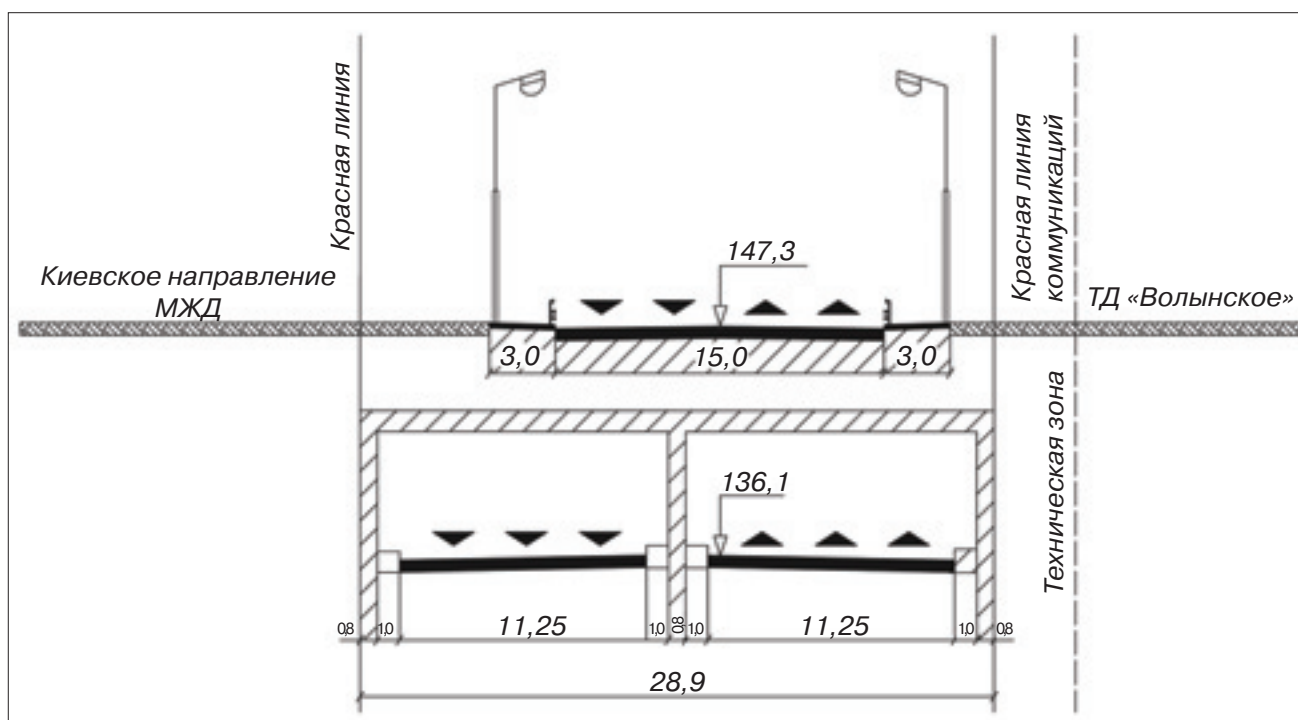
Рис. 4.
Поперечный
профиль
участка
Южного
дублера
Кутузовского
проспекта

По нормативам, ширина шестиполосной проезжей части (для магистральной улицы II-го класса) 25,0–26,5 м. Следовательно, о создании боковых проездов для организации подъезда к территории и организации движения городского наземного пассажирского транспорта не могло быть и речи.

Итак, названные ограничения потребовали нестандартного подхода к решению поперечного профиля магистрали (рис. 4). В результате оно планируется двухуровневым.

Первый уровень предназначен для организации транзитного движения. Для уменьшения вредного воздействия на прилегающую территорию этот уровень будет практически полностью от нее изолирован. С этой целью его прохождение запроектировано ниже отметок прилегающих территорий. В соответствии с общим планировочным решением магистрали проезжая часть первого уровня рассчитана на шесть полос движения в обоих направлениях с устройством только технических тротуаров вдоль нее.

Второй уровень предназначен для организации подъезда к ТД «Волынское» и организации движения общественного транспорта, в связи с чем его прохождение намечается в красных отметках территории. В местах основных въездов



появятся светофоры. Намечены остановочные пункты наземного пассажирского транспорта, которые для обеспечения безопасности пешеходов также предлагается снабдить светофорными объектами. Проезжая часть рассчитана на четыре полосы движения в обоих направлениях, с устройством пешеходных тротуаров. Остановки наземного транспорта будут оборудованы заездными «карманами».

Предложенное планировочное решение позволяет в одном коридоре разместить фактически две магистрали: общегородскую — для транзитных потоков и районную — для транспортного обслуживания прилегающей территории. Два съезда с районной магистрали на основную намечены в месте развязки с Минской улицей и у платформы Матвеевская. У платформы Матвеевская возникает сложный транспортный узел: помимо выхода районной магистрали на основной ход дублера здесь пересекаются еще две улицы.

Первая магистраль. Предложено продлить Мосфильмовскую улицу от существующего участка до пересечения с Южным дублером Кутузовского проспекта и далее, переходя на северную сторону Киевского направления МЖД, до Аминьевского шоссе. По действующей структуре Мосфильмовская улица — магистральная, общегородского значения, с преимущественно регулируемым характером движения транспорта.

Вторая магистраль. Проектируемый проезд № 6095 по сути станет продолжением Веерной улицы. Строительство путепровода через Киевское направление МЖД в районе существующего пересечения Матвеевской и Веерной улиц позволит обеспечить выезд из района Матвеевское на дублер, а также через Мосфильмовскую улицу обеспечить связь с районом Раменки и выезд на Мичуринский и Ломоносовский проспекты. В результате значительно улучшится транспортное обслуживание района Матвеевское.

Развязка на пересечении всех вышеперечисленных магистралей — двухуровневая. В нижнем транзитном уровне следует Южный дублер Кутузовского проспекта, а на верхнем, со светофорным регулированием, обеспечивается пересечение районной магистрали, про-

ходящей над дублером вдоль ТД «Волыньское», проектируемым проездом № 6095 и Мосфильмовской улицей. Связь перекрестка с основным ходом дублера осуществляется направленными съездами.

Кроме того предпроектными проработками в районе платформы Матвеевская (с южной стороны) намечается формирование транспортно-пересадочного узла (ТПУ), в состав которого войдут залы ожидания для пассажиров, пересекающихся с железной дороги на наземный транспорт, посадочные перроны, защищенные от атмосферных осадков, перехватывающая стоянка, отстойно-разворотная площадка наземного пассажирского транспорта с конечной станцией и так далее. Окончательный состав узла и его планировочное решение будут уточняться при дальнейшем проектировании.

Участок от платформы Матвеевская до Аминьевского шоссе

В планировочном отношении он является наиболее простым из всех нами рассматриваемых.

Как уже отмечалось, в районе платформы Матвеевская дублер переходит с южной стороны Киевского направления МЖД на северную. На пересечении с железной дорогой по основному ходу магистрали предлагается устроить эстакаду. Далее магистраль по земле подойдет к Аминьевскому шоссе, на пересечении с которым предлагается устроить двухуровневую транспортную развязку с эстакадой по направлению дублера и съездами, решенными по схеме «клеверного листа». При этом само Аминьевское шоссе подвергнется реконструкции на подходах к сооружению.

Таковы вкратце основные идеи и планировочные решения Южного дублера Кутузовского проспекта от Минской улицы до Аминьевского шоссе. Опыт формирования этого дублера подтверждает непреложный факт: развитие магистральной улично-дорожной сети — мощный стимул, приводящий к интенсивному освоению прилегающих территорий, что неоднократно мы наблюдали в Москве на примере других магистралей — будь то Третье транспортное кольцо или реконструкция МКАД. 