

*Федотова Анастасия Сергеевна, студент магистратуры ОСУН  
НИУ «Московский государственный строительный университет», Москва,  
Россия*

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РАЙОНОВ МЕГАПОЛИСА ПУТЕМ СТРОИТЕЛЬСТВА КАНАТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ**

**Аннотация:** Транспортная доступность больших городов всегда находится под угрозой пробок, аварий машин, задержек автобусов. Вторая канатная дорога планируется появиться к 2023 году. Она пройдет над Химкинским водохранилищем, при этом соединив такие важные станции метро как Речной вокзал и Сходненская. Данная транспортная сеть необходима для решения транспортной доступности. При этом стоимость канатной дороги будет сопоставима с картой Тройкой. Срок строительства такого крупного проекта составляет 2,5 года. Между тем планируется полная интеграция с метрополитеном, через прямое соединение вестибюлей станций и единой платежной системой.

**Ключевые слова:** Транспортная инфраструктура, Доступность, Мегполис, Канатная дорога.

**Annotation:** The transport accessibility of big cities is always under the threat of traffic jams, car accidents, bus delays. The second cable car is scheduled to appear by 2023. It will pass over the Khimki reservoir, while connecting such important metro stations as RechnoyVokzal and Skhodnenskaya. This transport network is necessary to solve transport accessibility. At the same time, the cost of the cable car will be comparable to the Troika card. The construction period for such a large

project is 2.5 years. Meanwhile, full integration with the metro is planned through a direct connection of station lobbies and a single payment system.

**Keywords:** Transport infrastructure, Accessibility, Megapolis, Cable car.

## **Введение**

Для совершенствования транспортной доступности Г. Москва было решено создать современную канатную дорогу между станциями метро Сходненская и Речной вокзал. Сумма полных инвестиций, которые были вложены в данный проект составила 3,9 миллиарда рублей. Инвестиционные вложения были полностью получены за счет частных инвестиций BPS International и Doppelmaug. Срок строительства такого крупного проекта составляет 2,5 года. Между тем планируется полная интеграция с метрополитеном, через прямое соединение вестибюлей станций и единой платежной системой [1].

Приведем основание такой интеграции в район мегаполиса:

- Такому крупному национальному центру, как город Москва, просто необходимо транспортное сообщение между районами САО, а именно Левобережный и Головинской и СЗАО Тушино. В связи с этим возникает трудность объезда Химкинского водохранилища;
- Москва, без сомнения, нуждается в новом средстве передвижения, что подтверждается 45-минутами, которые затрачиваются жителями для объезда при возникающих транспортных заторах;
- Новый мост, казалось бы, мог разрешить данную проблему, однако его возведение запрещено из-за документов территориального планирования;
- Несомненно, такое средство передвижения разгрузит УДС, наземный общественный транспорт и линии метрополитена [2].

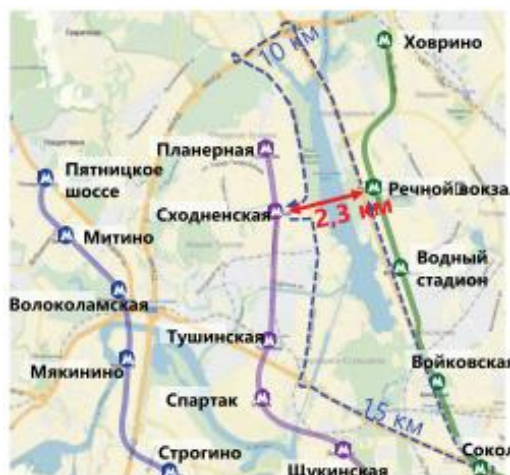


Рисунок 1 – Рассмотрение транспортной загрузки

Перечислим основные параметры новой канатной дороги:

1. Протяженность линии будет составлять 2300 метров;
2. Количество станций – 2 шт;
3. Количество опор – 9шт;
4. Общее время в пути – 7 минут;
5. Вместимость одной кабины около 30 человек;
6. Примерный пассажиропоток составляет 19000 пассажиров в сутки;
7. Максимальный пассажиропоток до 2500 пассажиров в час;
8. Стоимость проезда интегрирована с транспортной системой карты

Тройка и будет составлять в районе 40 рублей;

9. Сокращенное время составит около 30 минут с метро и около 25 минут с личным транспортном;

Канатная дорога будет расположена недалеко от станции Сходненская (Рисунок 2)

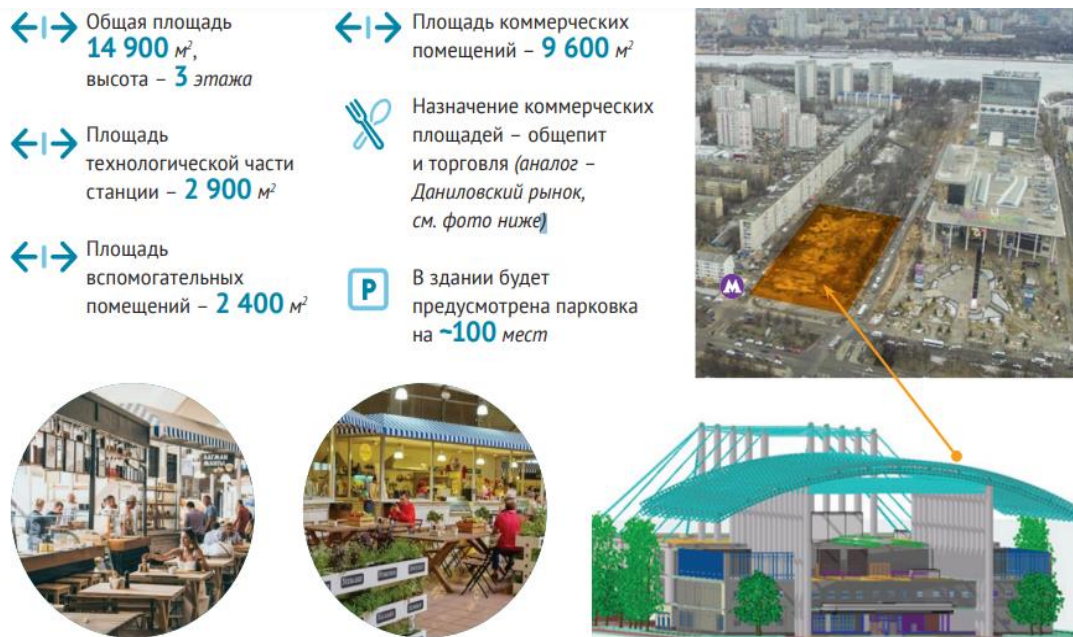


Рисунок 2 – Проектное решение на станции Сходненская

На сегодняшний день проект был поддержан транспортным департаментом города Москва. А также от Москомархитектуры и ДГИ отсутствуют какие-либо ограничения или препятствия для реализации данного проекта. Также было проведено финансовое моделирование на основе данных. На основе проектной документации будет рассмотрено ЧКИ в ДЭПР и ОИВ.

Данное решение не первое используемое в мире. Пример такого передвижения существует во многих крупных мегаполисах, таких как Лондон (построенная к олимпийским играм 2012 года, протяженностью 1100 метров), где общий объем перевозок уже составляет 1,8 миллионов пассажиров в год, что доказывает полная удовлетворенность пассажиров при использовании (93%). Еще один пример такого масштабного проекта был произведен в Боливии, где в 2017 году было построено 9 линий канатной дороги, с общей протяженностью в 30 километров и размещением 34 станций. Данный проект смог перевезти более 25 миллионов пассажиров [3].

Также около станции на Химкинском бульваре рядом с метро Сходненская построят МФЦ (Мои документы) и совместят с подземным паркингом в 112 машин. Станция канатной дороги будет внедрена в новое здание, а над дорогой

от метро до входа в здание будет интегрирован навес. Пешком от станции метро до канатной дороги планируется маршрут в 300 метров.

Активное обсуждение канатной дороги сейчас происходит на портале «Активный гражданин» среди жителей Левобережного, Северного и Тушинского районов Москвы. Теперь канатная дорога будет соединять и 400-автобус, который следует с г. Зеленоград, что делает передвижение к станции Сходненская еще более приятным для жителей.

Проектом приводится примерное изображение канатной дороги изнутри транспортной линии.



Рисунок 3 – Примерное изображение канатной дороги изнутри

Строительство канатной дороги планируется завершить не ранее 2023 года. Строительство канатной дороги будет производиться посредством Московских канатных дорог и швейцарским производителем канатных дорог Bartholet. Окупаемость проекта планируется совершить за счет рекламы и покупки билетов [4].

Также было проведено свободное голосование на одном из сайтов, где приняли участие около 40000 человек.

### **Основные результаты**

Строительство канатной дороги планируется завершить не ранее 2023 года. Строительство канатной дороги будет производиться посредством Московских канатных дорог и швейцарским производителем канатных дорог Bartholet. Окупаемость проекта планируется совершить за счет рекламы и покупки билетов.

На сегодняшний день проект был поддержан транспортным департаментом города Москва. А также от Москомархитектуры и ДГИ отсутствуют какие-либо ограничения или препятствия для реализации данного проекта. Также было проведено финансовое моделирование на основе данных. На основе проектной документации будет рассмотрено ЧКИ в ДЭПР и ОИВ.

#### **Библиографический список:**

1. Александрова, А.Ю. Международный туризм: Учебник А.Ю. Александрова. - М.: Аспект Пресс, 2002. - 470 с.
2. Алёшин, В.В. Экономический механизм в сфере физической культуры и спорта в условиях перехода к рынку: дис. . д-ра экон. наук: 08.00.05 / Алёшин Владимир Владимирович. - М., 2000. - 253 с.
3. Кельбах С.В. Перспективы развития транспортной инфраструктуры в Российских регионах//Журнал правовых и экономических исследований, 2014. № 1. С. 189-19.
4. Биржаков, М.Б. Введение в туризм: Учебник / М.Б. Биржаков. - СПб: Герда, 2007. - 576 с.