

На центральных станциях метро могут построить новые выходы

19.08.2015

На станциях московского метро могут появиться дополнительные входы и выходы. Об этом рассказал первый заместитель руководителя дептранса Гамид Булатов. Новые входы могут появиться на центральных загруженных станциях, в том числе рядом с вокзалами. Таким путем идут многие мегаполисы мира. Данные о загруженности станций получают после установки камер видеонаблюдения. В конце года их начнут размещать на вестибюлях и платформах, установку планируется закончить в первой половине 2016 года. "Камеры помогут получать информацию о том, как лучше работать с пассажиропотоками.

Мы сможем перенастраивать эскалаторы, изменять схему движения пассажиров, строить дополнительный вестибюль. К примеру, в Лондоне, исходя из изменений, происходящих вокруг станций, появления новых точек притяжения пассажиров и прочих данных, строят новые выходы из метро, и мы также рассматриваем такую возможность. Дополнительные входы могут появиться на центральных станциях метро, в том числе у вокзалов", - сказал Булатов. Кроме того, он добавил, что основной функцией системы видеонаблюдения будет мониторинг ситуации и подача сигнала службе безопасности в случае выявления нестандартных ситуаций, таких как забытые вещи, проход в запрещенные зоны, движение в противоположном потоку направлении и т.д. Таким образом, система обеспечит максимальный мониторинг ситуации с минимальными трудозатратами.

Директор Центра развития нормативной базы градостроительства НИИПИ Генплана Георгий Юсин подтвердил, что вопрос о проектировании и строительстве дополнительных входов и выходов к станциям метрополитена обсуждается. "Но это дорого и сложно в инженерном, техническом плане. Возле всех станций сложилась уличная сеть, подземные коммуникации, застройка". Доцент кафедры мостов и транспортных тоннелей Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ) Сергей Зега считает, что дополнительные входы необходимы на станциях с транспортно-пересадочными узлами. "На станциях, где пассажиры пересекаются с железной дороги на метро - например, на "Тимирязевской", - пояснил он. - Там бывают большие очереди на вход в подземку, когда приезжает электричка". Дополнительные входы и выходы также необходимы на "Комсомольской", "Белорусской", "Бауманской" и других станциях с большим пассажиропотоком, уверен эксперт. По его словам, строительство новых вестибюлей - довольно затратный и долгий процесс. "Оно может занять примерно столько же времени, как и возведение новых станций глубокого заложения, то есть несколько лет", - добавил Зега.

Эксперт организации "Город и транспорт" Алексей Черников отметил, что старые станции в центре Москвы не оборудованы лифтами и пандусами для инвалидов. Это можно было бы сделать как раз в новых вестибюлях. В целом каждый новый вход и выход существенно разгрузит пассажиропоток на станции, а также позволит не закрывать ее при капитальном ремонте. "Если бы на станции "Бауманская" был второй вход, то открыть станцию смогли бы значительно раньше. Может быть, даже и не закрывали бы ее вовсе", - предположил Черников. При этом гораздо проще и быстрее сделать новые входы и выходы на станциях неглубокого заложения. Например, на "Библиотеке имени Ленина" или "Юго-Западной".

Недавно метрополитен объявил конкурс на проектирование систем видеонаблюдения для подвижного состава. На выполнение работ будет потрачено 40,7 миллиона рублей. Сегодня вагонный парк столичной подземки насчитывает почти 8,2 тысячи единиц, из которых формируется более 600 подвижных составов. Как ранее сообщалось, системой видеонаблюдения оборудованы почти 1,6 тысячи вагонов столичной подземки.

Адрес страницы: <http://marina-roscha.mos.ru/presscenter/news/detail/2084054.html>

[Управа района Марьино Роща](#)