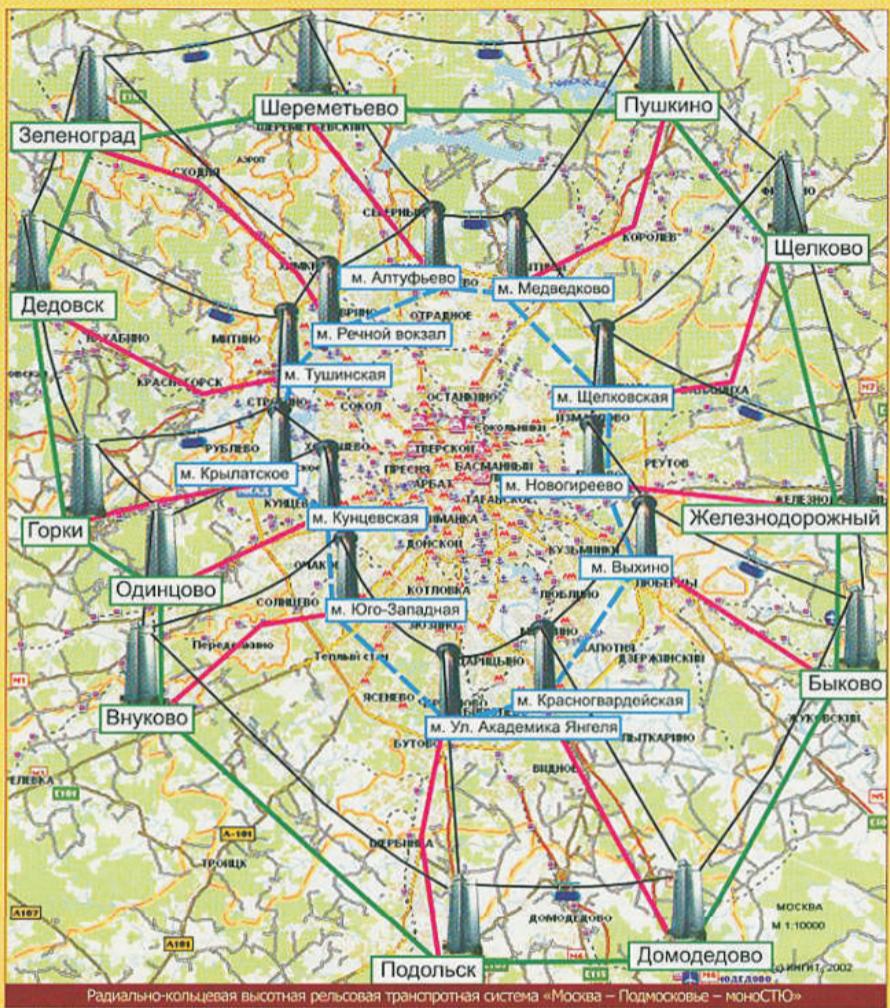


# СТРУННЫЙ ТРАНСПОРТ ЮНИЦКОГО: ПОДМОСКОВНЫЙ ПРОЕКТ РЕШИТ РАДИАЛЬНО – КОЛЬЦЕВАЯ ВЫСОТНАЯ РЕЛЬСОВАЯ СИСТЕМА «Москва – Подмосковье – моноСТЮ»



Московская область на сегодняшний день представляет собой уникальный транспортный узел, в котором взаимодействуют все виды транспорта, включающие в себя сеть железных дорог, международные аэропорты, автомобильные дороги и разветвленную сеть внутренних водных путей. В этой связи вопросы комплексного развития объектов транспортной инфраструктуры области приобретают решающее значение.

Сегодня в ближнем Подмосковье имеются 6 гражданских аэропортов и 32 аэропорта другого назначения. К Московскому авиационному узлу относятся четыре ведущих порта: «Быково», «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево». Однако централизованного прямого сообщения между аэропортами московской зоны не существует. Из одного аэропорта в другой можно попасть, только сделав несколько пересадок, а это, в свою очередь, ведет к неоправданным потерям времени и увеличению стоимости проезда. Естественно, что перед администрацией Московской области встает острый вопрос об организации транспортного сообщения между крупнейшими авиационными узлами региона. Есть и другая серьезная проблема. Последние несколько лет все ближнее Подмосковье за-

дыхается в преддверии надвигающегося транспортного коллапса. Пропускная способность федеральных автодорог, связывающих область с Москвой, не соответствует современному уровню урбанизации. О том, что дорожная тема — одна из самых болезненных в Подмосковье, знают не только жители области и проезжающие транзитом автомобилисты страны. Ничуть не хуже эту проблему ощущают на себе москвичи, а особенно те из них, кто имеет дачный домик вдали от оживленной трассы.

Это положение усугубляется резким развитием жилого строительства в ближнем Подмосковье (5 млн. м<sup>2</sup> в год), которое по своим объемам уже сравнялось с московским и даже начинает его обгонять.

Несмотря на реализованные и разрабатываемые в Московской области транспортные проекты окончательного решения дорожных проблем Подмосковья пока не видно.

Значительная часть жителей Подмосковья ежедневно съезжаются в столицу, чтобы вместить всех желающих трассы должны быть бесконечно широкими. Сейчас, правда, наметилась новая интересная тенденция — стали строить бизнес-центры не только в центре Москвы, но и в других районах, в том числе за МКАД. Здесь создаются производственные и офисные зоны, некие точки притяжения, в которых сосредоточена вся необходимая инфраструктура. Это должно несколько разгрузить центральную часть города. Однако главное препятствие для успешного развития положительных процессов — отсутствие современных скоростных пригородных транспортных систем.

## КОНЦЕПЦИЯ

Общая протяженность транспортной системы «Москва – Подмосковье – моноСТЮ», совмещенной с 342 высотными зданиями (жилыми, офисными, торговыми, многофункциональными и т.д.) составит 508,8 км., из них 207,8 км. — протяженность Большой кольцевой линии (117 высотных зданий-станций), 96 км. — Центральной кольцевой линии (82 высотных зданий-станций) и 205 км радиальных линий (143 высотных зданий-станций). При поддержке проекта Администрации города Москвы радиальные трассы могут быть продлены до центральных станций метрополитена.

Уникальность предлагаемой транспортной системы «Москва – Подмосковье – моноСТЮ» заключается не только в том, что будет введено в строй более 500 км высотных, экологически чистых, недорогих (значительно дешевле более короткого МКАДа) и безопасных скоростных трасс нового поколения, но и будет сдано в эксплуатацию в области около 14 миллионов квадратных метров недорогих жилых, административных и торговых помещений, а также будут созданы десятки тысяч новых рабочих мест в Московской области.

Предлагается также вынести в ближнее Подмосковье на Большую кольцевую линию моноСТЮ:

- железнодорожные и авто- вокзалы (освобождение Москвы от железных дорог, сортировочных станций);
- оптовые магазины-склады;
- гипермаркеты;
- заводы (учитывая высокую степень их доступности на новом месте для работников из Москвы).

Планируется разместить здания-станции моноСТЮ Центральной кольцевой линии в непосредственной близости от станций московского метро и соединить их между собой подземными переходами (возможно, ввести для них единую оплату за проезд).

Высотные здания-станции моноСТЮ станут доминантами. Вокруг них можно построить небольшие малоэтажные (одно—трехэтажные) жилые поселения.

## МЕТОДЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Для реализации предлагаемого Проекта планируется широкое использование частных инвестиций. Чтобы привлечь их ООО «Струнный транспорт Юницкого» проводит серию достаточно успешных предварительных переговоров с ведущими «девелоперами» (застройщиками) Москвы и Московской области.

Проект будет реализовываться группой крупных застройщиков поэтапно в рамках единой концепции, но на разных участках будущей транспортной системы и в разных районах Московской области и города Москвы. В перспективе должно произойти их объединение в единый транспортно-произ-

водственно-жилой комплекс, не имеющий аналогов в мире.

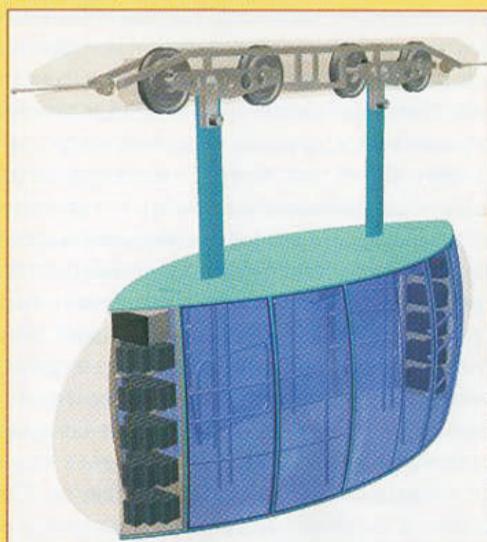
Чтобы организация инвестиционной деятельности группы инвесторов была успешной, необходима разработка общей концепции, которая задаст главные параметры для всех участков моноСТЮ в Московской области и в Москве. Соблюдение этих параметров станет гарантией для будущего вхождения отдельных, построенных в разное время участков системы в единый комплекс.

Основные работы по проектированию новой транспортной системы моноСТЮ предполагает взять на себя ООО «Струнный транспорт Юницкого» как владельца всех патентов, технологий и «ноу-хау» СТЮ.

## ПРЕИМУЩЕСТВА ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА «ВТОРОГО УРОВНЯ»

Особенно ярко преимущества транспорта «второго уровня» будут проявлены в моно СТЮ в Москве и Московской области:

- подъем моно-юнибуса над поверхностью земли и отказ от сплошного полотна, создающего эффект экрана при скоростном движении, улучшает аэродинамику транспортного средства и, соответственно, снижает расход энергии (топлива) только за счет этого примерно в 2 раза;
- выполнение пути с провисом в несколько десятков метров на пролете 1000–2000 м позволяет отказаться от сложных, материоемких и дорогих поддерживающих конструкций, используемых в традиционных большепролетных мостах: поддерживающих канатов, вантов, стержневых ферм и других элементов, установленных на высоких и дорогостоящих пилонах;



Конструктивная схема моно-юнибуса

- отказ от резиновых шин и переход на стальные колеса уменьшает сопротивление качению колес в 15–20 раз и на весь период эксплуатации системы (100 лет) решает проблему гололеда и уборки снега. Снег и лед толщиной до 10 см на головке рельса будут раздавливаться колесом до контакта «сталь — сталь» и сбрасываться им с рельса (резиновые колеса не раздавливают, а уплотняют снег и лед);
- при совмещении анкерной опоры моно СТЮ с несущим каркасом высотного здания транспортная система не займет ни одного квадратного метра городской земли (землю займет здание — жилое, офисное, торговое и т.п., имеющее самостоятельное, нетранспортное назначение). При этом стоимость анкерной опоры войдет в стоимость здания, которое не станет дороже аналогичного зда-

# ТРАНСПОРТНУЮ ПРОБЛЕМУ

ния с традиционным несущим каркасом;  
- низкий коэффициент сопротивления качению стальных двухребордных колес с цилиндрическим оправлением, самые высокие в мире аэродинамические качества корпуса моно-юнибуса, использование для разгона подвижного состава гравитации (а не двигателя), а для штатного торможения — также гравитации (вместо тормозов) сделают моноСТЮ в Москве и Московской области самой экономичной транспортной системой в мире (требуемая средняя мощность двигателя 40-местного моно-юнибуса, развивающего скорость 120 км/ч, составляет всего 9 кВт);  
- отсутствие ездового полотна, лежащего на грунте, бесстыковой идеально ровный путь, задемптированность рельса-струны (на опорах) и стальных колес, имеющих резиновую прослойку между ободом и ступицей; малая неподпрессоренная масса колеса, большая высота размещения пути (более 20–30 м), упругий прижим рельса к колесу, которое даже на неровностях не может оторваться от рельса (безотрывное движение колес обеспечивает то, что рельс-струна на пролете упруго прогнется на несколько метров под колесом), бесшумные безредукторные электрические мотор-колеса и др. обеспечивают самые высокие экологические показатели моноСТЮ — он будет бесшумным, не создаст вибрацию почвы и зданий, будет самым экологически чистым видом городского пассажирского транспорта (не будет выбрасывать в окружающую среду никаких загрязняющих веществ).

## ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОЕКТА

Первую очередь трассы моноСТЮ предполагается выполнить в ближайшем Подмосковье в виде замкнутого кольца, соединяющего, помимо аэропортов «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово» и «Быково», 11 крупных подмосковных городов-спутников. Кроме самого кольца предусмотрены радиальные трассы, соединяющие аэропорты с

конечными станциями радиальных линий Московского метро.

В перспективе могут быть построены дополнительные радиальные трассы СТЮ, связывающие с Москвой города-спутники и районные центры.

Первый типовой модульный участок трассы моноСТЮ протяженностью в 1,8 км может быть построен в Московской области в течение 24–30 месяцев с начала финансирования работ при условии поддержки проекта Правительственными структурами Российской Федерации, Москвы и Московской области в решении полного объема финансирования Проекта, отвода земель и проведения необходимых согласований, а также проведения сертификации СТЮ и экспертизы Проекта на национальном и международном уровнях. Потребуется содействие ведущих проектных организаций, например, таких как «Аэропроект».

Одновременно со сдачей в эксплуатацию первого модульного участка будут представлены материалы проектирования последующих участков радиально-кольцевой трассы. Ожидаемая скорость строительства составляет 3–5 пролетов в год (5–8 км/год) для одного строительного отряда. Строительство кольцевых участков дорог и радиальных отрезков может осуществляться несколькими отрядами (10–20 отрядов и более) одновременно.

При стабильном финансировании и своевременном отводе земельных участков кольцевая трасса моноСТЮ со всеми радиальными ответвлениями может быть завершена в течение 5–6 лет с момента окончания работ по созданию модульного участка трассы моноСТЮ. Отдельные участки трассы (например, между отдельными населенными пунктами) могут быть сданы в эксплуатацию уже через 2–3 года.

Создание радиально-кольцевой трассы моноСТЮ позволит существенно улучшить качество жизни в московском регионе и обеспечит, в частности, значительный рост доходов от Московского авиационного узла.



Узловое здание-станция на пересечении кольцевой и радиальной трасс моноСТЮ на высоте 150 м

## ЛЮДИ ДОЛЖНЫ ЖИТЬ НА ПРИРОДЕ

**Комментарий Анатолия Юницкого, генерального директора – генерального конструктора ООО «Струнный транспорт Юницкого»**

— Ежедневно в столицу из Подмосковья устремляется на работу, а в конце дня возвращается обратно около миллиона человек. В результате на автомобильных трассах утром и вечером образуются многочасовые пробки, а на дорогу люди тратят несколько драгоценных часов. Это около половины свободного времени, отпущеного им на личную жизнь. Вдумайтесь в абсурдность ситуации: на сидение в автомобильных пробках и вдыхание при этом выхлопных газов, запаха асфальта тратится значительная часть нашей жизни. Поэтому для Москвы и Подмосковья в частности (а такие же проблемы есть в Токио, Париже, Пекине, Мехико и других мегаполисах мира), мы предлагаем прекрасный проект струнных дорог с высотными зданиями. Он позволит только жилья дать Подмосковью около 15 миллионов квадратных метров (это трехлетняя жилищная программа области). Будут построены офисные и торговые помещения. Люди будут расселены в комфортных условиях, связанных между собой, со станциями метро и аэропортами всепогодной, скоростной дорогой. И тогда они поедут не в Москву, а из Москвы на работу. Здесь появятся торговые и развлекательные комплексы, зоны отдыха, станции и вокзалы – все это будет вынесено из столицы. Часть активной сферы будет перенесена в область. И тогда уйдут пробки, не нужно будет держать на улице миллионы автомашин. Мы сможем вернуть Москву в пятиде-

сятие годы, когда машин было совсем немного. Не было столько шума на улицах, не было такого количества копоти, которая ежедневно осаждается на занавесках московских окон. Мы можем значительно снизить транспортную нагрузку столицы переложить на моноСТЮ и решить проблему мегаполиса. Улучшится атмосфера в городе и транспортная инфраструктура, снизится стоимость проезда, потому что люди будут ездить на большие расстояния за меньшие деньги. Возрастет скорость. На работу можно будет добраться значительно быстрее, чем сейчас. Многим не надо будет ездить далеко, потому что работа будет рядом. При затратах, по нашим оценкам, в 15 миллиардов долларов (в нынешних условиях стоило бы 50 миллиардов и даже больше построить только одну 600-километровую дорогу на магнитном подвесе) мы получим около 600 километров дорог и 300 высотных зданий с 15 миллионами квадратных метров жилья. Появляется инвестор, которого дорога не пугает, а наоборот привлекает, потому что с дорогой многое можно вынести в область. А не было бы

**INVESTSHOP Tel/Fax (495) 198-63-11, 943-46-49 ИНВЕСТМАГАЗИН**