

Научная статья

Original article

УДК 69



**ВЛИЯНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ СТАНЦИЙ МЕТРО НА
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РАЙОНА И
ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ**
INFLUENCE OF THE CONSTRUCTION OF NEW METRO STATIONS
ON THE URBAN POTENTIAL OF THE DISTRICT AND INVESTMENT
ATTRACTIVENESS

Бобров Алексей Владиславович, организация строительства и управление недвижимостью (ОСУН), НИУ «Московский государственный строительный университет» (МГСУ) bobrov_nice@icloud.com

Bobrov Alexey Vladislavovich, organization of construction and real estate management (OSUN), NRU "Moscow State University of Civil Engineering" (MGSU) bobrov_nice@icloud.com

Аннотация. Сегодня невозможно представить Москву без метрополитена. Московский метрополитен можно было назвать подземным городом со своими правилами, ритмами и ориентирами. Он функционирует как отдельный организм, но, несмотря ни на что, является незаменимой частью города.

Активное строительство новых станций метро оказывает существенное влияние на рынок жилой недвижимости. Стоимость квартир в домах у метро

Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"

примерно на 20-30% выше, чем в аналогичных, но расположенных на значительном удалении от станций метро. А частные инвесторы рассчитывают на дальнейший рост цен на жилье возле метро.

Annotation. Today it is impossible to imagine Moscow without a subway. The Moscow Metro could be called an underground city with its own rules, rhythms and landmarks. It functions as a separate organism, but in spite of everything, it is an irreplaceable part of the city.

The active construction of new metro stations has a significant impact on the residential real estate market. The cost of apartments in buildings near the metro is about 20-30% higher than in similar ones, but located at a considerable distance from metro stations. And private investors are counting on further growth in housing prices near the metro.

Ключевые слова: Строительство, метро, транспортная система, пространственная конфигурация, градостроительство.

Key words: Construction, metro, transport system, spatial configuration, urban planning.

Введение. Город является местом наибольшей концентрации различных видов деятельности в районе, требующем высоких транспортных требований, которые должны быть удовлетворены быстро и эффективно. Поскольку различные виды деятельности человека осуществляются в пространственно удаленных местах, необходимо организовать транспортную систему, чтобы максимально эффективно преодолевать эти расстояния.

Таким образом, транспортная система возникает как следствие местоположения деятельности в космосе. Ухудшение транспортных условий снижает доступность именно тех видов деятельности, которые обслуживает транспортная система. Это делает транспортную систему необходимым условием для выполнения и развития этой деятельности. Согласно принципу

Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"

городского планирования, транспортные сети помогают формировать пространственную конфигурацию городов. В случае систем тяжелого рельсового транспорта распространено мнение, что строительство системы метро будет способствовать занятости и плотности населения, тем самым препятствуя разрастанию городов и его негативным последствиям.

Общественный транспорт - ключ к успешному решению проблемы дорожного движения в крупных городах. Индивидуальный автомобильный транспорт включает в себя вспомогательную инфраструктуру (автомагистрали, объездные дороги, парковочные места и т. Д.), Пробки, загрязнение воздуха и шумовое загрязнение, проблемы с существующей дорожной и уличной инфраструктурой для облегчения бремени роста населения и т.д.

Методы исследования: В качестве методологической основы исследования использованы общенаучный диалектический метод познания, анализ и синтез теоретического и практического материала, сопоставление методов наблюдения, основанных на принципах построения и методах логического познания.

Обсуждение. Важность метро для города начинается с единственного устойчивого экономического принципа: города создают плотность, а плотность создает рост. Экономисты называют это явление агломерацией. Географическая близость не только снижает затраты, но также способствует обмену знаниями и стимулирует инновации. Это принцип, который сохраняется как в лучшую, так и в худшую сторону, независимо от отрасли. Экономист по свободному рынку Эдвард Глезер указал, что мусорные облигации и выкуп заемных средств на Уолл-стрит в 70-х и 80-х годах были в такой же степени продуктом человеческого сотрудничества, как и корпоративной жадности.

Все преимущества метро в мобильности: физическая мобильность, экономическая мобильность, социальная мобильность. Руководители

Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"

бизнеса, политики и инженеры, создавшие метро много лет назад, поняли это обещание, и оно остается самым глубоким посланием системы даже в период ее упадка

Квартиры около метро стоят дороже аналогичных в существенном удалении от станций метрополитена. "Разница в стоимости объектов недвижимости, находящихся в шаговой доступности от станций метро, по сравнению с жильем на удаленных расстояниях от метрополитена в одном и том же районе составляет порядка 10-20%.[1]

Впрочем, сейчас с учетом активизации строительства новых веток жилье дорожает уже на стадии проектирования станции. "Как для застройщика, так и для покупателя строительство новой станции метро рядом с проектом является весомым преимуществом. Цена начинает расти сразу после объявления о планах строительства станции: уже на первоначальном этапе строительства станции или после объявления сроков и планов ее строительства цена может вырасти на 5-10%.[2]

В крупных городах мира системы метро обычно рассматриваются как средство увеличения плотности населения, уменьшения зависимости от автомобилей, уменьшения разрастания населения и предоставления жителям доступа к доступному транспорту. В последнее время считается, что метро вносит свой вклад в развитие джентрификации, поскольку обеспеченные и богатые люди колонизируют районы рядом со станциями, чтобы сократить количество поездок на работу и сэкономить время.

Хотя европейские города являются самыми маленькими и растут относительно медленно, их системы метро больше, а уровень обслуживания выше, чем на любом другом континенте. В целом европейские системы метро обслуживают в среднем 32 000 человек на каждую станцию.[3]

Вопреки расхожему мнению, исследование также показывает, что метро не обязательно стимулирует рост населения. Несмотря на то, что в более крупных городах, как правило, расположены более обширные системы

Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"

метро, исследование не обнаруживает корреляции между размером системы и размером города. Хотя в Азии находится большинство крупных городов мира, а в Южной Америке в среднем самые большие города, оба континента не могут конкурировать с метро в Европе и Северной Америке. Это может иметь какое-то отношение к тому факту, что метро в Европе и таких городах, как Нью-Йорк, были построены до того, как использование автомобилей стало обычным явлением, в то время, когда города были меньше. В отличие от этого, Азия в последние годы претерпела быструю урбанизацию и больше зависит от своих автомобилей и дорог.[4]

Хотя можно было ожидать, что города с более развитой транспортной инфраструктурой будут более плотными и сконцентрированными в центре и вокруг него, исследование не обнаружило, что это так. Вместо этого, доказано, что города с более крупными системами метро менее централизованы. Фактически, добавление одной стандартной линии метро приводит к снижению централизации (измеряемой по концентрации спутникового света) в центре города на 0,5%. Этот эффект все же немного меньше, чем у дорог и автомагистралей, на которые, согласно другим исследованиям, приходится до 9 процентов снижения централизации.

Тем не менее, во всем мире станции метро обычно расположены близко к центру города, а плотность остановок и станций уменьшается по мере удаления от центра. В среднем примерно 84 процента остановок метро расположены на расстоянии от 1500 метров до 25 километров (примерно от мили до 15 миль) от центра города.[5]

В новом веке линии метро продлили не только до Подмосковья, но и за МКАД. Первой станцией, построенной за пределами Москвы, стал «Бульвар Дмитрия Донского», открытый в конце 2002 года. В том же году, после двух десятилетий реконструкции, была открыта станция «Воробьевы горы» на реконструированном Лужнецком метромосте. Самая глубокая станция - Парк Победы - открылась в мае 2003 года; Через шесть месяцев открылась линия

Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"

Бутовского легкого метро. В 2004 году на севере была запущена монорельсовая дорога, которая соединила Останкинский и Тимирязевский районы. В 2009 году Арбатско-Покровская линия («Синяя линия») была продлена на запад. Помимо выхода за пределы МКАД, Мякинино стало первой построенной станцией в Подмосковье. Также появились новые станции на Филёвской и Люблинско-Дмитровской линиях.

Сегодня метро идет в самые отдаленные районы, облегчая жизнь москвичам. За последние шесть лет метро расширили на Братеево, Орехово-Борисово, Тропарево, а также на районы Новокосино и Выхино-Жулебино, которые находятся за пределами МКАД. Новые станции пополняются и в старых районах: в сентябре 2016 года на севере и северо-востоке Москвы открылись три станции: Бутырская, Фонвизинская и Петровско-Разумовская. В марте 2017 года были открыты три станции: Минская, Ломоносовский проспект и Раменки. За Кольцевой линией появилось много развязок: Зябликово, Деловой центр, Парк Победы, Битцевский парк, Петровско-Разумовская. Они помогают оптимизировать транспортный поток и позволяют пассажирам перемещаться по Москве, минуя центр.

Ярким событием 2016 года стал запуск Московского центрального кольца - традиционной городской железной дороги, интегрированной в систему метро. Его 31 станция позволяет пассажирам путешествовать быстро, избегая центра города. Московский метрополитен продолжает развиваться. Менее чем за семь лет открылось 55 станций и 101 километр путей, включая МЦК: намного больше, чем в любой другой период. Когда откроются первые пять станций Третьей развязки, будет 111,5 км путей и 60 станций.[6]

В большинстве стран метро считается национальным достоянием. Они понимают, что их города - их великие создатели богатства и способствующие равенству, и что города не работают без метро. Государственно-частная корпорация, которая управляет метро Гонконга, ожидает, что 99,9% ее

Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"

поездов будут ходить вовремя, и они это делают. (Если вы едете в аэропорт, вы также можете проверить свой багаж на центральном железнодорожном вокзале и не увидеть его снова, пока не приземлитесь в пункте назначения. Представьте себе!) Китай лихорадочно строит новые системы метро в городах по всему миру. страна, признание того, что метро - единственный способ идти в ногу с быстрой урбанизацией страны и потребностями ее граждан. И не только новые города получают крупные инвестиции в метро. Два десятилетия назад упадок лондонского метро превратился в национальный кризис; теперь он движется в сторону движения поездов без машинистов. Если на то пошло, Лос-Анджелес -Лос-Анджелес - недавно приступил к реализации 40-летнего проекта стоимостью 120 миллиардов долларов по созданию своей системы общественного транспорта.

Метро соответствует потребностям города, с минимальным нарушением движения транспорта. Это улучшит транспортную систему города и удовлетворит потребности нашего города и его жителей.

Если добавить все вышеперечисленные характеристики к низкой стоимости обслуживания и эксплуатации, можно сделать вывод, что это эффективный, безопасный, экономичный, визуально привлекательный и, следовательно, лучший ответ на потребности современных граждан. [7]

Привязанность к почве, непрерывность линий и станций метрополитена стимулирует развитие использования поверхностей, которые основаны и зависят от качественного транспортного обслуживания.

Заключение. Таким образом, станции метро создают своих пользователей и навсегда связывают их с собой, что в процессе городского планирования и проектирования позволяет создавать привлекательную городскую среду. Все особенности и преимущества системы метро проявляются в полной мере только в том случае, если система надлежащим образом спроектирована, профинансирована и полностью использована.

Преимущества строительства и эксплуатации метро можно увидеть через эффекты движения и другие социально-экономические выгоды. При этом некоторые из этих выгод можно рассматривать как прямые, что может быть выражено экономическими критериями, и как косвенные, где это невозможно.

Плюсы эксплуатации метро имеют следующие преимущества: сокращение времени в пути, повышение уровня обслуживания общественного транспорта и повышение доступности центральной зоны. Существуют также прямые социально-экономические эффекты, которые включают: экономию инвестиций (экономия, полученная за счет сокращения объема строительства уличной сети, парковочных мест и меньших инвестиций в другие виды городского общественного транспорта) и функциональную экономию (реализуемую за счет экономии на эксплуатационных расходах). расходы на другие виды общественного транспорта и энергосбережение).

При использовании метро существуют также экономические эффекты для города, например, экономический эффект для города (экономия времени в пути, экономические выгоды, экономия, полученная за счет возрождения центра города, а также сокращение объема сноса жилых и общественных зданий).

Список литературы

1. Будрина Е. В. Транспортно-экспедиционная деятельность : учебник и практикум для среднего профессионального образования / Е. В. Будрина [и др.] ; под редакцией Е. В. Будриной. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 370 с.
2. Духно Н. А. Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / Н. А. Духно [и др.] ; ответственный редактор Н. А. Духно, А. И. Землин. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 379 с.

Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"

3. Землин, А. И. Безопасность жизнедеятельности для транспортных специальностей: противодействие терроризму на транспорте : учебное пособие для среднего профессионального образования / А. И. Землин, В. В. Козлов. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 182 с.
4. Солодкий, А. И. Транспортная инфраструктура : учебник и практикум для академического бакалавриата / А. И. Солодкий, А. Э. Горев, Э. Д. Бондарева ; под редакцией А. И. Солодкого. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 290 с.
5. Морозов, С. Ю. Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / С. Ю. Морозов. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 305 с.
6. Неруш, Ю. М. Транспортная логистика : учебник для академического бакалавриата / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 351 с.
7. Солодкий, А. И. Транспортная инфраструктура : учебник и практикум для среднего профессионального образования / А. И. Солодкий, А. Э. Горев, Э. Д. Бондарева ; под редакцией А. И. Солодкого. — Москва : Издательство Юрайт, 2019. — 290 с.

List of literature

1. Budrina E. V. Freight forwarding activity: textbook and workshop for secondary vocational education / E. V. Budrina [et al.] ; edited by E. V. Budrina. - Moscow : Yurayt Publishing House, 2019. - 370 p
2. Dukhno N. A. Transport law : textbook for secondary vocational education / N. A. Dukhno [et al.] ; responsible editor N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. - 2nd ed., reprint. and add. - Moscow : Yurayt Publishing House, 2019. - 379 p.
3. Zemlin, A. I. Life safety for transport specialties: countering terrorism in transport : a textbook for secondary vocational education / A. I. Zemlin, V. V. Kozlov. - Moscow : Yurayt Publishing House, 2019. - 182 p

Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral"

4. Solodky, A. I. Transport infrastructure : textbook and workshop for academic bachelor's degree / A. I. Solodky, A. E. Gorev, E. D. Bondareva; edited by A. I. Solodky. - Moscow : Yurayt Publishing House, 2019— - 290 p.
5. Morozov, S. Yu. Transport law: textbook for secondary vocational education / S. Yu. Morozov. - 5th ed., reprint. and add. - Moscow : Yurayt Publishing House, 2019. - 305 p
6. Nerush, Yu. M. Transport logistics : textbook for academic bachelor's degree / Yu. M. Nerush, S. V. Sarkisov. - Moscow : Yurayt Publishing House, 2019. - 351 p.
7. Solodky, A. I. Transport infrastructure: textbook and workshop for secondary vocational education / A. I. Solodky, A. E. Gorev, E. D. Bondareva; edited by A. I. Solodky. - Moscow : Yurayt Publishing House, 2019— - 290 p.

© Почуев Я.О., 2021 *Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral" №4/2021.*

Для цитирования: Почуев Я.О. Расчетные методы, используемые при производстве судебной строительно-технической экспертизы// Международный журнал прикладных наук и технологий "Integral" №4/2021