

Největší stavba v historii: BCL zahájena v Moskvě

putin-today.ru/archives/175173

3 марта 2023 г.



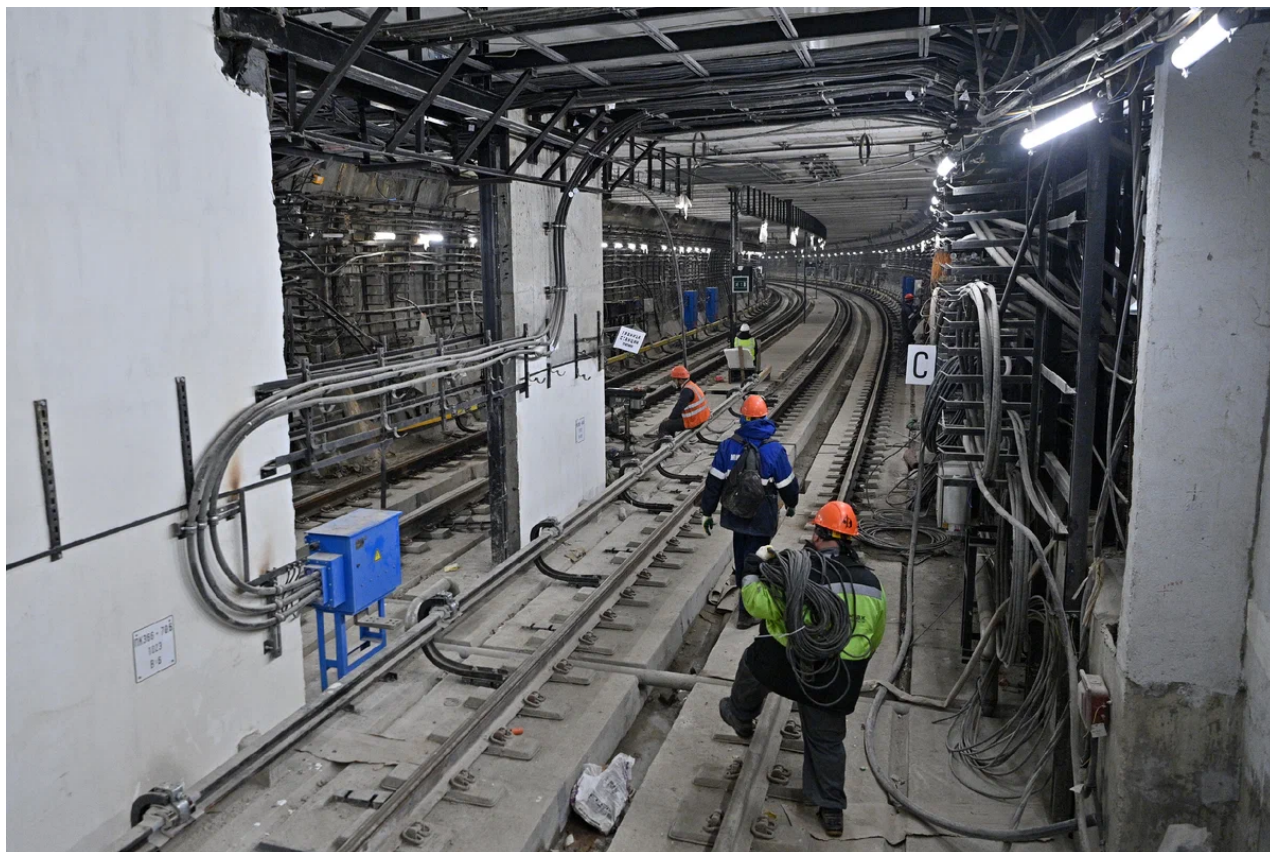
V naší historii neexistují příklady tak rozsáhlého projektu v oblasti výstavby metra. A nejde jen o rozsah staveb, i když jsou působivé: Big Circle Line moskevského metra je 70 km tunelů, 31 stanic a tři depa. Pro srovnání: stávající okruh má 19,4 km a 12 stanic. Zarážející je také rychlost, s jakou byl LCL postaven: tato grandiózní stavba trvala pouhých 11 let, například v březnu 2020 bylo 23 štítů současně v tunelovém režimu při stavbě metra v Moskvě, tento rekord je zaznamenán v Guinnessově knize rekordů. Proto, aby bylo možné efektivně řídit tak obří flotilu TBM, bylo dokonce vytvořeno centrum řízení tunelů. Ve špičkách se do stavby zapojilo více než 11,5 tisíce lidí, což umožnilo dosáhnout rekordního tempa výstavby nových stanic: práce na každé stanici trvaly v průměru 2-3 roky.

Celkem na stavbě LCL pracovalo v různých obdobích 33 TPMK, z toho čtyři obři o průměru deset metrů. Pomocí tunelovacích štítů bylo vybudováno 78 nových tunelů. Celkem bylo pomocí TPMK proraženo cca 95 km tunelů (více než 83 km jednokolejných a cca 12 km dvoukolejných).

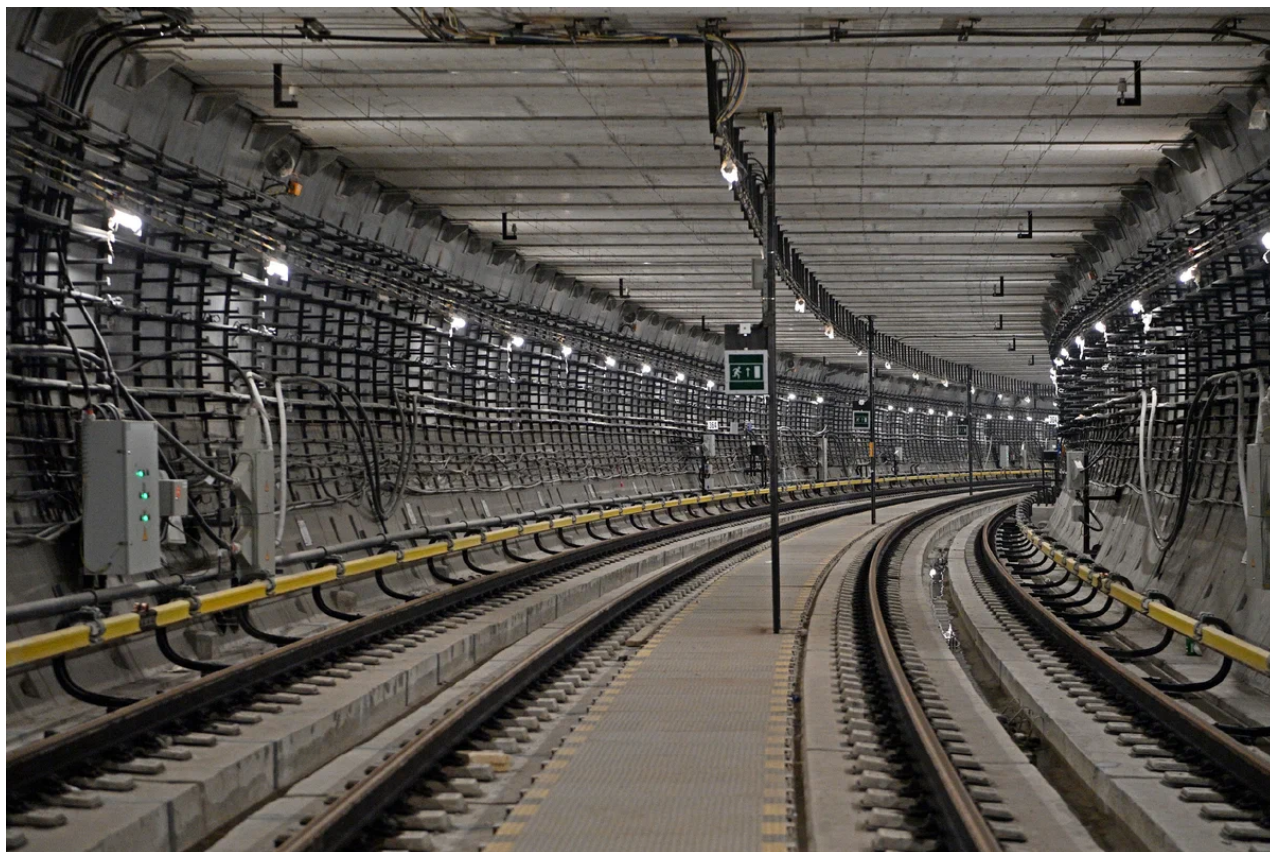


Výstavba BKL začala v roce 2011. Ale samotná myšlenka na vybudování další kruhové linie se objevila mnohem dříve. Již v roce 1947 existovaly plány na vybudování polokruhové trasy metra na jihu a východě města s perspektivou uzavření do okruhu. V 60. letech 20. století se zahrnutím nových území v Moskvě a rozsáhlou výstavbou nových mikrokresů dostaly přednost radiální tratě. Myšlenka byla připomenuta v roce 1985, ale tehdy nebyl dostatek prostředků na realizaci projektu.

V důsledku toho bylo možné se k myšlence vrátit až v naší době. A určitě jsou zpět!



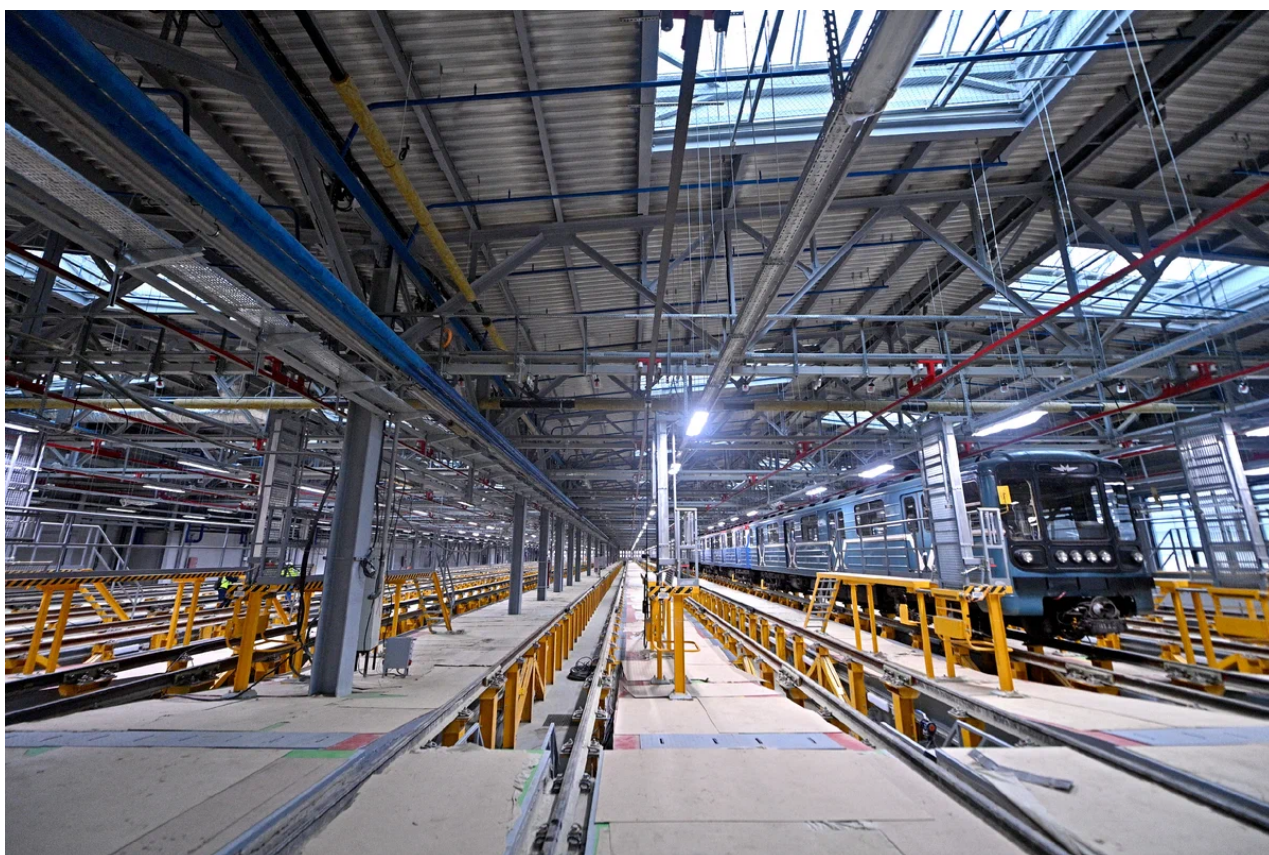
O zahájení stavby BCL rozhodl v roce 2011 moskevský starosta Sergej Sobyjanin a již v roce 2018 bylo v hlavním městě otevřeno 17 stanic a položeno asi 33 km nových tratí. Jde o absolutní rekord v historii metropolitního metra. Ale už v roce 2019 byl překonán rekord, když bylo postaveno 38 km tunelů.



Pokud srovnáme tempo výstavby s evropskými, tak všechna evropská města mají k moskevskému tempu velmi daleko. Moskevské megastavbě mohou co do rozsahu konkurovat pouze gigantická megaměsta Číny. Zde je však třeba mít na paměti, že během výstavby BCL se výstavba nezastavila na radiálních větvích, stejně jako realizace takových projektů, jako jsou MCD a MCC, integrované s moskevským metrem. Například od roku 2011 bylo v hlavním městě zrekonstruováno a postaveno až 11 dep, z nichž šest bylo postaveno od základů: Mitino, Brateevo, Lichobory, Solncevo, Rudnevo a první etapa depa Nižegorodskoje. A pouze 3 z nich byly postaveny v rámci projektu BKL.



Elektrické depo "Nižnij Novgorod".

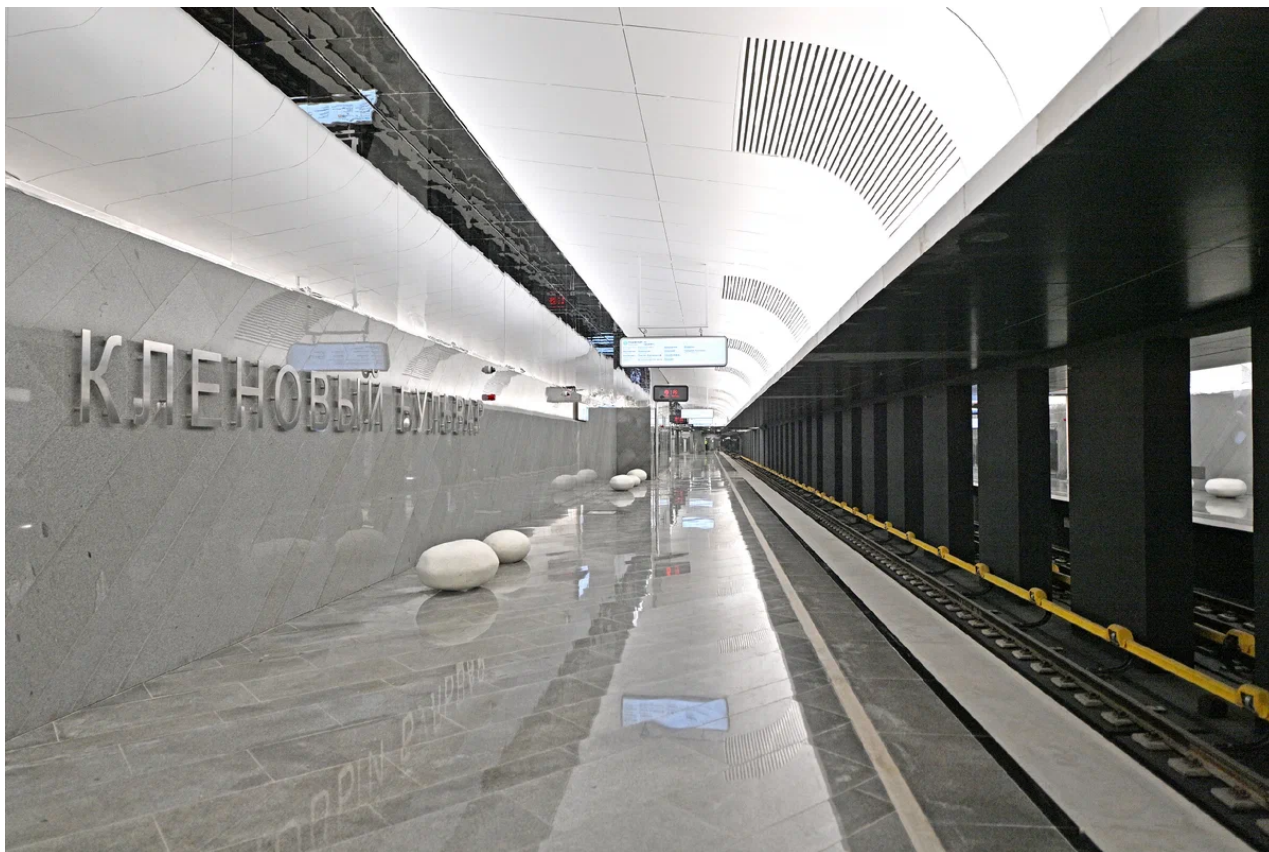


Elektrické depo "Nižnij Novgorod".

Je třeba říci, že výstavba nových tunelů a stanic v podmínkách velkoměsta, stávajících a provozovaných tras metra je velmi obtížný úkol. Úžasná je profesionalita stavitelů a projektantů metra, kteří dokázali novou grandiózní linku metra vměstnat do stávající a již dokončené infrastruktury.

Každá stavba BKL byla svou velkou délkou z technického hlediska jedinečná, na rozdíl od sousedních. Vzhledem k poměrně mělkému uložení stanic bylo někdy nutné v podmínkách obtížné hydrogeologie, ve vodou nasycených půdách, vybudovat novou okružní trať. Při průjezdu tunely bylo navíc nutné zohlednit již existující podzemní stavby a komunikace.





A nyní je tento gigantický projekt spuštěn! Největší okruh metra na světě byl uzavřen a uveden do provozu. Moskevské metro se poprvé od roku 1954, kdy byla uzavřena první Circle Line, radikálně mění a získává novou logiku. V rámci obrovské metropole bude mít dokončení tak rozsáhlého projektu znatelný vliv na rozvoj měst, především změnou a zjednodušením dopravních proudů, vykládkou silnic: vždyť stále více Moskvanů bude přemýšlet o výměně auta za pohodlné, krásné a moderní metro. Mnozí se rozhodnou, že než stát v dopravní zácpě, je lepší sedět se svazkem své oblíbené knihy v pohodlném kočáru.

A ti, kteří už metro použili, si nyní budou muset zvykat na nové, mnohem rychlejší každodenní trasy.

Roman Kovrigin

<https://dzen.ru>