

# Влияние масштабных проектов на экологию г. Пушкино (на примере строительства наземного метро и расширения Ярославского шоссе в районе ст. Мамонтовская)



**Работу выполнила:**

ученица 9 Г класса  
МБОУ СОШ школа № 8  
Мороз Екатерина

**Научный руководитель:**

Учитель географии  
Митрофанова Т.Л.

Пушкино 2020 г.

# Содержание

*Глава 1. История создания Ярославской железной дороги*

- 1.1 Ярославское шоссе*
- 1.2 Необходимость модернизации Ярославского направления – строительство железной дороги.*
- 1.3 Прогресс не стоит на месте.*
- 1.4 Исследовательская часть.*

*Глава 2. Все ли так страшно?*

*Глава 3. Итог исследовательской работы.*

# Цели и задачи

## Цель:

Актуальность строительства легкого наземного метро на базе Ярославской железной дороги и расширения Ярославского шоссе в районе ст. Мамонтовская

## Задачи:

1. История создания Ярославской железной дороги и Ярославского шоссе.
2. Связь между г.Пушкино и г.Москва: железная дорога и автомобильная трасса
3. Влияние масштабных проектов на экологию г.Пушкино

## Объект исследования:

Ярославская железная дорога и Ярославское шоссе в окрестностях г. Пушкино

## Методы исследования:

Наблюдение, статистический и сравнительный анализы.

# *Актуальность темы*

- Я живу в г. Пушкино мкр. Мамонтовка. Всем хорошо известна эта экологически чистая зона – чистые водохранилища, сосновые леса, прославленные стародачные места. Мой дом расположен именно в таком уникальном месте, на территории, находящейся между Ярославской железной дорогой и Ярославским шоссе! И мне небезразличны все те изменения, которые происходят вокруг в последнее время : строительство наземного метро на базе Ярославской железной дороги и расширение Ярославского шоссе. Мне стало интересно, насколько повлияли масштабные проекты на экологию того района, где я живу. И так ли было необходимо вносить существенные изменения в сложившийся уклад жителей города? Чего больше от этих проектов: вреда или пользы для населения город Пушкино?

# Ярославское шоссе



Ярославское шоссе – одна из самых старых и самых важных дорог в истории России. Можно сказать, что она старше самой Москвы. Именно этим путем пришел к Москве-реке ростовский князь Юрий Долгорукий, основатель Москвы. Ему же обязан своим появлением и Переславль-Залесский. Так что через некоторое время дорога соединяла четыре столицы княжеств: Москву, Переславль, Ростов Великий и Ярославль. Позднее посередине между Москвой и Переславлем на ней появился Сергиев Посад. В середине 19 века Ярославскую дорогу модернизировали, засыпали щебенкой и перевели в разряд шоссе, не забыв ввести плату за проезд.

# Ярославское шоссе

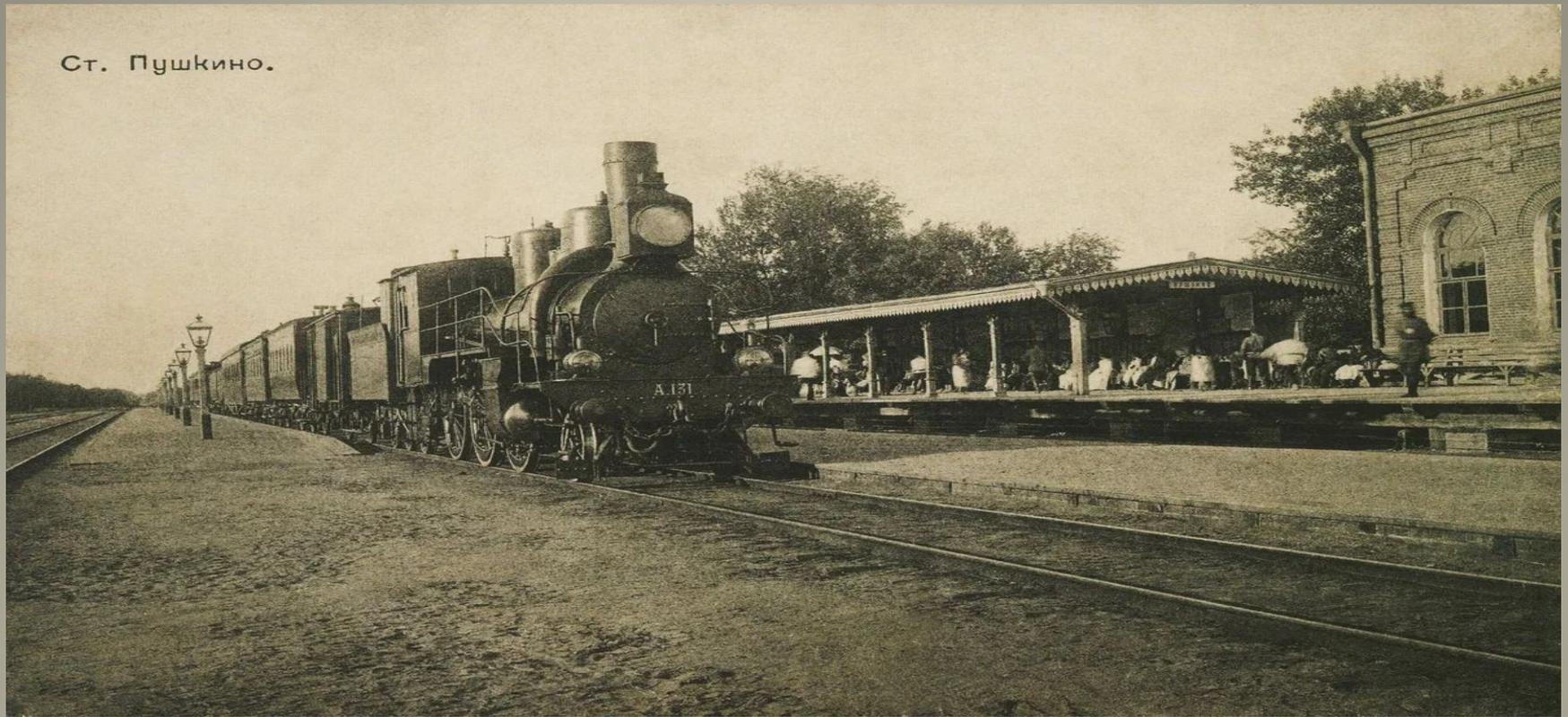
1898 г.



Наше время



Ст. Пушкино.



- Середина XIX века. В России начинается интенсивное строительство железных дорог. Первая, государственная, из Петербурга в Москву была открыта в 1851 году. Железнодорожное строительство требовало больших финансовых вложений. Однако для тех, кто обладал достаточными средствами, оно же сулило и немалую прибыль. Два крупнейших купца-предпринимателя Иван Фёдорович Мамонтов и Василий Александрович Кокорев, решили вложить свои капиталы в постройку дороги от Москвы до Сергиева Посада. Надежду на удачное предпринимательство внушал большой поток богомольцев к Сергию Радонежскому.

Окрестности Пушкина. Листьями. Видъ съ дороги.



По поручению учредителей Северной железной дороги, статистики подсчитали, что на Ярославском шоссе в разных экипажах, от карет и дилижансов до телег, проезжает более 150 тысяч человек и перевозится до 4 миллионов пудов клади в год. И это, не считая примерно 500 тысяч паломников в Троице-Сергиеву Лавру. Так возникла необходимость в строительстве железной дороги.

# История создания Ярославской железной дороги



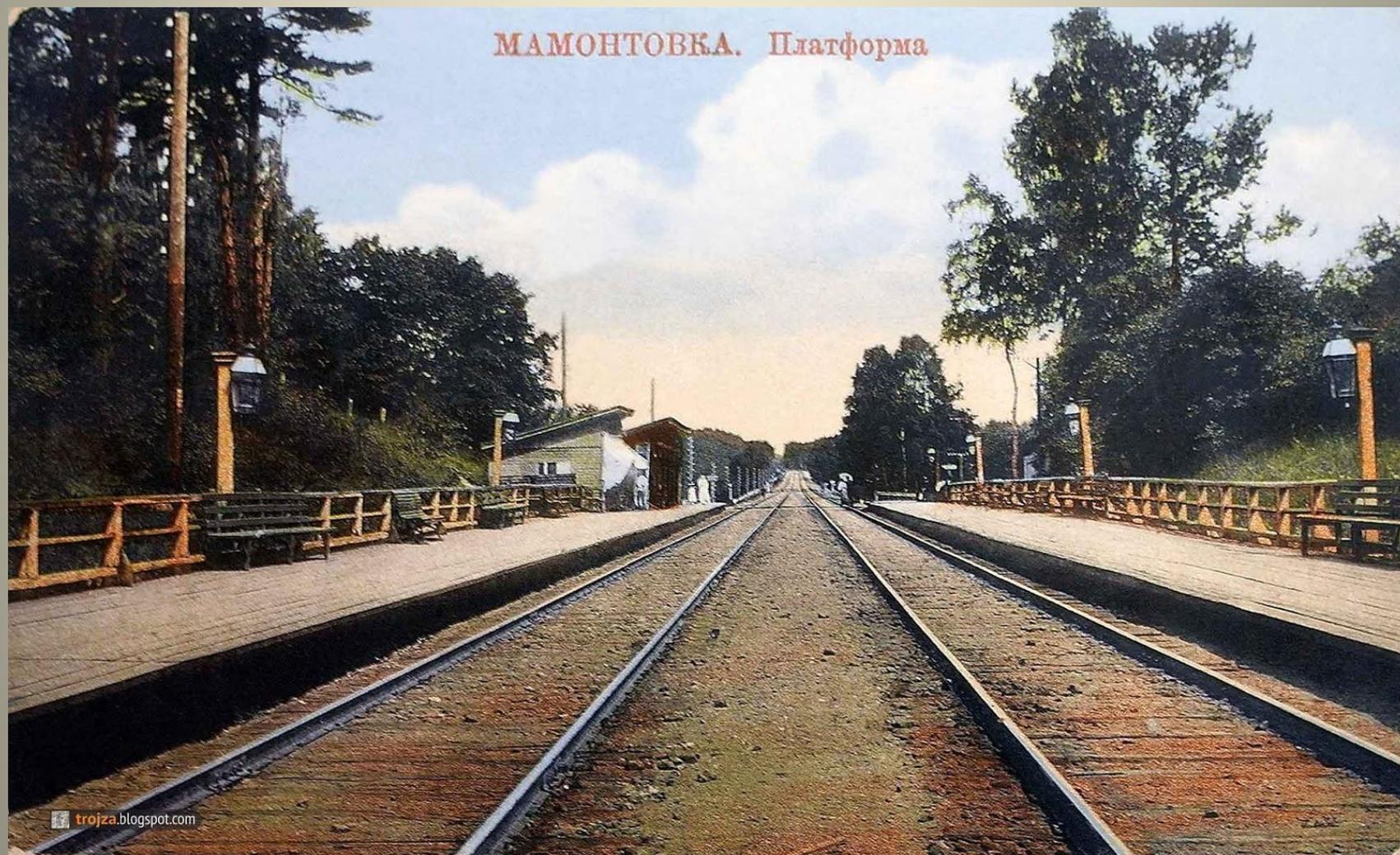
Ф.В. Чижов (1811-1877)



И.Ф. Мамонтов (1802-1869)

Будущий крупный теоретик промышленно-торгового развития России, профессор МГУ Федор Васильевич Чижов одним из первых выдвинул идею строительства стальной магистрали от столицы до Ярославля. Эта идея нашла поддержку у московских купцов, искавших выгодного вложения денег. Таким образом, дорога Москва - Ярославль стала первой частной трассой, построенной в 1862 г. без привлечения иностранного капитала. Активным помощником Ф. В. Чижова стал Иван Федорович Мамонтов, отец известного мецената Саввы Ивановича Мамонтова.

**Станция «Мамонтовская» была первой платформой, появившейся на перегоне между Мытищами и Пушкино.**



# Станция Мамонтовская 1870 год



- Если прокладка железнодорожных путей в нашем крае в 1862 г. была продиктована в основном требованиями крупной текстильной промышленности, то открытие дачных поселков, приносивших владельцам стабильный доход, нередко служило причиной появления промежуточных платформ. Как, например, «Мамонтовская».

# Урон историческому наследию



Мамонтовка, пожалуй, единственная из станций по направлению Москва - Сергиев - Посад, сохранившая колорит ушедшей эпохи.

В Мамонтовке есть множество достопримечательностей, в связи с тем, что она была популярна среди знаменитых людей.

По мнению реставраторов, дачатерем брата Саввы Мамонтова Анатолия Мамонтова может пострадать от вибрации, исходящей от высокоскоростных поездов.

# Дача Горбова



- Дача сгорела в советское время. С расширением железнодорожного полотна, это здание теперь стоит в плане на снос вместо реставрации...

# Станция Мамонтовская

1898 г.



Наше время



# Прогресс не стоит на месте



В ближайшие годы жители Подмосковья смогут добираться до столицы на наземном метро. Московские центральные диаметры свяжут столицу с областью и позволят сократить время в пути.

В то же самое время, «в рамках реконструкции запланировано расширение участка Ярославского шоссе с 6 до 8 полос, строительство двухуровневой транспортной развязки, которая обеспечит выезд и заезд со Староярославского шоссе на трассу М-8 «Холмогоры», а также обустройство съезда с Ивантеевского шоссе в одном уровне и разворот из области в Москву», - говорилось в сообщении на официальном сайте администрации г. Пушкино

# Пробки на Ярославском шоссе

Ярославское шоссе соединяет столицу с чрезвычайно населенной частью области – северо-восточной. Протяженность всей трассы составляет 1271 км. И если на выезде из столицы Ярославское шоссе – это восемь полос для движения транспорта в каждом направлении, то через 12 км от МКАД дорога сужается до двух полос. Крупные подмосковные города, такие как Королев, Мытищи, Пушкино, привлекают большой поток машин в этом направлении, что приводит к значительным заторам, поэтому расстояние в 20–30 км от МКАД считается большим. У водителей шоссе давно стало притчей во языцех: время в пути из пригорода в час пик значительно растягивается.





Ярославское шоссе после расширения в районе  
пос. Тарасовский

Объемы перевозок пассажиров на перспективу до 2020 -2025 гг., млн пасс.



■ В дальнем следовании  
■ В пригородном сообщении

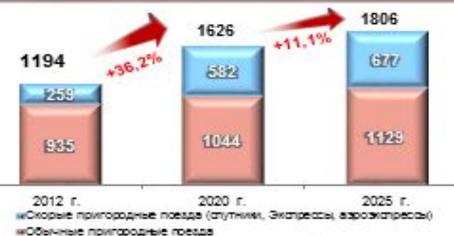
Общая протяженность дополнительных главных путей в период до 2025 года составит

свыше **1500 км.**

В перспективе потребное количество главных путей на головных участках радиальных направлений составит от

**4 до 6 путей.**

Размеры движения пригородных поездов на перспективу до 2020 -2025 гг., пар поездов



■ Скорые пригородные поезда (спутники, Экспрессы, аэроэкспрессы)  
■ Обычные пригородные поезда

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Дополнительные главные пути:

- реализация до 2015 г.
- реализация до 2020 г.
- реализация до 2025 г.
- реализация за пределами 2025 г.
- высокоскоростные линии
- строительство новой соединительной ж.-д. линии между Киевским и Курским направлениями МЖД
- мероприятия, возникающие при нереализации проекта ВСМ Центр-Юг
- развитие сортировочных станций
- развитие участковых станций
- развитие грузовых станций
- перепрофилирование сортировочных станций в грузовые
- реконструкция станций при развитии МОК
- проектируемые ж.-д. вокзалы
- оборудование участка автоблокировкой
- станции «грузового каркаса» Москвы
- территория Москвы

© ОАО «ИЭРТ», П140а.13

Глава Стройкомплекса пояснил, что развитие Ярославского направления увеличит объемы пассажирского движения на 34 пары поездов в сутки к 2020 году и снизит нагрузку на Ярославское шоссе и прилегающую улично-дорожную сеть. А также повысится качество транспортного обслуживания крупных подмосковных городов Мытищи, Королев, Пушкино.



Подготовку территории начали в конце 2017 года, а полная сдача объекта в эксплуатацию намечена на 2025 год с учетом нынешнего экономического кризиса.

# Как же будет проходить подготовка территории?



Экология вокруг Ярославского шоссе претерпевает изменение. По утверждениям некоторых специалистов-экологов, расширение Ярославского шоссе и строительство наземного метро могут внести свой вклад в потепление мезоклимата Московского региона. Этому будет способствовать уменьшение площади защитных лесов Подмосковья, обладающих умеряющим эффектом для климата.



От 40 до 60 % дороги и наземного метро г. Пушкино проляжет по лесным территориям. Под вырубку попадают леса на площади 500 га. По данным организации “Гринпис России”, в результате данного проекта зеленый пояс Москвы сократится на 5%.

Особенно пагубно строительство может сказаться на отдельных видах животных – таких, как кабаны, лоси и косули. Плюс шум, загрязнение, увлажнение почвы.

# Все ли так страшно?

1. Напротив, у других специалистов бытует мнение, что экология г. Пушкино больше выиграет от расширения Ярославского шоссе и постройки легкого метро, поскольку многокилометровые пробки наносят куда больше вреда окружающей среде и жителям близлежащих мест.
2. Данный вид транспорта и модернизированное шоссе привнесут комфорт в жизни людей, сокращают время в пути, тем самым экономя силы трудового населения.
3. Что касается наземного метро, то особо отмечают относительную его безопасность и надежность.
4. Развитие наземного метро по Ярославскому направлению увеличит объемы пассажирского движения и снизит нагрузку на Ярославское шоссе и прилегающую улично-дорожную сеть. А также повысится качество транспортного обслуживания крупных подмосковных городов Мытищи, Королев, Пушкино.

# Вывод исследовательской работы

Время не стоит на месте - всё течёт, всё меняется. Изменяется и облик основных магистралей, соединяющих Москву и Пушкино: Ярославского шоссе и Ярославской железной дороги. Масштабность данных проектов так велика, что существенно затрагивает экологию местности, в которой я живу, облик прилегающих территорий.

Тем не менее, к сожалению, приходится признать факт необходимости и актуальности постройки легкого наземного метро и расширения Ярославского шоссе. В XXI веке без этого не обойтись, так как Москва расширяется, большое количество людей ездит на работу, на учебу. Но мои предпочтения направлены все же в сторону легкого наземного метро как наилучшего варианта мобильного, надежного, безопасного и маневренного транспорта.

Таким образом, я признаю актуальность и своевременность строительства легкого наземного метро на базе Ярославской железной дороги и расширения Ярославского шоссе в районе ст. Мамонтовская.

## ***Используемая литература:***

1. Г.Б. Китайгородский “Поселок Мамонтовка “ 1 часть
2. [www.kvartirazamkad.ru](http://www.kvartirazamkad.ru)
3. [www.w.histrf.ru](http://www.w.histrf.ru)
4. [www.drug-gorod.ru](http://www.drug-gorod.ru)
5. [www.ru-railway.livejournal.com](http://www.ru-railway.livejournal.com)
6. [www.2020god.su](http://www.2020god.su)
7. [www.vuzlit.ru](http://www.vuzlit.ru)
8. <file:///C:/Users/сергей/Desktop/Пушкино.webp>
9. <https://stroi.mos.ru/news/khusnullin-riekonstruksiia-iaroslavskogho-zh-d-napravlieniia-pozvolit-zapustit-mtsd-5?from=cl>