

Обзорная статья транспортной ситуации в Москве.

Одна из самых острых проблем Москвы – транспортная. Ежегодно возрастающий пассажиропоток метрополитена, перегруженные электрички в часы пик, многокилометровые пробки частного транспорта, парализующие общественный наземный транспорт стали сигналом надвигающегося транспортного коллапса. Чтобы его предотвратить, власти столицы, используя опыт других стран, в последние несколько лет пошли на ряд мер.

Самая заметная – это введение выделенных полос для общественного транспорта практически на всех московских трассах, а также крупного штрафа в случае нарушения этого правила. И хотя эта мера и вызвала бурю недовольства у столичных водителей, она дала автобусам и троллейбусам новую жизнь, а также позволила убрать несанкционированную парковку с края проезжей части. На сегодняшний день общая протяженность полос для общественного транспорта достигла двухсот километров. В результате больше миллиона человек в день пользуется маршрутами, которые проходят через выделенные полосы.

Введение платных парковок внутри садового кольца, в районе делового центра «Москва-Сити» и 14 близлежащих улиц – это ещё один повод отказаться от машины как средства добраться до своего рабочего места. Суммарный штраф (в случае эвакуации автомобиля) в размере восьми тысяч рублей весомый аргумент против нарушения данного правила. «Результаты такие: в зоне платной парковки в центральной части города скорость движения увеличилась от 10% до 15%, разные люди, разные экспертные организации по-разному меряют, по-разному считают, но эффект точно есть. Он, мало того, заметен для всех автомобилистов без исключения» - сообщил заместитель мэра Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов. С 25 декабря 2014

года ещё на 479 улицах Москвы появится зона платной парковки, 25 из которых, находятся за пределами Третьего транспортного кольца.

Для решения проблемы многокилометровых пробок, которые возникают по причине большого количества светофоров, на всех крупных шоссе строятся дороги-дублеры для удобного съезда, надземные и подземные проезды и переходы. Одной из ключевых дорог столицы является Московская кольцевая автодорога. Над проектом МКАД задумались еще в 1937 году, а строительство началось в 50-е. Строительство кольца, протяженностью 109 км, закончили за пять лет. Первая серьезная реконструкция МКАД была произведена в 1993 году. Основной задачей модернизации дороги стало ее расширение, кроме того сделали современную систему освещения. Сегодня МКАД реконструируют вновь. Развязки типа «клеверный лист» перестали справляться с транспортным потоком. По реконструкции 15 развязок на МКАД уже приняты решения, 5 из них находятся в стройке. Уже завершена реконструкция развязок на пересечении МКАД с Ленинградским и Ярославским шоссе и построена развязка на пересечении МКАД с улицей Подольских Курсантов.

Ситуацию с метрополитеном можно назвать стабильно удовлетворительной. Это единственный вид транспорта, который не позволил остановить транспортный процесс в столице. Да, введение выделенных полос чуть уменьшило нагрузку на метрополитен, но платные и перехватывающие парковки наоборот увеличили пассажиропоток. МКЖД же, начиная с 2016 года, ежегодно будет перевозить более 250 млн. пассажиров, что, конечно, улучшит ситуацию в метрополитене, который ежедневно перевозит более 8 млн пассажиров.

«Перегруженность того же метрополитена, несмотря на то что он один из самых больших в мире, составляет 40%. Мы по перегруженности приближаемся к токийскому метро. Попытка

перевести перевозки на общественный транспорт, на метро невозможна, если мы не будем улучшать качество и протяженность линий. Мы такую программу приняли, мы последовательно ее продолжаем реализовывать», — отметил мэр Москвы Сергей Собянин, обсуждая с президентом России Владимиром Владимировичем Путиным перспективы решения транспортных проблем города. На самом деле, удлинение линий метро в сторону области, еще больше ухудшает ситуацию в самом метро, так как все больше жителей Подмосковья бросают машины на перехватывающих парковках около конечных станций. В результате, на некоторых линиях метро уже на конечных станциях вагоны набиваются «под завязку». Сложившаяся ситуация получила название «Эффект Выхино», в честь станции «Выхино» которая является второй по загруженности на Московском метрополитене (после Комсомольской). Близ станции заканчивается ряд автобусных маршрутов, расположена одноименная железнодорожная станция, а также две автомобильные парковки на 600 машиномест. Станция перестала справляться с пассажиропотоком, поэтому у ряда пригородных электропоездов остановка на платформе «Выхино» отменена.

На подходе еще один важный проект Москвы – Малое кольцо Московской железной дороги (МКЖД), за эксплуатацию которого будет отвечать Московский метрополитен. Запуск пассажирского движения по МКЖД позволит соединить метро с железной дорогой. Специально для этого проекта разрабатывается совершенно новый вид составов. Электрички, которые планируется запустить по МКЖД не позднее 1 января 2016 года, будут рассчитаны на максимальную скорость 120 км в час. Предполагается, что в новых вагонах пространство сэкономят за счет отсутствия тамбуров — вместо них оператор организует так называемую "тепловую завесу" - будет подогревать воздух вентиляторами.

Первый заместитель генерального директора ОАО "МКЖД" Алексей Зотов заявил, что на станции МКЖД пассажиры смогут проходить по билету метро, однако им придется прикладывать его к турникету не только на вход, но и на выход. Списываться при этом будет только одна поездка.

Реализация проекта реконструкции и развития Малого кольца Московской железной дороги позволит значительно снизить транспортную напряженность в Москве и перейти на качественно новый уровень в обслуживании пассажиров внутригородским рельсовым транспортом.

За последние годы для решения транспортной проблемы было потрачено много сил и, особенно, финансов, но ещё много предстоит сделать для того, чтобы перемещение москвичей и гостей по столице стало более быстрым и комфортным.