

«ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПОДМОСКОВЬЯ СРАВНИМО СО ЗНАЧЕНИЕМ МЕТРОПОЛИТЕНА ДЛЯ МОСКВЫ»

В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ СЕТЬ ПРИГОРОДНЫХ ЭЛЕКТРИЧЕК СВЯЖЕТ В ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ВСЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ, ВКЛЮЧАЯ ГЛАВНЫЕ АЭРОПОРТЫ, РАССКАЗАЛ ВГ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕТР ИВАНОВ.

BUSINESS GUIDE: С 2016 года начнет работать схема территориального планирования транспортного обслуживания Московской области. На что повлияет этот документ? Каковы направления развития транспорта в Подмоскowie?

ПЕТР ИВАНОВ: Это большая системная работа, которая на годы закладывает дальнейшее развитие транспортной системы Подмоскowie. Самое главное в том, чтобы оставить свободными те коридоры, которые при развитии московской агломерации будут необходимы для развития транспортных связей — как железнодорожного транспорта, так и автомобильных дорог, обеспечения транспортной доступности аэропортов. Схема территориального планирования была изначально утверждена еще в 2007 году. Сейчас она пересмотрена с учетом мнения отраслевиков по каждому направлению. В марте этого года основные направления развития транспортной системы обсуждались с руководителями всех муниципальных образований. На самом деле вопрос гораздо шире, чем просто развитие транспорта: схема касается и строительного блока, и блока ЖКХ — необходима координация развития всех инженерных систем на территории Подмоскowie и муниципальных образований.

ВГ: Сейчас расширяются пропускные способности железнодорожной инфраструктуры — в частности, идет строительство дополнительных главных путей. Как, по вашему мнению, реализация этой программы изменит пассажирский трафик между Москвой и областью?

П. И.: Во-первых, традиционно сложившаяся маятниковая миграция требует качественной работы железнодорожного пригородного транспорта, значение которого для Подмоскowie сравнимо со значением метрополитена для Москвы. ОАО РЖД совместно с правительством Московской области и правительством Москвы разработана Программа первоочередных проектов развития железнодорожной инфраструктуры в Московском железнодорожном узле в 2012–2020 годах, реализация которой позволит снизить интервал движения электропоездов в часы пик до 3–5 минут, что сопоставимо с интервалом движения поездов в подземном метро.

Один такой проект уже реализован: с 1 октября введен в эксплуатацию четвертый главный путь на участке Москва—Крюково. Это позволило увеличить количество поездов на этом направлении. Кроме того, запущено движение скоростных поездов «Ласточка» в количестве 30 пар: 22 пары до Крюково и 8 до Твери, которые делают остановки в городах Химки, Сходня, Солнечногорск и Клин. С 1 февраля 2016 года парк будет увеличен еще на 15 пар поездов — 8 до Крюково и 7 до Твери. Это создает интенсивность движения с промежутком 3–5 минут в пиковые часы, а провозная способность позволяет существенно снять нагрузку с тех пригородных поездов, количество которых не уменьшилось: направление обслуживает 84 пары «обычных» поездов.

НА «ЛАСТОЧКИ» ПЕРЕСЕЛИ НЕ ТОЛЬКО Пассажиры ЭЛЕКТРОПОЕЗДОВ, НО И ТЕ, КТО РАНЬШЕ ПРЕДПОЧИТАЛ ДОБИРАТЬСЯ ДО МОСКВЫ АВТОБУСОМ ИЛИ НА ЛИЧНОМ АВТОМОБИЛЕ



ЮРИЙ МАШКОВ / ТАСС

Немаловажно и сокращение времени в пути. Например, от Клина до Москвы раньше можно было доехать за полтора часа, а сейчас — за 54 минуты. Из Химок можно доехать за 16 минут, из Крюково — за 25 минут. То есть область ощутимо «приблизилась» к Москве. Поэтому и пассажиропоток «Ласточек» растет с каждым днем. Он начинался с 3–4 тыс. пассажиров в сутки в начале октября, а сейчас вырос в будние дни до 14 тыс. Надеемся, что по мере привыкания пассажиров к этому виду транспорта объем перевозок будет расти и дальше.

ВГ: То есть пассажиры электричек выбрали наиболее комфортный и быстрый способ передвижения?

П. И.: Нет, это не просто перераспределение нагрузки. Произошел суммарный рост пассажиропотока, то есть на «Ласточки» пересели не только пассажиры электропоездов, но и те, кто раньше предпочитал добираться до Москвы автобусом или на личном автомобиле. Пока пассажиропоток увеличился на 4%, но мы прогнозируем, что эта цифра будет расти.

ВГ: Где появятся дополнительные пути в ближайшее время?

П. И.: В первую очередь на Горьковском и Ярославском направлениях. Кроме того, по нашей инициативе в программу был включен ряд проектов, в том числе строительство второго дополнительного пути до Балашихи, который сейчас проектирует ОАО РЖД. В настоящий момент от Речутова до Балашихи пролегает однопутная дорога и интервал в час пик не может быть сокращен менее, чем до 45 минут. После окончания строительства этот интервал будет сокращен до 10–15 минут. Сейчас люди оттуда выезжают на автомобильном транспорте по автодорогам, которые перегружены — и Горьковское, и Носовихинское, и Щелковское шоссе. Между тем Балашиха — это крупная агломерация с населением более 400 тыс. человек, а транспортная доступность там пока очень низкая.

Также в этом году планируется завершение строительства второго пути от поселка Авиационный до Домодедово. Это позволит увеличить частоту поездов «Аэроэкспресс» в часы пик, оптимизировать доставку топлива до аэропорта Домодедово железнодорожным транспортом.

ВГ: Как вы относитесь к тому, что отдельные маршруты электричек могут быть заменены автобусным транспортом?

П. И.: Автобус всегда использовался как транспорт, подвозящий людей как к станциям метрополитена, так и к железнодорожным пересадочным узлам. Однако сейчас в отдельных регионах малонаселенные маршруты пригородных поездов где-то заменяются на автобусы. В Подмоскowie результаты таких расчетов нам пока предоставлены не были и конкретных предложений от перевозчиков, ЦППК и МТППК, не поступало. Если все-таки такие предложения поступят, мы будем рассматривать их в установленном порядке с точки зрения востребованности этих маршрутов и стоимости их обслуживания для бюджета.

ВГ: Что касается оплаты проезда в общественном транспорте. Москва давно говорит о том, что карту «Тройка» собираются интегрировать с системами проезда других регионов. В Подмоскowie своя система оплаты за проезд в общественном транспорте — карта «Стрелка». Возможен ли интеграция двух, по сути, разных платежных систем в одну в ближайшем будущем?

П. И.: «Стрелка» впервые появилась в начале этого года, а массовое распространение получила в июне. Разговоры о том, что у Москвы и Подмоскowie должна быть единая карта оплаты, шли задолго до этого. Но сегодня «Стрелка» — это молодой продукт. Мы только приближаемся к 1 млн реализованных карт. Если быть точным, то на сегодняшний день продано и эксплуатируется на территории Московской области 930 тыс. карт и еще не все решения по этой карте окончательно реализованы. Технологически это возможно — при разработке карты «Стрелка» были учтены необходимые технические особенности, позволяющие провести интеграцию.

В принципе к интеграции готовы и в Москве, и в Подмоскowie, но решение будет реализовано после того, как будут согласованы все условия этого взаимного проникновения.

ВГ: За три года в Москве было продано 5 млн карт «Тройка», а у вас меньше чем за год почти 1 млн?

П. И.: Надеюсь, что через три года у нас будут такие же результаты. Одно могу сказать: сейчас более 50% автобусных поездок уже оплачивается картами «Стрелка», а в ряде крупных населенных пунктов, таких как Коломна или Клин, уровень проникновения ЕТК свыше 70%. И это говорит о том, что продукт востребован и пользуется спросом.

ВГ: Мы уже говорили о том, что схема территориального планирования транспортного обслуживания Московской области предусматривает в том числе развитие аэропортов. Сейчас активно обсуждается возможность включения аэропорта в Раменском в состав транспортной инфраструктуры гражданской авиации для грузовых и чартерных пассажирских рейсов. Станет ли Жуковский четвертым аэропортом в Московском авиаузле?

П. И.: Когда пассажиры будут покупать билеты на авиарейсы авиакомпаний, которые будут вылетать из аэропорта Жуковский, тогда мы с уверенностью сможем сказать, что этот аэропорт стал четвертым в составе Московского авиаузла.

Сегодня строительство терминала находится фактически в завершающей стадии. Мы считаем, что до конца года все работы, связанные со строительством, монтажом оборудования, инженерией, коммуникациями, монтажом специального терминального и таможенного обо-

рудования, будут завершены. Первые полеты аэропорт обещает принимать и отправлять весной 2016 года. Скорее всего, это будет в марте.

Площадь самого терминала будет составлять 17 тыс. кв. м. Терминал будет отвечать не только всем современным требованиям к комфорту пассажиров, но и будет готов к приему международных и грузовых рейсов. С точки зрения безопасности, прохождения таможенной и всех остальных процедур аэропорт будет соответствовать всем самым современным требованиям. Готовится также и наземная инфраструктура: строятся дополнительные площадки для парковки автомобилей — на первом этапе на 320 и 600 машино-мест. На втором этапе, который должен быть реализован до 2020 года, речь идет уже о парковках на 600 и 900 машино-мест.

По экспертным оценкам, в 2016 году ожидается пассажиропоток 1,8 млн человек, а к 2020 году количество пассажиров аэропорта Жуковский должно составить около 12 млн в год. То есть примерно столько же, сколько сейчас обслуживает аэропорт Внуково. Если учитывать потребность населения в полетах лоукостеров, перспективы у этого аэропорта есть.

ВГ: Будут ли развиваться подъездные пути к аэропорту? Возможно ли строительство здесь железнодорожных путей с последующим запуском «Аэроэкспресса»?

П. И.: От станции Отдых до аэропорта можно быстро добраться на автобусе. Недавно открыта станция метро «Котельники», от которой всего 40 минут пути на специально организованном автобусном маршруте. Кроме того, сейчас заканчивается проектирование реконструкции улицы Наркомвод, которая из двухполосной станет четырехполосной, что позволит обеспечить быструю транспортную связь с трассой М5 «Урал» и самим городом Жуковским.

В наших планах есть строительство хорды скоростного легкорельсового транспорта, проект предусматривает прокладку одной из линий к аэропорту Жуковский. В данном случае, наверное, она больше не для пассажиров, а для персонала аэропорта и для обеспечения связи между аэропортами Жуковский и Домодедово. Ветка протянется от Подольска через Домодедово в Раменское с заходом в новый аэропорт.

Также ведется разработка вариантов прохождения «Аэроэкспресса» к Жуковскому, стоимость и детали трассировки сейчас уточняются. Пока говорить об этом рано, так как в действующую генеральную схему развития ни один из них не вошел. Но возможность железнодорожного сообщения есть. Есть даже существующие пути, которые пока не предназначены для доставки пассажиров и сейчас используются лишь для доставки грузов. В случае если развитие аэровокзала будет происходить по проектному сценарию, прокладка ветки «Аэроэкспресса» будет просто необходима.

Интервью взял АЛЕКСАНДР ФРОЛОВ