

«Иволгами» на тех же маршрутах будут курсировать обычные электрички и пригородные экспрессы.

Полноценное регулярное сообщение в тактовом режиме будет введено на МЦД на втором этапе, когда будет завершено строительство дополнительных железнодорожных путей на всем протяжении новых маршрутов и закуплены новые партии поездов. Это позволит полностью вывести движение на отдельную двухпутную магистраль, где будет ходить только «наземное метро», полностью оснащенное новой цифровой системой управления движением, как на МЦК.

Кстати сказать, строительная фаза проекта МЦК еще далеко не завершена: сейчас ОАО РЖД заканчивает строительство соединительных путей и остановочных пунктов, связывающих кольцо с двумя оставшимися радиальными ветками пригородного сообщения — Ярославским направлением Московской железной дороги (в сентябре открывается новая платформа Северянин с пересадкой на станцию МЦК «Ростокино») и Октябрьской железной дорогой (на ней до конца года должна быть достроена пересадочная станция НАТИ). Эти работы должны быть закончены синхронно с запуском первых МЦД.

МОСКВА СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ Все эти гигантские даже по международным меркам инвестиции не только плата за преодоление индустриального наследия предыдущей эпохи градостроительства в Москве, но и весьма амбициозный проект по улучшению качества жизни людей. Впрочем, планируемые эффекты имеют все шансы быть достигнутыми: уверенность властей в успехе проекта МЦД подкрепляется уже полученными результатами от запуска тактового движения по МЦК, которые превзошли все первоначальные ожидания. В пяти районах города впервые появился внеуличный транспорт, который не зависит от погоды и пробок на автодорогах, а общая площадь зоны влияния МЦК оценивается в 10,8 тыс. га, или около 12% территории Москвы внутри МКАД.

После запуска движения по кольцу существенно снизилась нагрузка на метрополитен, прежде всего на Кольцевую (на 15%) и Сокольническую линии (более чем на 20%). Еще больше повезло московским вокзалам: каждый день на Ленинградский и Ярославский в часы пик приезжает на 20% меньше пассажиров, на Казанский — на 30%, на Курский — на 40%. После завершения последних строительных работ на МЦК трафик на всех видах общественного транспорта Москвы уменьшится еще больше.

Транспортные и агломерационные эффекты от запуска МЦД будут еще более значительными, поскольку объединение пригородных маршрутов в общую транспортную систему столицы многократно усилит уже достигнутые преимущества от МЦК и других железнодорожных проектов

МЦД ОЖИВИТ ПРОМЗОНЫ

Строительство и запуск пассажирского движения по МЦД откроют масштабные территории для коммерческого освоения в городской черте. Теперь кроме промышленных зон вокруг МЦК, на которых уже заметна серьезная предпринимательская активность, в коммерческий оборот будут вводиться обширные индустриальные территории вокруг радиальных направлений, где проходят первые маршруты МЦД.

Как сообщила в конце августа газета РБК со ссылкой на свои источники, сейчас в ОАО РЖД обсуждается проект масштабной застройки территорий промышленных зон, мест размещения вспомогательных зданий и объектов железнодорожной инфраструктуры, включая распределительные грузовые терминалы в городской черте. Речь идет о гигантских территориях, простирающихся от Киевского, Белорусского и Курского вокзалов вплоть до Третьего транспортного кольца, а также грузовые дворы «Москва-Бутырская» возле Савеловского вокзала и «Москва-Митово-2» в Сокольниках. Предполагается, их будут осваивать ОАО РЖД и ее дочерняя компания «РЖД-Недвижимость».

Общая площадь будущей зоны рекультивации и застройки коммерческой и жилой недвижимостью составляет свыше 150 га, строительные проекты будут главным образом учитывать нужды развития железнодорожной инфраструктуры вокзалов, но и коммерческие строительные проекты могут принести ОАО РЖД десятки миллиардов рублей дополнительных доходов от продажи и аренды недвижимости. По оценкам экспертов, опрошенных изданием, даже в нынешнем неразвитом состоянии этих территорий их рыночная цена составляет около 30 млрд руб. Причем только смена градостроительного статуса этих территорий, позволяющая начать застройку жилой и коммерческой недвижимостью, повысит стоимость этих участков многократно — с 700 млн руб. до 10 млрд руб.

В июне также стало известно о проекте рекультивации территории Рижского грузового двора. В рамках соглашения ОАО РЖД и компании ДОМ.РФ, входящей в госкорпорацию ВЭБ.РФ, подписанного на ПМЭФ-2019, предполагает, в частности, строительство нового современного района административных зданий, где расположатся в том числе аппарат и ключевые функциональные подразделения самой монополии, а ныне занимаемые площадки ОАО РЖД готово отдать в коммерческий оборот и полностью реконструировать. По словам генерального директора ОАО РЖД Олега Белозерова, у монополии 60 зданий в Москве, расположенных на площади свыше 360 кв. м. «Мы очень большой собственник и располагаемся в зданиях, которые построены 30, 40 и более лет назад. Технологии идут вперед, и чтобы обеспечить новый уровень информатизации, цифровизации, нам необходимы новые условия», — пояснил он необходимость строительства новой штаб-квартиры ОАО РЖД. Транспортную доступность нового городского района будут обеспечивать линии МЦД D2, D3 и D4.



ЭЛЕКТРОННЫЙ МАРШРУТИЗАТОР ПОЗВОЛЯЕТ УЖЕ СЕГОДНЯ ВЫБРАТЬ ОПТИМАЛЬНЫЕ ПЕРЕСАДКИ НА МЕТРО И МЦК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ D1 И D2

в регионе. А бурное развитие Московского метрополитена, включая строительство самой длинной Большой кольцевой линии и продолжение радиальных линий подземки, синхронизировано с развитием диаметральных наземных маршрутов, что только преумножит позитивный эффект.

На маршруте D1 Одинцово—Лобня после завершения двух этапов проекта пассажиропоток вырастет с нынешних 12,2 млн, до 42,9 млн человек (в 3,5 раза), на линии D2 Нахабино—Подольск — с 21 млн человек до 48,6 млн (в 2,3 раза). Запуск D1 сократит время в пути до Москвы для жителей Московской области в среднем до 50%, поездки по городу станут короче для жителей почти 20 столичных районов. Метрополитен почувствует снижение трафика примерно на 12% на загруженных участках Серпуховско-Тимирязевской, Арбатско-Покровской, Таганско-Краснопресненской и Филевской линий метро.

С открытием D2 среднее время в пути в Москву для жителей Нахабино, Красногорска, Подольска и других близлежащих населенных пунктов сократится примерно на 30%, сэкономят время на ежедневные поездки смогут москвичи из почти 30 районов столицы. Дополнительно снизится нагрузка на Серпуховско-Тимирязевской, Арбатско-Покровской, Таганско-Краснопресненской, Замоскворецкой и Калужско-Рижской линиях.

БИЛЕТНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

Один из самых важных вопросов при построении современной городской транспортной системы — взаимная интеграция механизмов оплаты проезда и разработка привлекательного тарифного меню для пассажиров. Удобство оплаты проезда рассматривается современными агломерационными инженерами в качестве ключевого фактора создания инновационного пассажирского сервиса по принципу «услуги бесшовной мобильности», получившему международное название MaaS (Mobility-as-a-service, см. материал об этой урбанистической концепции на стр. 13). В августе правительство Москвы обнародовало основные принципы новой тарифной системы на МЦД, благодаря которой, по подсчетам Сергея Собянина, москвичи и гости столицы смогут ежедневно экономить на поездках по Москве до 50%, а по области — до 75% затрат на проезд.

В создаваемой новой городской транспортной системе выделены три тарифные зоны. По Центральной зоне — при передвижении в городской черте по D1 между станциями Марк и Сетунь, по D2 — между Волоколамской и Осташево — проезд будет стоить 38 руб., как и на других видах московского общественного транспорта. В зоне «Пригород» — от указанных выше станций до конечных остановок D1 и D2 — стоимость проезда увеличится до 45 руб. А в зоне «Дальняя», когда начальная или конечная точка пути будет находиться вне маршрутов МЦД, к этому тарифу будет прибавляться и стоимость железнодорожного билета

АКЦЕНТ НА ИНФОРМИРОВАНИИ

Одна из важных особенностей запуска новых пассажирских маршрутов с регулярным сообщением — необходимость проинформировать людей о новых возможностях и преимуществах альтернативных путей проезда и сразу привлекать их к использованию. Ведь инвестиции, которые вложены в строительство новых железнодорожных путей и станций, должны возвращаться в бюджет в том числе за счет продаж билетов.

Для того чтобы пассажиры сразу после запуска первых МЦД могли пользоваться новой транспортной системой, Московский метрополитен в ближайшее время обновит всю систему пассажирской навигации и установит 160 тыс. новых элементов навигации. Чтобы пассажиры заранее ориентировались в новой системе, метрополитен запустил специальный сайт mcd.mosmetro.ru, а по Кольцевой линии пустили специальный тематический поезд, посвященный проекту МЦД. «Мы хотим, чтобы еще до запуска проекта пассажиры смогли узнать о его маршрутах, способах оплаты проезда и новых современных пассажирских сервисах», — сообщил первый заместитель руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Гамид Булатов. По расчетам, за тот год, что поезд будет ходить по линии, в нем проедут около 7 млн человек.

А в конце прошлого года Сергей Собянин лично открыл целый павильон МЦД на площади Киевского вокзала, работающий ежедневно с девяти утра до девяти вечера. В павильоне проводятся бесплатные экскурсии для всех желающих, записаться на каждую экскурсию можно через специальный раздел на сайте Московского метрополитена.

Выставка подробно рассказывает о маршрутах МЦД, сроках запуска первых диаметров, способах оплаты проезда, новых сервисах для пассажиров в поездах и на станциях. В павильоне всем доступен электронный маршрутизатор, с помощью которого уже до запуска движения по МЦД можно проложить новые маршруты по Москве и Подмоскovie и прикинуть разницу во времени в пути для регулярных поездов.

В полноразмерном макете поезда «Иволга» для посетителей открыта кабина машиниста, где с помощью очков виртуальной реальности можно прокатиться по первым двум диаметрально маршрутам новой городской транспортной системы. В зоне дополненной реальности можно посмотреть на новые маршруты с высоты птичьего полета, увидеть 3D-макеты будущих станций и транспортно-пересадочных узлов МЦД, создать собственный дизайн компоновки «Иволги», включая вариант обивки сидений.

Сам по себе павильон позволяет проводить и другие мероприятия. В павильоне отмечают городские и государственные праздники, проходят еженедельные лекции историков, экскурсоводов, журналистов и участников проекта МЦД. По состоянию на конец августа в павильоне МЦД побывали уже 110 тыс. человек.

в соответствии с действующими тарифами на пригородные электрички. При этом все пассажиры, у кого есть право на бесплатный проезд в метро и пригородных электричках, смогут бесплатно ездить и по МЦД. Провоз велосипедов и домашних животных по МЦД также будет бесплатным.

Главным средством оплаты проезда на МЦД будет транспортная карта «Тройка». Она обеспечит не только беспрепятственный проход через турникеты на всех видах рельсового транспорта, но и будет давать право бесплатной пересадки с МЦД на метро или МЦК в течение 90 минут. Бесплатных пересадок с МЦД на наземный общественный транспорт Москвы не предполагается, но стимулирующий тариф предусмотрен: стоимость проезда на городском автобусе, троллейбусе и трамвае в течение 90 минут после проезда по Центральной зоне МЦД будет стоить 21 руб., для пассажиров из «Пригорода» и «Дальней» зоны — 38 руб.

Подмосковная карта «Стрелка» с записанными на нее пригородными билетами на электричку тоже будет позволять оплатить проезд по МЦД, но права на бесплатную пересадку на столичное метро не даст — для этого требуется доработка и замена используемых в ней электронных чипов. По той же причине на МЦД не будут работать бумажные проездные Московского метрополитена типа «Единый»: устанавливаемый в них электронный носитель нуждается в доработке и замене.

За проезд по МЦД можно будет заплатить и старым способом, купив «бумажный» билет в кассе или билетом автомате ЦППК, но льготные пересадки на московский транспорт по нему тоже не предусмотрены.

Тем не менее не будет взиматься плата за пересадку между D1 и D2, МЦК и метрополитеном для детей и учащихся, если они используют социальную карту студентов и школьников. Стоимость льготного абонемента для студентов и школьников по зоне «Пригород» будет объявлена правительством Московской области позже. Действующие льготы для дошкольников в Москве и Подмоскovie различаются: сейчас проезд на пригородных поездах бесплатный для детей до 5 лет, а в метро — для детей до 7 лет. В связи с этим правительствами принято решение унифицировать возраст детей для бесплатного проезда, а потому на МЦД, в метро и всех пригородных электричках бесплатно смогут ездить дети до 7 лет.

Турникеты на станциях МЦД будут оборудованы терминалами для бесконтактной оплаты проезда картами, поддерживающими технологии PayPass/PayWave и смартфонами с технологиями Samsung Pay, Apple Pay и Google Pay. Стоимость проезда по Центральной зоне МЦД при оплате бесконтактными и безналичными способами составит 42 руб., цены билетов в зонах «Пригород» и «Дальняя» при таком способе оплаты пока не согласованы. ■