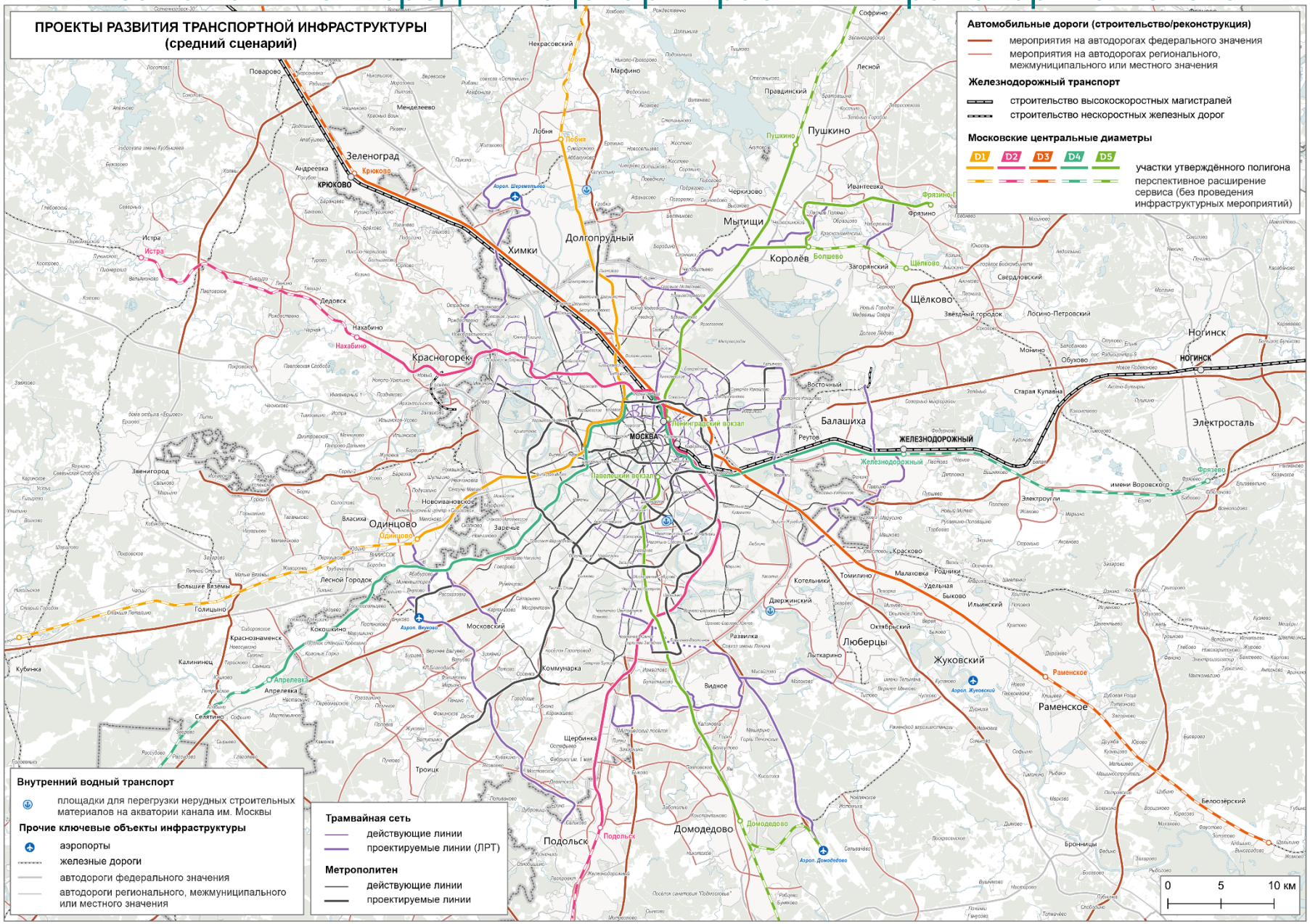
ДИРЕКЦИЯ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Направления развития пригородных и внутригородских перевозок пассажиров железнодорожным транспортом, отражённые в Стратегии развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года

Май - 2021

Инфраструктурные проекты, заложенные в средний сценарий развития транспортной системы

ДИРЕКЦИЯ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА



В Стратегии выполнена сравнительная оценка эффективности реализации инфраструктурных мероприятий

В среднем сценарии численность населения ближнего пояса МО возрастёт на **0,9 млн чел**., а районов Москвы за пределами ТТК – на **1,2 млн чел**. Количество поездок в пределах полигона МЦД при среднем сценарии к 2035 г. увеличится на **31%**.

Вне зависимости от:

- макроэкономического сценария,
- сценария распределения рабочих мест и расселения,
- сценария изменения форм занятости,

все мероприятия, заложенные в Детальный план мероприятий Программы ЦТУ, **должны быть исполнены в полном объёме**.

Эволюция пригородного железнодорожного сообщения в МЖУ

До ввода МЦД	После ввода МЦД
Низкая комфортность перевозок из-за перегруженности поездов в ближнем поясе	Увеличение вместимости подвижного состава. Сокращение межпоездных интервалов
Изолированное функционирование направлений, необходимость совершать пересадки и использовать городской транспорт	Переход к диаметральной работе направлений, в том числе благодаря строительству соединительных линий
Бессистемность расписаний и режима остановок	Внедрение тактового движения поездов. Структурирование схем остановок
Отсутствие единой тарифной системы	Интеграция системы оплаты проезда с городским транспортом
«Съём» пригородных поездов ускоренными пригородными и скоростными дальними	Строительство дополнительных главных путей и их специализация
Продолжительные перерывы в движении поездов («технологическое окно» в дневное время)	Перенос технологических перерывов в движении на ночное время

Инфраструктурные проекты, заложенные в средний сценарий развития транспортной системы **в пределах полигона МЦД**

ДИРЕКЦИЯ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Транспортное моделирование потоков выполнено в Стратегии с учётом Детального плана мероприятий Программы ЦТУ, перечня Потребных мероприятий на перспективу до 2030 г. и Потребных мероприятий на дальнейшую перспективу:

До 2024 г.

- Строительство II главного пути на участке **Реутово – Балашиха**
- Строительство V главного пути на участке **Москва-Яр. – Лосиноостровская – Мытищи**
- Строительство III главного пути на участке **Солнечная – Апрелевка** и IV главного пути на участке **Москва-Сорт.-Киевская - Апрелевка**
- Строительство **соединительной ветви** между **Киевским и Смоленским направлением** МЖУ
- Строительство III и IV главных путей **Москва-Пасс.-Курская – Москва-Каланчевская**
- Строительство III и IV главных путей **Москва-Каланчевская – о.п. Марьина Роща**
- Строительство IV главного пути на участке **Москва-Пасс.-Курская – Железнодорожная**
- Строительство III и IV главных путей **Москва-Пасс.-Курская - Люблино**

До 2030 г.

- Строительство III и IV главных путей на участке **Москва-Бут.-Бескудниково – Лобня**
- Строительство III и IV главных путей на участке **Москва-Риж.- Нахабино**
- Строительство IV главного пути на участке **Москва – Домодедово**
- Строительство V и VI главных путей **Москва-Пасс.-Казанская – Люберцы**
- Строительство VI главного пути на участке **Москва – Лосиноостровская – Мытищи**
- Строительство IV главного пути на участке **Мытищи – Болшево**
- Строительство II главного пути на участке **Болшево – Фрязино**

а также ряд других локальных мероприятий

Инфраструктурные проекты, заложенные в средний сценарий развития транспортной системы **за пределами полигона МЦД**

ДИРЕКЦИЯ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Транспортное моделирование потоков выполнено в Стратегии с учётом Детального плана мероприятий Программы ЦТУ, перечня Потребных мероприятий на перспективу до 2030 г. и Потребных мероприятий на дальнейшую перспективу:

До 2030 г.

- Строительство II главного пути на участке **Болшево – Фрязино**
- Строительство III и IV главных путей на участке **Железнодорожная – Купавна**
- Строительство III главного пути на участке **Крюково – Клин**
- Строительство III главного пути на участке **Подольск – Столбовая – Клин**
- Строительство III главного пути на участке **Апрелевка – Бекасово – Нара**

До 2035 г.

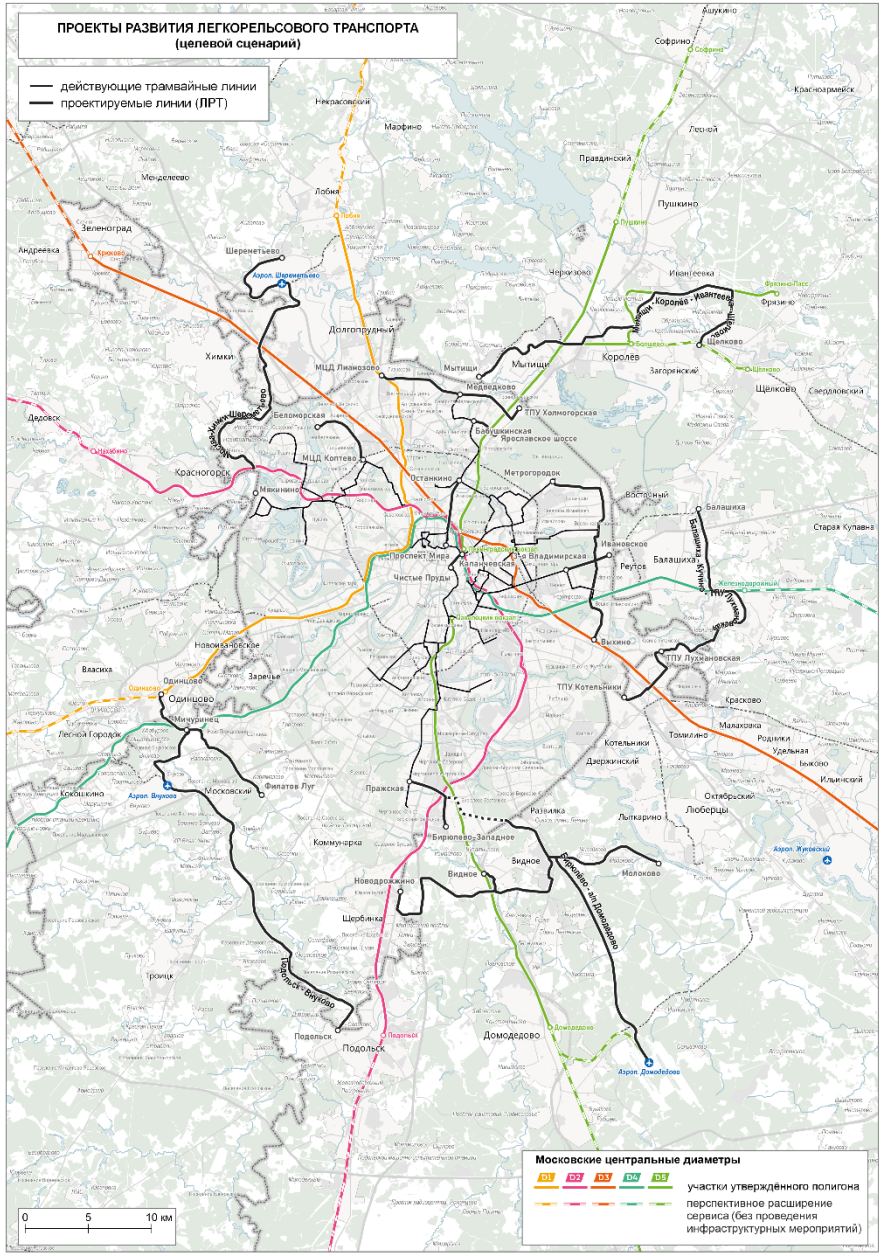
- Строительство III и IV главных путей на участке **Купавна – Фрязево**
- Строительство III главного пути на участке **Болшево – Монино – Фрязево**
- Строительство IV главного пути на участке **Пушкино – Софрино**
- Строительство IV главного пути на участке **Домодедово – Барыбино**
- Строительство II главного пути на участке **Кунцево – Усово**
- Строительство IV главного пути на участке **Крюково – Клин**
- Строительство II главного пути на участке **Лесной Городок – Аэропорт Внуково**
- Строительство II главного пути на участке **Электросталь – о.п. Захарово**

Перед принятием окончательных решений о реализации Потребных мероприятий на дальнейшую перспективу будет проводиться дополнительная проработка и оценка социально-экономической эффективности

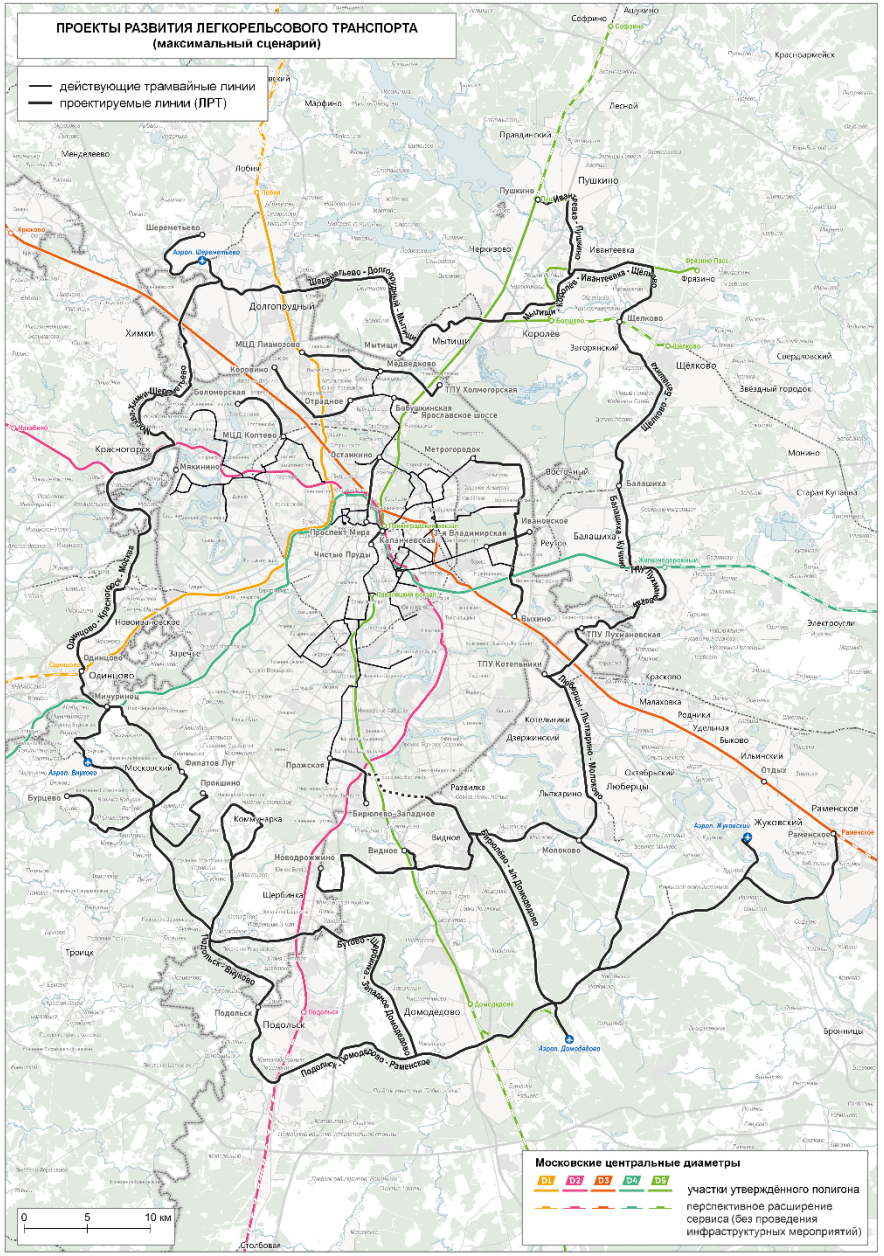
Интеграция сервиса МЦД с легким рельсовым транспортом (ЛРТ)

ДИРЕКЦИЯ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Средний сценарий



Максимальный сценарий



Предполагается максимальная **интеграция сервисов МЦД и ЛРТ**.

Окончательное решение о создании линий ЛРТ пока не принято, но доказана необходимость строительства нового рельсового каркаса для обеспечения пассажиропотоков ближнего пояса Московской области.

Основная функция линий ЛРТ – подвоз пассажиров к станциям МЦД и связи городов Московской области между собой

Ключевые ТПУ на стыке МЦД и каркаса линий ЛРТ:

- Люберцы-I
- Кучино
- Долгопрудная
- Новые Химки
- Нахабино
- Одинцово
- Мичуринец
- Остафьево
- Бутово
- Видное

Преимущества продления некоторых поездов МЦД за пределы полигона в условиях максимального сценария

ДИРЕКЦИЯ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Максимальный сценарий предполагает развитие новых центров экономического роста на территории Московской области и значительное увеличение численности населения среднего и дальнего поясов

Переход к **интегрированной модели сервиса МЦД с расширением его границ** позволит:

- предотвратить резкий неоправданный перепад размеров движения за пределами границ МЦД и установить соответствие потребных размеров движения величине пассажиропотока;
- сохранятся беспересадочные связи между остановочными пунктами ближних и средних зон;
- увеличится производительность подвижного состава

Минусы интегрированной модели сервиса МЦД:

- потребуется более сложная система навигации и информирования пассажиров;
- снизится надёжность выполнения графика движения поездов;
- будет размыт бренд сервиса

Дополнительные мероприятия, связанные с развитием сервиса МЦД

Обновление подвижного состава.

- ✓ включение в состав поезда **вагона с выдвигающимися пандусами** для маломобильных граждан, граждан с колясками
- ✓ разница между уровнем пола и платформой не должна превышать 20 см
- ✓ достижение **баланса между числом сидячих мест и пространством для пассажиров**, совершающих поездку стоя
- ✓ обеспечение всех поездов **горизонтальными и вертикальными поручнями**, складными сиденьями, мягкими подушками-опорами
- ✓ обеспечение **валидаторами с возможностью бесконтактной оплаты проезда банковской картой**
- ✓ установка **многоуровневых платформ для размещения ручной клади**
- ✓ оборудование салонов **информационными экранами**, на которых можно ознакомиться с маршрутом и доступными пересадками

Использование двухэтажного подвижного состава.

- ✓ внедрение на направлениях с наибольшим пассажиропотоком – Ярославском, Казанском, Горьковском

Создание комфортных ТПУ.

- ✓ установка **навигационных схем на станциях МЦД** по аналогии со станциями Московского метрополитена
- ✓ максимально возможное использование **подземных переходов, эскалаторов, траволаторов** (обеспечение «сухих» пересадок)
- ✓ совмещение основной функции ТПУ с торговой функцией и функцией оказания социальных услуг (**ТПУ должны стать точками тяготения для окружающей территории**)
- ✓ организация **перехватывающих парковок для личного автомобильного транспорта и для средств индивидуальной мобильности** (СИМ) – велосипедов, самокатов
- ✓ отдельные **перроны для легальных перевозчиков такси**, **ликвидация стихийных пунктов отправления автобусного транспорта**