

Прядко Игорь Петрович

канд. культурологии, профессор

Кирдань Ирина Александровна

канд. культурологии, старший преподаватель

НИУ «Московский государственный

строительный университет»

г. Москва

DOI 10.21661/r-599359

ТРАНСПОРТ В СТОЛИЧНОМ МЕГАПОЛИСЕ: СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ НОВОЙ МОСКВЫ

Аннотация: в статье дана оценка состояния транспортной системы в новых округах российской столицы. Обозначены социальные проблемы, вызванные замедлением транспортного трафика в новых округах, показаны меры, которые предпринимает правительство г. Москвы, мэрия в лице Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры российской столицы для решения указанных проблем, преодоления транспортной недоступности Новой Москвы. Внимание уделено решению проблемы с транспортным обеспечением на юге столицы в районе Бирюлево (Восточном и Западном) и на юго-западе г. Москвы в Троицком и Новомосковском административных округах (в ТиНАО).

Ключевые слова: транспортная система, транспортная доступность, транспортный трафик, дорожно-транспортная инфраструктура, социальные проблемы, градостроительная политика, агломерация.

Проблема организации транспортного сообщения внутри столичного мегаполиса волнует каждого горожанина. Данная проблема приобретает особую актуальность для тех категорий городского населения, которые вынуждены пользоваться городским транспортом ежедневно для того, чтобы добраться до места работы или учебы. К данной категории относятся представители молодого ра-

ботоспособного населения, те горожане, благодаря усилиям которых мегаполис растет и развивается. Сюда входят учащаяся молодежь, рабочие промышленных предприятий, сотрудники офисов (рядовые служащие, управленцы среднего звена). Это люди активного, трудоспособного возраста. Работа транспорта со стороны данной категории пассажиров вызывает особые нарекания. Ведь именно представители данного среза городских сообществ, т.е. люди, проживающие на урбанизированных территориях, продолжают часами простаивать в пробках (рис. 1), мерзнуть на продуваемых всеми ветрами остановках в ожидании общественного транспорта, высаживаться из транспортного средства в случае его поломки (а такие поломки для Москвы уже стали, к сожалению, правилом, а не исключением). В столице ежегодно увеличивается число пассажиров общественного транспорта, автомобилистов, пешеходов, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП). Наконец, все еще остаются опасными переходы железнодорожных путей, и пешеходы продолжают подвергаться значительному риску попасть под колеса пригородной электрички.



Рис. 1. Пробки на улицах столичного мегаполиса

Транспортные проблемы столицы стремится решить московская мэрия. Особое внимание уделяет руководство г. Москвы строительству новых авто-страд, «вылетных» магистралей, хорд, станций метрополитена на территориях, которые были присоединены к столичному мегаполису в 2011 году. Например, в

2026 г. была введена новая очередь Коммунарского шоссе, которая соединила новый юго-западный район российской столицы с ее историческим центром. Коммунарское шоссе делает более доступными такие микрорайоны новой Москвы, как Рассказовка, Филатов луг, Град Московский, Прокшино, Московский Город-Парк и др.

Много делается для улучшения транспортного сообщения юго-востока и юга Москвы с ее историческим центром. Под нужды столичного мегаполиса КАМАЗ и другие предприятия РФ наращивают выпуск электробусов. Большинство из них попадает на линии в Новой Москве и в ее отдаленных районах. Партнерство столицы и автоконцерна формирует будущее российского транспорта. Помимо КАМАЗа в производстве автопарка для Москвы задействованы предприятия в пятидесяти регионах РФ.

Авторами тезисов был проведен социологический опрос среди жителей новых округов. Ответы респондентов на вопрос о проблемах современного столичного транспорта распределились следующим образом (схема на *рис. 2*).

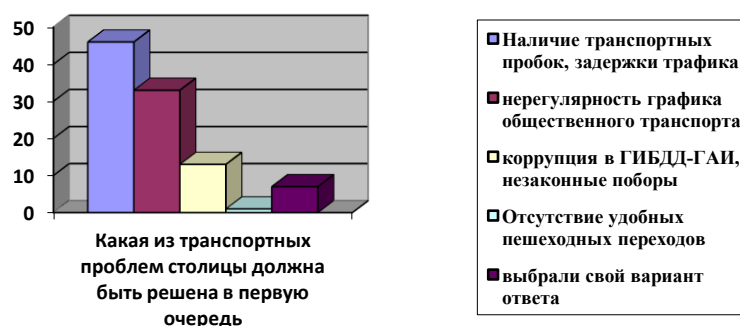


Рис. 2. Ответы респондентов на вопрос анкеты о том, какая из проблем столичного транспорта должна быть решена первой

Стоит подчеркнуть, что присоединенные к Москве в 2011 г. административные округа – территории на юго-западе Московской области – ранее отличались транспортной недоступностью. Неразвитая дорожная сеть, отдаленность от районных центров, относительно небольшая плотность населения – все это препятствовало развитию данной территории. Присоедине-

ние к Москве должно было улучшить положение. Но одновременно к старым проблемам добавились новые. Ведь население ТиНАО увеличилось кратно, выросли новые микрорайоны, а значит, возросла потребность в транспортном обеспечении. Однако рост транспортной сети столицы происходит медленнее, чем строительство новых микрорайонов. Например, массовое жилищное строительство в Бирюлеве (юг Москвы) началось в 1974 г., а участок метро, который должен сделать некоторые районы Бирюлева более доступными (такие, как Бирюлево Восточное и Бирюлево Западное), будет завершён в 2029 г. Только весной 2026 г. был дан старт проходке тоннеля между станциями «ЗИЛ» и «Остров мечты». Строительство первого этапа – участка «ЗИЛ» – «Курьяново» будет завершено в 2028 году. Остальные работы (а они производятся на участке «Курьяново» – «Бирюлево») продлятся ещё год. Ожидается, что в 2030 г. пассажиропоток на данной линии составит 165 тысяч пассажиров за сутки.

Сделаем необходимые выводы. В настоящих тезисах представлен анализ состояния транспортного сообщения в российской столице, особенно в ее новых округах. Авторы рассматривают меры, которые предпринимают столичные власти для улучшения транспортной ситуации, в частности, для облегчения доступа в центр столицы. Особое внимание уделено строительству метро и наземных магистралей на юге и юго-западе российской столицы. Рассмотрены последствия строительства Троицкой и Бирюлевской линии метрополитена, а также последствия появления пересадочных станций в новых районах российской столицы.

Список литературы

1. Кирдань И.А. Городской транспорт в оценке студентов строительного вуза: экономический аспект / И.А. Кирдань, И.П. Прядко // Экономика и предпринимательство. – 2026. – №1(186). – С. 960–967. – DOI 10.34925/EIP.2026.186.1.157. – EDN DZLLNC

2. Нешевец М. КАМАЗ наращивает выпуск электробусов под запросы Москвы / М. Нешевец // Метро. – 2026. – 24 авг. – С. 3.

3. Прядко И.П. Транспорт в глобальном городе. Экономические проблемы и пути их преодоления / И.П. Прядко, И.А. Кирдань // Экономика и предпринимательство. – 2026. – №1(186). – С. 578–586. – DOI 10.34925/EIP.2026.186.1.094. – EDN BWTEMY
4. Степанова Е. Трагедию пережили, переход остался / Е. Степанова // МК. – 2018. – С. 14.
5. Хорошилов А. Первая из десяти станций / А. Хорошилов // Вечерняя Москва. – 2026. – №11(30315). – 29 апр. – С. 2.
6. Sun C. Gated university campus and its implications for socio-spatial inequality: Evidence from students' accessibility to local public transport / C. Sun, J. Cheng, A. Lin // Habitat International. – 2018. – Vol. 80. – P. 11–27. -