**Стратегия развития транспортной системы
г. Москвы и Московской области на период до 2035 года**

Согласно решению Координационного совета по развитию транспортной системы г. Москвы и Московской области по заказу Автономной некоммерческой организации «Дирекция Московского транспортного узла» разработана Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период
до 2035 года (далее – Стратегия).

Целью Стратегии является создание эффективного инструмента управления комплексным развитием Центрального транспортного узла в составе транспортных систем города Москвы и Московской области.

Начиная с 2011 года Московский транспортный узел, в настоящее время получивший название Центральный транспортный узел, радикально преобразился. По признанию большинства международных экспертов транспортная система Московской агломерации является одной из самых эффективных в мире. В тоже время продолжается реализация широкомасштабных мероприятий по улучшению транспортной системы для обеспечения потребностей жителей Москвы и Московской области в пассажирских и грузовых перевозках.

Появление пандемии новой коронавирусной инфекции накладывает особые условия к качеству предоставляемых транспортных услуг в части необходимости формирования новых требований к транспортным средствам и технологии перевозки в целом.

Мероприятия по развитию транспортной системы Москвы и Московской области разработаны в соответствии с национальными целями и стратегическими задачами развития Российской Федерации, установленными Президентом Российской Федерации в Указах:

* «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (от 07.05.2018 №204);
* «О национальных целях развития Российской Федерации на период
до 2030 года, в том числе национальными целями «Сохранение населения, здоровье и благополучие людей», «Возможности для самореализации
и развития талантов», «Комфортная и безопасная среда для жизни», «Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство», «Цифровая трансформация» (от 21.07.2020 №474).

В Стратегии поставлены пять задач, являющихся вызовами для транспортной системы Московской агломерации на период до 2035 года:

* увеличение протяжённости каркаса транспортной сети и сокращение времени поездки на пассажирском транспорте;
* повышение ценовой доступности перевозок общественным транспортом;
* повышение комфортности и безопасности перевозок, в том числе для маломобильных групп пассажиров;
* снижение транспортных издержек при доставке грузов в Москву и Московскую область в условиях жестких экологических, градостроительных и транспортных ограничений для грузового транспорта и логистики (в том числе необходимость расширения использования рельсового и внутреннего водного транспорта для грузового снабжения Москвы и Московской области);
* внедрение новых технологий в транспортной системе Москвы
и Московской области (в том числе рост использования электромобилей
и массовое развитие инфраструктуры для их зарядки, внедрение беспилотного транспорта).

Для каждой задачи определены подзадачи и разработаны целевые индикаторы. Всего предложено 72 индикатора, которые характеризуют состояние или развитие транспортной системы на период до 2035 года.

В Стратегии предложены три сценария реализации – консервативный, базовый и оптимистический, соответствующие социально-экономическим сценариям развития Москвы и Московской области, в соответствии с привычной терминологией.

В каждом из сценариев прогнозируются различные объёмы пассажирских
и грузовых перевозок и возможности финансирования потенциальных инфраструктурных мероприятий. Сценарии отличаются друг от друга набором мероприятий и сроками их реализации.

Перечень мероприятий предложен с учётом уровня их проработки
и соответствует Генеральному плану г. Москвы, Схеме территориального планирования транспортного обслуживания Московской области, Территориальной схеме развития Новомосковского административного округа
г. Москвы и Территориальной схеме развития Троицкого административного округа г. Москвы согласно их актуальным редакциям на момент утверждения Стратегии.

Ключевым фактором отнесения инфраструктурных проектов к тому или иному сценарию являлись результаты транспортного моделирования, позволяющего оценить потоки пассажиров и автомобилей на каждом элементе транспортной системы.

Прогнозирование выполнено по матрице корреспонденций в разрезе видов транспорта и состоит из трёх основных компонент – прогнозирования суммарного спроса на пассажирские перевозки всеми видами транспорта на каждой корреспонденции, распределения суммарного пассажиропотока по видам транспорта, прогнозирования индуцированного спроса, вызванного качественным развитием транспортной инфраструктуры.

В Стратегии предложены приоритетные мероприятия и направления развития транспортной системы исходя из предпосылок социально-экономического развития регионов, трансформации структуры расселения и распределения рабочих мест, изменения структуры занятости
и других факторов.

Основные направления развития транспортной системы Москвы
и Московской области на период до 2035 года:

* создание новых скоростных и высокоскоростных железнодорожных коридоров;
* завершение формирования сети федеральных скоростных автодорог, включающее строительство и реконструкцию участков на действующих автодорогах федерального и регионального значения;
* увеличение пропускной способности аэропортов МАУ и г. Жуковский;
* развитие диаметрального пригородного и городского железнодорожного сообщения (сервис МЦД), сокращение минимальных интервалов движения, строительство дополнительных главных путей;
* формирование сети ЛРТ – легкого рельсового транспорта, большинство из которых станут новыми хордовыми направлениями пассажирского транспорта с высокой провозной способностью;
* реализация комплексных проектов транспортного развития в семи географических секторах на стыке периферийных территорий Москвы
и ближнего пояса Московской области, где требуются первоочередные мероприятия по увеличению транспортной доступности;
* строительство новых автодорог между центрами опережающего экономического развития Московской области;
* ликвидация локальных узких мест на сети автодорог, где регулярно возникают транспортные заторы (одноуровневые переезды, перекрестки загруженных автодорог и др.);
* увеличение протяжённости сети метрополитена с учётом планов
по реализации программ реновации пятиэтажного жилого фонда и редевелопмента промышленных зон, а также необходимости разгрузки радиальных направлений на подходе к центральной части Москвы;
* завершение формирования распределительного контура автодорог на территории Москвы и создание автодорожного каркаса нового качества в Новой Москве;
* организация регулярных маршрутов перевозок внутренним водным транспортом;
* повышение удобства планирования поездок, в том числе благодаря внедрению новых цифровых сервисов;
* интеграция тарифных систем Москвы и Московской области;
* применение новых подходов к оборудованию остановочных пунктов;
* повышение комфортности пребывания в транспортных средствах всех типов и усиление требований к их производителям;
* применение новых подходов к проектированию ТПУ и создание на их базе новых «точек притяжения» - общественных культурно-досуговых центров
с высоким уровнем цифровизации;
* расширение использования велосипедов и самокатов в качестве транспорта «последней мили»;
* технологическое развитие и цифровая трансформация узловых мультимодальных транспортно-логистических центров;
* расширение сети современных центров обработки грузов – оптово-распределительных центров (ОРЦ) и логистических коворкингов;
* внедрение концепции железнодорожной смарт-логистики и повышение использования железнодорожного транспорта для перевозок грузов на короткие расстояния;
* увеличение использования внутреннего водного транспорта для перевозок грузов, в том числе для завоза материалов на градостроительные объекты Москвы, и создание новых площадок для перегрузки нерудных строительных материалов;
* маршрутизация и «уберизация» грузовых перевозок автомобильным транспортом;
* стимулирование использования электромобилей и развитие рынка газомоторного топлива;
* создание экологических зон в Москве и Московской области;
* внедрение норм международной программы Vision Zero для повышения безопасности на транспорте;
* создание единой программы комплексной кибербезопасности транспортного комплекса Москвы и Московской области;
* развитие пассажирских сервисов типа MaaS («мобильность как услуга»);
* создание единой системы управления городским движением;
* развитие технологий автобусного беспилотного транспорта «по вызову», автоматизированного каршеринга и беспилотного грузового движения;
* формирование и нормативное закрепление воздушных маршрутов для организации движения беспилотных летательных аппаратов в Москве
и Московской области, в том числе для перевозок грузов.

В Стратегии произведена оценка прогнозных социально-экономических эффектов от реализации предложенных мероприятий, в том числе эффекты инвестиционного спроса (возникающие в результате строительно-монтажных работ), прямые эффекты (возникающие в результате осуществления операционной деятельности коммерческих перевозчиков), агломерационные эффекты и эффекты от экономии времени в пути (возникающие в результате роста производительности труда) и эффекты от снижения количества ДТП

Реализация мероприятий Стратегии будет способствовать достижению поставленной в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги» цели снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, сокращения доли автодорог федерального
и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, и количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Кроме того, будет оказано влияние на достижение индикаторов «кардинальное повышение комфортности городской среды» и «кардинальное снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха в крупных промышленных центрах» Национальных проектов «Жильё и городская среда» и «Экология» соответственно.

Одновременно, Стратегия является инструментом контроля за изменениями влияния социально-экономического развития Московской агломерации на состояние ее транспортной системы. Для этой цели сформирована система показателей и индикаторов Стратегии отражающая все аспекты развития транспортных систем города Москвы и Московской области, включающая как показатели по оценке реализации мероприятий предусмотренных Стратегией, так и показатели по оценке эффективности функционирования собственно транспортной системы Московской агломерации. В Стратегии предусмотрено создание системы мониторинга, предусматривающей ежегодное формированием Сводного отчета о ходе реализации Стратегии и его доведение до сведения Министерства транспорта Российской Федерации, Мэра Москвы и Губернатора Московской области, ИОГВ г. Москвы и Московской области.

Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года 01.12.2021 одобрена на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы г. Москвы и Московской области
под председательством заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллина.

Координационным советом поручено Автономной некоммерческой организации «Дирекция Московского транспортного узла» осуществлять ежегодный мониторинг индикаторов и показателей Стратегии и формирование Сводного отчета о ходе реализации Стратегии.