

# **К вопросу о транспортной доступности новых жилых комплексов, возводимых на территории Московской области**

## **On the issue of transport accessibility of new residential complexes being built on the territory of the Moscow Region**

### **Бабий С.Ю.**

студентка института строительства и архитектуры (ИСА) Национального исследовательского Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ)  
e-mail: s.y.babiy@gmail.com

### **Babij S.Ju.**

student of Institute of Construction and Architecture, Moscow State University of Civil Engineering (National Research University)  
e-mail: s.y.babiy@gmail.com

### **Проплеткина Д.Г.**

студентка факультета архитектуры Московского государственного академического художественного института имени В.И. Сурикова при Российской академии художеств (МГАХИ им. В.И. Сурикова)  
e-mail: ilove.moxito@yandex.ru

### **Propletkina D.G.**

student of the Faculty of Architecture, Moscow State Academic Art Institute Named After V.I. Surikov of the Russian Academy of Arts  
e-mail: ilove.moxito@yandex.ru

### **Орлов Е.В.**

канд. техн. наук, доцент, доцент кафедры водоснабжения и водоотведения Национального исследовательского Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ)  
e-mail: viv-k@yandex.ru

### **Orlov E.V.**

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Water Supply and Sanitation, Moscow State University of Civil Engineering (National Research University)  
e-mail: viv-k@yandex.ru

### **Жарова М.Н.**

студентка института инженерно-экологического строительства и механизации (ИИЭСМ) Национального исследовательского Московского государственного строительного университета (НИУ МГСУ)  
e-mail: miroslava96@mail.ru

**Zharova M.N.**

Student of Institute of Environmental Engineering and Mechanization, Moscow State University of Civil Engineering (National Research University)

e-mail: miroslava96@mail.ru

### **Аннотация**

В статье представлена информация о транспортной доступности новых жилых комплексов, возводимых на территории Московской области. Рассмотрена градация Подмосковья по удаленности от столичного региона. Выяснено, что близость к столице не всегда обеспечивается хорошей транспортной доступностью. Рассмотрены предложения по выбору жилых комплексов по транспортной доступности. Особое внимание уделяется наличию альтернативных вариантов транспорта (автобус, личный автомобиль, железная дорога). Рассматривается преимущество и недостатки поездов-экспрессов. Предлагается также учитывать наличие альтернативных дорог и шоссе для того, чтобы добираться до столичного региона. Доказывается, что транспортная доступность подмосковного региона является неудовлетворительной, т.к. она давно не развивалась. Внимание уделено определенным градостроительным ошибкам, которые привели к ухудшению ситуации.

**Ключевые слова:** строительство, транспортная доступность, автомобиль, железная дорога, автобус, парковка, жилой комплекс.

### **Abstract**

The article provides information on the transport accessibility of new residential complexes being built on the territory of the Moscow region. Considered the gradation of the Moscow region on the distance from the metropolitan region. It was found that proximity to the capital is not always ensured by good transport accessibility. Considered proposals for the choice of residential complexes for transport accessibility. Special attention is paid to the availability of alternative transport options (bus, private car, railway). The advantages and disadvantages of express trains are considered. It is also proposed to consider the availability of alternative roads and highways in order to get to the metropolitan region. It is proved that the transport accessibility of the Moscow region is unsatisfactory, because it has not been developed for a long time. Attention is paid to certain town planning errors that have led to a worsening of the situation.

**Keywords:** construction, accessibility, car, railway, bus, parking, residential complex.

Сегодня Московская область является регионом, где активно застраивается большое количество жилого фонда. Близость к столице дает покупателям определенные перспективы – покупка квартиры непосредственно рядом со столицей с возможностью работы в Москве.

Потенциальный покупатель на сегодняшний день при выборе недвижимого имущества в пределах Московской области имеет большой ассортимент выбора, который будет отличаться непосредственно удаленностью от Московской кольцевой автодороги (МКАД).

Московскую область стоит неофициально делить по удаленности от столицы на несколько составляющих частей:

- ближнее Подмосковье (жилой фонд располагается в непосредственной близости от Москвы, как правило, не далее 5–15 км);
- среднее Подмосковье (жилые дома в пределах 15–30 км от столицы);
- дальнее Подмосковье (жилой фонд располагается непосредственно на расстоянии более 30 км от г. Москвы).

Изучив большое количество предложений на рынке недвижимости, авторы настоящей статьи пришли к мнению, что сегодня покупка недвижимости активно происходит не только в ближнем Подмосковье, но и среднем, а также дальнем. Это обусловлено, прежде всего, высокими ценами на жилой фонд ближнего Подмосковья, который в некоторых жилых ком-

плексах практически сравнялся с московским жильем. Кроме того, некоторым интересны покупки квартир непосредственно в лесных зонах и массивах, которых, несомненно, больше в среднем и дальнем Подмоскowie по сравнению с ближним.

При выборе жилого комплекса решающим фактором для большинства покупателей остается транспортная доступность до столичного региона, т.к. именно там, в большинстве случаев, будут работать или работают потенциальные покупатели жилого фонда (около 70–80% покупателей сегодняшних новостроек).

Другой оставшийся процент (20–30% от общего числа покупателей) составляют непосредственно люди пенсионного возраста, которые, например, переехали в область, уступив свою жилую площадь в столице своим детям или внукам. Кроме того, Московская область также может предложить определенную конкурентоспособную заработную плату по некоторым вакансиям.

Транспортная инфраструктура Московской области на сегодняшний момент находится не в очень хорошем состоянии, т.к. многие годы она не развивалась, где-то происходили локальные модернизации транспортных узлов, но ничего глобального не было придумано и сделано.

Авторы изучили предложения различных застройщиков новостроек и посмотрели непосредственно их транспортную доступность. Было выяснено, что транспортная доступность различается и является индивидуальной для каждого жилого комплекса, что связано непосредственно с его географическим положением относительно столицы, а также от наличия вылетных магистралей и железнодорожного транспорта.

Парадокс, но в некоторых жилых комплексах, расположенных в среднем Подмоскowie, транспортная доступность значительно лучше, чем в некоторых новых возводимых микрорайонах, расположенных непосредственно в ближнем Подмоскowie. Тут к вопросам выбора и покупки жилья необходимо отнестись очень тщательно, чтобы потом не жалеть о содеянных ошибках после покупки жилого фонда.

Первая задача при выборе – это пешая доступность до остановок общественного транспорта, а также железнодорожных станций [1-3]. Стоит также обращать внимание непосредственно на наличие различных видов маршрутов автобусов и маршрутных такси, чтобы была альтернатива для поездок в столичный регион [4-5].

Наличие большого количества маршрутов автобусов и маршрутных такси (не менее 3–4) будет говорить о том, что в часы пик можно будет спокойно уехать из микрорайона в направлении столичного региона.

Однако обычно ежедневно в рабочие дни все вылетные магистрали начинают забиваться большим количеством не только автобусов и маршрутных такси, но и частным автомобильным транспортом. По этой причине возникает большое количество пробок и заторов на дорогах как непосредственно на вылетных магистралях, так и на улицах и дорогах, которые к ним примыкают.

По этой причине все вылетные магистрали, соединяющие область со столицей, в часы пик стоят. Это вызывает определенные издержки, в том числе и потери времени. По этой причине, чтобы вовремя добраться до работы, необходимо очень рано выходить из дома, что не всегда удобно.

Личный автомобиль не всегда является выходом из ситуации, т.к. его необходимо купить и ежегодно обслуживать. Кроме того, практически все застройщики не уделяют внимание парковочным местам в новых возводимых жилых комплексах. Мест или вообще нет, или их очень мало, что требует дополнительного времени для поиска парковочного места уже вдали от жилого комплекса. Что касается подземных или наземных паркингов, то их количества в основном не хватает для обеспечения всех необходимых автомобилистов местами. Кроме того, их цена в большинстве случаев является критичной и сильно бьющей по карману, достигающей в некоторых местах до миллиона рублей, а иногда и более. Цена намного выше, чем большинство эксплуатируемых автомобилей эконом-класса.

Стоит отметить, что более рационально удобным является железнодорожный транспорт – оптимальное решение для перемещения на большие расстояния, т.к. он никаким образом не зависит от дорожной ситуации на улицах и вылетных магистралях, если сравнивать его с автомобильным транспортом. Однако, по наблюдениям авторов настоящей статьи, имеется большое количество железнодорожных станций, где в часы пик, а также вообще подается небольшое количество электричек. Это может приводить непосредственно к давкам в железнодорожном транспорте, что снижает качество перевозок. Кроме того, имеются случаи, когда на пришедший по расписанию поезд невозможно просто-напросто сесть, т.к. он уже сильно переполнен людьми, зашедшими в него на предыдущих остановках.

Железнодорожный транспорт не всем нравится, т.к. не всегда может обеспечивать комфортность перевозки. Очень много безбилетников, нетрезвых людей, а также попрошайек, мелких воров-карманников. Также определенный контингент публики не всегда чистоплотный, что вызывает порчу и загрязнение подвижного состава.

В качестве альтернативы классическому железнодорожному транспорту некоторое время назад на сильно перегруженных участках железной дороги стали вводить поезда-экспрессы. Их отличительная особенность следующая:

- наличие качественных сидений, комфортных для передвижения на большие расстояния;
- постоянное присутствие контролеров и охраны, что предотвращает передвижение в таком поезде различной сомнительной публики;
- дополнительные услуги от официальных перевозчиков в виде предложений различных напитков и перекусов (шоколадки, булочки и т.д.);
- большая пассажироместительность по сравнению с классической электричкой (рациональное расположение сидений и их большее количество);
- наличие улучшенной системы отопления салона поезда, а также системы централизованного кондиционирования.

В качестве недостатков можно отметить следующие:

- повышенная цена за проезд, стоимость которого примерно в 2 раза выше, чем в обычной электричке;
- экспресс-поезда присутствуют только на некоторых железнодорожных станциях и могут не охватывать все перспективные направления, где строятся большие объемы жилого фонда;
- небольшое количество поездов, как в часы пик, так и вообще из-за небольшой востребованности данных составов из-за их дороговизны для пользователей;
- ежегодное удорожание проезда с учетом инфляции, а также непростой экономической ситуации в стране.

Стоит сказать и о том, что часто железнодорожный транспорт бывает перегружен, т.к. еще берет на себя объемы перевозок людей из различных жилых комплексов, которые находятся вдали от вылетных магистралей.

Для оптимального выбора по транспортной доступности жилого комплекса целесообразно:

- изучить непосредственно живую его доступность до столицы, попробовав добраться туда в часы пик как утром, так и вечером;
- посмотреть наличие альтернативных маршрутов (автобус, железная дорога, личный автомобиль) и наличие альтернативных дорог до столицы (чем их больше, тем лучше);
- изучить информацию о ближайших перспективах у органов государственной власти по улучшению транспортной доступности в местах нахождения жилого комплекса (ближайшие 1–2 года).

Однако, стоит признать сильные транспортные проблемы подмосковного региона, т.к. он многие годы не развивался. Также были допущены определенные градостроительные ошибки, которые привели к непростой ситуации, свидетелями которой мы все являемся.

## **Литература**

1. *Вучик В.Р.* Транспорт в городах удобных для жизни. – М. : Территория будущего, 2011. – 576 с.
2. *Бунин А.В., Саваренская Т.Ф.* История градостроительного искусства. – М. : Стройиздат, 1979. – 412 с.
3. *Бабков В.Ф.* Современные автомобильные магистрали. – М. : Транспорт, 1974. – 208 с.
4. *Иконников А.В.* Формирование городской среды. – М. : Знание, 1973. – 64 с.
5. *Глазычев В.Л.* Урбанистика. – М.: Европа, 2008. – 200 с.