

Григорьев Д.А., Чижикова Д.А. Транспортно-пересадочные узлы г. Москвы: перспективы развития. Сравнение с зарубежными аналогичными проектами // Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2019. – №7 (июль). – АРТ 548-эл. – 0,2 п.л. - URL: <http://akademnova.ru/page/875550>

РУБРИКА: СЕРВИС И ТУРИЗМ

УДК 656.072.24

Григорьев Дмитрий Алексеевич
студент 4 курса, факультет управления
ФГБОУ ВО МАДИ
г. Москва, Российская Федерация
e-mail: dimapand@gmail.com

Чижикова Дарья Андреевна
студент 4 курса, факультет управления
ФГБОУ ВО МАДИ
г. Москва, Российская Федерация
e-mail: darya.chizhikova@19603.mail.ru

**ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ Г. МОСКВЫ:
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ. СРАВНЕНИЕ С ЗАРУБЕЖНЫМИ
АНАЛОГИЧНЫМИ ПРОЕКТАМИ**

Аннотация В статье проведен анализ транспортно-посадочных узлов города Москвы, а также перспектив их развития. Методология исследования – анализ научной литературы, а также практического отечественного опыта.

Ключевые слова: транспортно-посадочные узлы, проекты, транспорт, общественное пространство.

Grigorev Dmitry
student,
Moscow Automobile and Road state Technical University,
faculty of management,
Department of road transport, Moscow, Russian Federation

Chizhikova Daria
student,
Moscow Automobile and Road state Technical University,
faculty of management,
Department of road transport, Moscow, Russian Federation

TRANSPORT HUBS OF MOSCOW: PROSPECTS OF DEVELOPMENT. COMPARISON WITH FOREIGN SIMILAR PROJECTS

Abstract: In article the analysis of transport and landing knots of the city of Moscow and also the prospects of their development is carried out. Research methodology – the analysis of scientific literature and also practical domestic experience.

Keywords: transport and landing knots, projects, transport, public space.

Одним из направлений развития транспортной инфраструктуры в мире является строительство транспортно-пересадочных узлов. Под ТПУ следует понимать такое общественное пространство, где предоставлена возможность использования сразу нескольких видов транспорта. В качестве примера необходимо привести г. Москву и ее ТПУ, объединяющие наземный общественный транспорт, железнодорожный транспорта дальнего и пригородного сообщения. [1]

За счет строительства ТПУ в районах города население обеспечивается доступом к необходимой социальной инфраструктуре. Какого-либо стандартного набора объектов не существует, в Москве местоположение ТПУ и их функциональное назначение определяется на основе заключения комиссии, где работают специалисты института генплана. При разработке проекта строительства учитываются потребности жителей в развитии транспортной инфраструктуры, а также загруженность действующих объектов транспортной сети. В 2018 г. были утверждены единые правила, по которым будет осуществляться проектирование ТПУ.

Свод правил предусматривает унификацию требований к градостроительству, размещению объектов ТПУ и формирование на их основе узлов для совершения пересадки с одного вида транспорта на другой. Также унифицированным требованиями предусматривается определение состава и структуры ТПУ на основе действующих правил в организации транспортного обслуживания пассажиров. В унифицированных требованиях к строительству ТПУ приводится классификация ТПУ и описание их функциональных характеристик, параметров функционирования объектов ТПУ с учетом пассажиропотока.

Принятие решения о продолжении строительства новых ТПУ в Москве обусловлено несколькими причинами. Во-первых, за счет инфраструктуры ТПУ удастся разделить пешеходные и транспортные потоки, сократить время на осуществление пересадки с одного вида транспорта на другой. Во-вторых, ТПУ подразумевают полную модернизацию пассажирских платформ для совершения комфортной пересадки. В-третьих, строительство новых ТПУ на территории Москвы ориентировано на популяризацию общественного транспорта, отказа от поездок на личном авто, что должно положительно отразиться на

загруженности транспортной сети. Наконец, инфраструктура ТПУ является более доступной для маломобильных групп граждан, позволяет создавать новые рабочие места и продолжать благоустройство агломерации.

В Москве реализовано несколько проектов по строительству плоскостных ТПУ с учетом экономических затрат на их строительство и возможности сокращения сроков строительных работ.

Задача нескольких плоскостных ТПУ сводится к организации парковок для личного транспорта вблизи станций метро и остановок общественного наземного транспорта. Также в Москве реализовано несколько проектов по строительству капитальных ТПУ, данные объекты транспортной инфраструктуры в основном создаются на новых территориях, которые пока не охвачены всеми видами транспорта.

Капитальные ТПУ позволяют пассажирам пересесть с одного вида транспорта на другой в пределах одного узла. Для этого достаточно перейти по пешеходной галерее к остановке другого вида общественного транспорта. Капитальные ТПУ, построенные на территории Москвы, используются в том числе для размещения офисов, магазинов, пунктов полиции и оказания ПМП. ТПУ в спальных районах строится параллельно с объектами социальной инфраструктуры. В новых районах строительство ТПУ дополняется строительством жилых комплексов. [2]

По данным на 2018 г., на более чем 55 строящихся станциях метро создается необходимая инфраструктура для включения в ТПУ. Финансирование проектов по строительству транспортной инфраструктуры осуществляется за счет городского бюджета, а строительство коммерческих площадей под размещение магазинов и офисов – за счет средств инвесторов. за счет строительства новых станций метро и их включения в проекты ТПУ

планируется охватить не менее 258,7 кв. м. пешеходных переходов, автостанций и парковок.

Проектами строительства ТПУ, рассчитанными на реализацию до 2022 г., предусматривается строительство свыше 9,3 млн. кв. м. недвижимости, из них больше 2,5 млн. кв. м. будет относиться к категории жилой недвижимости. По данным на 2018 г., ведется работа по утверждению документации для строительства 134 ТПУ, для 14 проектов уже согласовано участие инвесторов. В 2017 г. в Москве состоялось открытие ТПУ «Солнечная». Этот ТПУ является капитальным, представлен в виде крытого моста. По данным статистики, им ежедневно пользуется до 100 млн. пассажиров. Реализация данного проекта позволила решить транспортные проблемы для жителей Солнцево и работников «Сколково».

Площадь нового ТПУ – больше 2 тыс. кв. м. В зале оборудована зона ожидания. Безопасность пассажиров обеспечивается за счет системы видеонаблюдения.

В зале установлены информационные табло с отображением времени прибытия ближайшего транспорта. ТПУ оборудован пандусами и подъемными механизмами для маломобильных групп граждан. В новом здании ТПУ планируется открыть торговые точки, наладить работу медпункта. В рамках реализации этого проекта попутно были отремонтированы платформы станции «Солнечная». Здесь были установлены крытые навесы, монтирована система видеонаблюдения. Пропускная способность ТПУ – до 5,5 млн. человек в год.

В центре столицы завершено строительство ТПУ на базе площади Тверская Застава. Реализация проекта позволила объединить железнодорожный вокзал, линию метро и трамваи для наземного

перемещения. Большой ТПУ также был построен на базе Славянской площади.

В рамках проекта на остановках общественного транспорта были установлены крытые конструкции, табло с информацией о времени прибытия ближайшего транспорта. Используя инфраструктуру этого ТПУ, от станции «Китай-город» за 20 минут можно добраться до любой точки в центре города. Приоритетным проектом является строительство ТПУ «Рассказовка». Здесь уже запущен транспортно-пересадочный узел, который должен стать самым крупным в Москве. ТПУ построен в виде многофункционального центра, где помимо транспортной инфраструктуры представлены торговые павильоны, оборудована зона для отдыха пассажиров.

За счет строительства данного ТПУ удалось объединить сразу три вида транспорта – автобусы, трамвай и метро. Технологическая часть проекта представлена в виде перронов для посадки и высадки пассажиров, переходов для пересадки с одного вида транспорта на другой. Коммерческая составляющая проекта представлена жилым комплексом с оборудованной парковкой для машин. Социальная инфраструктура для жителей представлена детским садом и школой.

Строительство объектов социальной инфраструктуры будет завершено к 2020 г. ТПУ «Парк Победы» объединит линию метро и наземный общественный транспорт. Реализация проекта позволит запустить новые маршруты автобусов и троллейбусов. Планируется оборудование удлиненных платформ для посадки и высадки пассажиров. Как и в предыдущем проекте, часть площадей будет сдана в коммерческую аренду. [3]

Теперь обратимся к анализу аналогичных проектов, реализованных на территории стран Европы. Так, проект строительства экологичного ТПУ уже прошел утверждение в Италии (Турине). Проект будет реализован на базе станции Porta Susa и позволит совершать пересадку на другой вид транспорта пассажирам, которые прибывают по железной дороге с территории стран Северной Европы. ТПУ представлен в виде многоуровневого комплекса. За счет многоуровневого решения удалось полностью скрыть вид перронов при нахождении в зале ожидания.

Пассажиры с улицы сразу будут попадать на верхний уровень, рядом с ТПУ оборудованы места для паркинга и высадки пассажиров, приезжающих на общественном транспорте. Нижняя часть многоуровневого комплекса будет отведена под парковку автомобилей, здесь же будут открыты магазины. А еще ниже будет находиться пересадочный узел станции метро. Проект называется экологичным за счет размещения на крыше многоуровневого комплекса солнечных батарей. Они будут использоваться для формирования запасов энергии под отопление помещений, их кондиционирование и освещение. Солнечные батареи также будут предусмотрены в элементах остекления, их производительность в год составит до 680 тыс. кВт·ч. Пропускная способность данного ТПУ превысит 4,5 млн. человек в год.

Другой проект ТПУ реализован во Франции (Париже). Пропускная способность ТПУ на базе Северного вокзала – до 500 тыс. пассажиров ежедневно. Инфраструктурой ТПУ управляет национальный оператор, первоначально станция начала свою работу еще в 1864 г., однако в ходе реализации проекта было решено построить комплекс ТПУ на базе другого здания вокзала. С территории Северного вокзала в Париже можно отправиться в путешествие поездами в Лондон, Вену и другие города.

С территории этого же вокзала ходят поезда внутреннего сообщения. В инфраструктуре ТПУ во Франции предусмотрено несколько станций метро и станций для пересадки на пригородные электрички. Другой проект ТПУ реализован в Амстердаме на базе центрального вокзала. Ежедневный пассажиропоток составляет 260 тыс. человек. Здание пересадочного узла ТПУ представлено в виде технологически сложного комплекса, который размещен между двумя каналами. Вся транспортная инфраструктура ТПУ находится в непосредственной близости от ключевых достопримечательностей города. Примечательно, что строительство ТПУ позволило подключить к нему не только железную дорогу с пригородным и международным сообщением, но и порт.

В настоящее время инфраструктура комплекса используется для обслуживания международных и междугородных маршрутов. Прямо с железнодорожного вокзала на аэроэкспрессе можно отправиться из центральной части города по направлению к аэропорту международного уровня. Для перемещения по городу прибывающим пассажирам предлагается пересесть на метро или наземный городской транспорт. Здесь же можно взять такси или отправиться в нужную часть города на водном общественном транспорте. [4]

Таким образом, между проектами ТПУ и в городах Европы есть несколько существенных различий.

Во-первых, в Европе реализация проектов нацелена на создание дополнительных удобств для туристов, когда маршруты транспортного сообщения совпадают с основными экскурсионными маршрутами. Во-вторых, большая часть проектов в Европе реализуется на базе железнодорожных вокзалов, откуда осуществляется международное и

междугородное сообщение. Что касается проектов ТПУ в Москве, то они по большей части ориентированы на жителей самой столицы.

Список использованной литературы:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2018 № 1734-р). URL: http://mintrans.ru/upload/iblock/307/rasp_pr_1032_11062014.doc.
2. Концепция эффективного использования вокзальных комплексов Дирекции железнодорожных вокзалов, филиала ОАО «РЖД», до 2015 г. (утв. ОАО «РЖД» 17 сентября 2018 № 15098).
3. О внесении изменения в Градостроительный кодекс Российской Федерации. № 43-ФЗ от 5 апреля 2013. Ст. 32.
4. Власов Д. Н. Транспортно-пересадочные узлы крупнейшего города (на примере Москвы). М.: Изд-во АСВ, 2015. 96 с.

Дата поступления в редакцию: 09.07.2019 г.

Опубликовано: 10.07.2019 г.

***© Академия педагогических идей «Новация». Серия «Студенческий научный вестник»,
электронный журнал, 2019***

© Григорьев Д.А., Чижикова Д.А., 2019