

Перспективы развития транспортно-пересадочных узлов в Российской Федерации



И. В. Шмыголь,
заместитель начальника
Дирекции железнодорожных
вокзалов ОАО «РЖД»

Состояние транспортной инфраструктуры больших и малых городов страны определяет качество среды обитания их жителей, эффективность функционирования и развития экономического потенциала территорий. Ключевым элементом транспортной инфраструктуры является транспортно-пересадочный узел (ТПУ): в нем взаимодействуют различные виды транспорта и транспортная система связывается с «тканью» города. Рассмотрены аспекты создания и развития ТПУ на основе железнодорожных вокзалов (станций) и станций метрополитена.

Проблемы транспортной инфраструктуры в стране, в наибольшей степени в Москве и Московской области, крайне обострились в последние 15 лет в связи с неуклонно растущим уровнем автомобилизации населения, ростом спроса на пассажирские и грузовые перевозки, активным строительством крупных объектов массового тяготения без соответствующего обеспечения транспортной системой и др. Неизбежные последствия этих факторов – не только снижение безопасности, эффективности функционирования регионов, но и увеличение транспортной усталости, ухудшение качества жизни населения.

Имеющиеся транспортные узлы на территории российских поселений не соответствуют современным требованиям по обеспечению комфорта, безопасности и быстрой пересадки с одного вида транспорта на другой. Сложившиеся планировочные решения не отвечают все возрастающему объему пассажиропотоков; территории транспортных узлов перенасыщены стихийными объектами торговли, несанкционированными парковками транспорта на прилегающей улично-дорожной сети. Во многих из них отсутствуют муниципальные, перехватывающие парковки и другие важные элементы. Транспортные узлы не приспособлены для перемещения маломобильных групп населения.

Правовая база и стратегия

В утвержденной в 2008 г. Транспортной стратегии Российской Федерации

на период до 2030 г. [1] были обозначены насущные задачи развития транспортной инфраструктуры и проработаны пути их решения в долгосрочной перспективе. На основе этого документа Правление ОАО «РЖД» приняло Концепцию эффективного использования вокзальных комплексов Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала ОАО «РЖД» – до 2030 г. [2].

Системное и комплексное развитие объектов транспортной инфраструктуры неосуществимо без активного участия органов местной и региональной власти. Дирекция вокзалов последовательно развивает сотрудничество с субъектами Российской Федерации и муниципальными образованиями по модернизации и созданию транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных вокзалов. Подписано свыше 50 соглашений о взаимодействии в реализации инвестиционных и инфраструктурных проектов. Сотрудничество предполагает проведение мероприятий, в том числе в рамках государственных программ, по следующим приоритетным направлениям:

- создание транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных вокзалов, остановочных пунктов железных дорог, автовокзалов, аэропортов с развитием на прилегающих к ним территориях общественно-деловой функции;
- развитие инфраструктуры и пассажирских обустройств железнодорожного и иного транспорта;
- реализация инфраструктурных проектов для комплексного социаль-

но-экономического развития субъекта Федерации;

- другие направления социально-экономического развития субъекта Федерации, обеспечение безопасности на транспорте и повышение качества транспортного обслуживания населения.

Градостроительный кодекс Российской Федерации определяет транспортно-пересадочный узел как комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой [3].

В транспортно-пересадочном узле (ТПУ), в узловом элементе транспортной инфраструктуры, происходит взаимодействие различных видов транспорта и связь транспортной системы с «тканью» города. Объединение различных транспортных потоков способно дать новый значительный импульс развитию коммерческой и офисной недвижимости и создать новые центры притяжения для инвесторов.

Обеспечение комфортности и минимизации времени при пересадках пассажиров зависит от ряда градостроительных факторов, таких как:

- схема узлов взаимодействующих видов транспорта (метрополитен, железнодорожный, наземный общественный);
- планировочное решение комплекса сооружений и устройств пересадочного узла;
- архитектурно-планировочная связь с застройкой на прилегающей территории;
- инженерно-строительное устройство пешеходных путей, лестниц, входов-выходов и других элементов;
- удобная и интуитивно понятная система навигации в пересадочном узле.

В России приняты два основных направления развития системы ТПУ [4]. Первое – организация плоскостного ТПУ, которая подразумевает комплексную реконструкцию территории пересадочного узла. Реконструкция включает в себя:

- создание функционально-планировочной схемы, позволяющей разде-

лить разнонаправленные пешеходные потоки, избежать пересечения транспортных и пешеходных потоков;

- уменьшение (или полную ликвидацию) объектов мелкорозничной торговли в узле;
- упорядочение парковки индивидуального транспорта в узле;
- обособление посадочных перронов наземного пассажирского транспорта с накрытием перронов навесами, защищающими пассажиров от атмосферных осадков;
- устройство велопарковок;
- обеспечение пешеходно-транспортного обслуживания с учетом возможностей маломобильных групп населения и т.д.

При организации плоскостного ТПУ повышается качество обслуживания населения, улучшается транспортная ситуация на прилегающей территории.

Второе направление развития системы ТПУ – организация пересадочного комплекса (капитального транспортно-пересадочного узла), единого инженерного комплекса, призванного обеспечить максимально комфортные условия пересадки пассажиров с одновременным соблюдением всех технологических требований к функционированию систем пассажирского транспорта. Пересадочный комплекс обеспечивает пространственно-функциональную взаимосвязь всех элементов ТПУ: вестибюлей станций скоростного внеуличного транспорта; терминалов наземного пассажирского транспорта; отстойно-разворотных площадок общественного транспорта (ОРП); стоянок для парковки автотранспортных средств (в том числе перехватывающих). При этом предусматривается попутное обслуживание пассажиров объектами социальной инфраструктуры и т. д.

Возведение пересадочного комплекса в отличие от плоскостного решения ТПУ позволяет обеспечить значительную экономию городской территории за счет многоуровневого решения узла.

Перехватывающая парковка – составная часть ТПУ, позволяющая автовладельцам оставлять свой личный транспорт и пересаживаться на общественный для продолжения поездки. Фактически у всех станций московского метрополитена, у платформ пригородных электропоездов появились и действуют стихийные и несанкционированные «перехватывающие» стоянки. Парковка в ТПУ способствует улучшению

экологии города, уменьшая количество загрязняющих атмосферу выбросов от перехватываемого транспорта.

ТПУ как центр системы расселения локального значения помимо выполнения транспортной функции решает задачу торгово-бытового и досугового обслуживания населения. Коммерческие объекты ТПУ будут способствовать предельному приближению приобретения повседневно нужных товаров и оказания услуг к ежедневным маршрутам между домом и работой. При этом сокращение регулярных поездок горожан за покупками скажется также на разгрузке улиц и дорог и позволит снизить заполненность общественного транспорта. Торгово-бытовое обслуживание в ТПУ, не препятствующее транспортно-пересадочной функции узла, способствует созданию значительных удобств и экономии времени большинству горожан.

На примере столицы

Компания «РВ-Проект» проектирует 58 ТПУ, сосредоточенных в наиболее загруженных районах Москвы: 14 ТПУ – первоначально капитальные; 44 ТПУ – первоначально плоскостные. Из них 30 ТПУ в дальнейшем – капитальные.

Также разрабатывается проектная документация по ТПУ в городах Пермь, Казань, Тверь, Тамбов, Грозный, Гудермес, Иркутск [5].

Каждому ТПУ необходим отдельный проект, учитывающий особенности исторически сложившегося транспортного узла. Каждый узел уникален. В каждом ТПУ необходимо обеспечить комплексную взаимосвязь всех составных элементов транспортной инфраструктуры с «тканью» города, с городской средой. Объемно-пространственное решение должно быть вписано в существующую историческую застройку. Часть транспортно-коммуникационных пространств города нуждается в создании сравнительно небольшого ТПУ местного значения.

К примеру, на транспортном узле «Дмитровская» (рис. 1, 2) практически замыкается север Москвы, сюда съезжаются к станции метро, железнодорожной платформе на личном транспорте, автобусах, троллейбусах. Существующий пассажиропоток – 28,4 тыс. чел. в час пик. Предполагаемый пассажиропоток к 2020 г. – 32,6 тыс. чел. в час пик. Территория ТПУ находится в Тимирязевском (северная часть территории,



Рис. 1. ТПУ Дмитровская. Перспектива

основные сооружения) и Савеловском районах (южная часть территории, галереи и переходы).

Проект предусматривает взаимосвязанную организацию пересадки пассажиров между видами транспорта: железнодорожным, метро, автобусами, трамваями, троллейбусами и проектируемым скоростным трамваем.

Комплекс зданий ТПУ объединен с зонами посадки-высадки пассажиров подземными пространствами-галереями, а также связан подземным пешеходным переходом под Дмитровским шоссе с Бутырским районом. Основной объем ТПУ переменной этажности включает в себя вестибюль, объединяющий две галереи подземного распределительно-технологического уровня; коммерческую и офисную составляющие; двухэтажную подземную автостоянку. Под торгово-сервисную часть отведено 3 этажа, под офисно-деловой центр – 13 этажей. Основной объем блокируется с поднятой над уровнем земли трехэтажной автостоянкой.

Планируется благоустройство окружающей территории, появятся два бульвара: с севера от Дмитровского проезда (бульвары будут соединены с ТПУ с помощью двух подземных пешеходных переходов), а также между платформами и жилой застройкой. Предусматри-

ваются велодорожки и велопарковки, беспрепятственное и удобное перемещение маломобильных групп населения.

ТПУ в регионах

В информационном пространстве город Пермь воспринимается как город инноваций, прежде всего в сфере культуры, дизайна, архитектуры и гра-

достроительства. Градостроительная концепция недавно принятого генплана представляет город, расположенный на берегах Камы, как единый организм, связанный современной транспортной инфраструктурой. ТПУ «Пермь» создается на основе железнодорожного вокзала «Пермь II» и органично вписывается в принятый генплан города (рис. 3, 4).

В целях организации взаимовыгодного сотрудничества между Правительством Пермского края и ОАО «РЖД» 26 февраля 2009 г. подписано Соглашение о реконструкции железнодорожного вокзала станции «Пермь II» в г. Перми с обустройством прилегающей территории [6]. Кроме этого, 17 декабря 2012 г. было подписано Соглашение, предусматривающее также реализацию совместного инвестиционного проекта по организации ТПУ на базе железнодорожного вокзала станции «Пермь II».

Создание ТПУ предполагает снос существующего устаревшего здания вокзала и оптимизацию взаимодействия внешнего транспорта (железнодорожного, автобусов) с городской транспортной сетью. Нынешний пассажиропоток – 4,8 тыс. чел. в час пик. Предполагаемый пассажиропоток к 2020 г. – 7,4 тыс. чел. в час пик. На привокзальной площади организуется движение городского транспорта (автобусов, трамваев, троллейбусов) и обустраивается въезд на подземную перехватывающую парковку. Площадь преобразуется в атриум – композиционное ядро комплекса



Рис. 2. ТПУ Дмитровская. Вид со стороны 2-го Хуторского переулка

сооружений ТПУ. На втором этапе реорганизации территории предполагается возведение нового здания вокзала. На южной стороне участка в проекте предложено строительство зданий автовокзала, комплекса офисных зданий, гостиницы, гипермаркета, а также ОРП и плоскостного паркинга. С восточной стороны запроектирован торговый центр с двухэтажной подземной парковкой, примыкающий к зданию железнодорожного вокзала и составляющий единое композиционное целое с атриумом.

Придается большое значение выстраиванию новых пешеходных и транспортных связей между вокзалом, северной и южной сторонами городской застройки, с включением в общую транспортно-пассажирскую схему нового автовокзала, коммерческой застройки вдоль ул. Барамзиной, привокзальной площади и проектируемого комплекса офисных зданий. В проекте предложены:

- организация автомобильных дорог и развязок, соединяющих привокзальную площадь с городской застройкой по улицам Петропавловская и Ленина;
- обустройство подземного перехода – пешеходной зоны, связывающей ул. Букирева с застройкой южнее 2-й Шоссейной ул.;
- обустройство пешеходной зоны, связывающей ул. Данщина и проектируемые коммерческие здания на улицах Барамзиной и 2-й Шоссейной и являющейся наземной альтернативой привокзальному подземному переходу;
- реконструкция 2-й Шоссейной улицы для оптимизации транспортных связей между проектируемым автовокзалом, ОРП для междугородних автобусов и перехватывающей парковкой;
- организация взаимовязанной системы пешеходных коммуникаций с учетом возможностей маломобильных групп населения, велодорожек и велопарковок.

Одним из основных критериев реализации проектов ТПУ будут общественные слушания, учет мнения жителей. Безусловно, современное транспортно-коммуникационное пространство – взаимовязанное, многоуровневое, имеющее альтернативы маршрутов и видов транспорта, является основой социальной, инвестиционной, туристической привлекательности муниципальных образований. Реализация проектов на основе партнерских взаимоотношений



Рис. 3. ТПУ «Пермь»-II. Вид со стороны ул. Окулова



Рис. 4. ТПУ «Пермь»-II. Перспектива

с представителями делового сообщества с привлечением долгосрочных инвестиций позволит создать современную и комфортную транспортную инфраструктуру. ■

Литература

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 № 1734-р). URL: http://mintrans.ru/upload/iblock/307/rasp_pr_1032_11062014.doc.
2. Концепция эффективного использования вокзальных комплексов Дирекции железнодорожных вокзалов, филиа-

ла ОАО «РЖД», до 2015 г. (утв. ОАО «РЖД» 17 сентября 2008 № 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, 2009. 96 с.
5. Официальный сайт ООО «РВ-проект». URL: <http://rv-proekt.ru>.
6. Соглашение о реконструкции железнодорожного вокзала станции «Пермь II» в г. Перми между Правительством Пермского края и ОАО «РЖД» от 26 февраля 2009 г.