

МОСКОВСКАЯ перспектива

Газета издается с 1957 года

#ЯНВАРЬ 2019

ЦЕНТРЫ РАЗВИТИЯ

251 ТПУ
появится в Москве

Сергей Собянин,
мэр Москвы



ВАЖНО НЕ ТОЛЬКО СТРОИТЬ СТАНЦИИ
МЕТРО И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, НО И
ОБЕСПЕЧИТЬ КОМФОРТНЫЙ ПЕРЕХОД
МЕЖДУ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ
ТРАНСПОРТА, ИХ ИНТЕГРАЦИЮ



Проектное решение
ТПУ «Саларьево»

КРУПНЫМ ПЛАНОМ



Сергей Собянин,
мэр Москвы



Марат Хуснуллин,
заместитель мэра Москвы
по вопросам градостроительной
политики и строительства

Благодаря строительству транспортно-пересадочных узлов москвичи получают возможность добираться до цели более коротким путем. При этом новые ТПУ станут также точками притяжения районов. Так, транспортно-пересадочный узел «Окружная» станет новым центром развития севера Москвы. Он свяжет пригородные поезда, МЦК, метро и аэроэкспресс.

Благодаря этой связке разгрузятся станции метро «Тимирязевская» и «Савеловская». Не менее важен и транспортно-пересадочный узел «Рязанская». Он находится на стыке Рязанского проспекта и Нижегородской улицы. Это будет один из крупнейших пересадочных узлов не только в Москве, но и в Европе. В целом это новые восточные ворота Москвы, где будут пересекаться пять разных направлений общественного транспорта: Большая кольцевая линия метро, МЦК, Некрасовская линия метро, железнодорожная ветка – электрички и, возможно, даже когда-то в перспективе высокоскоростная магистраль Москва – Казань.



Сегодня в столице проектируется и строится порядка 100 транспортно-пересадочных узлов. ТПУ увяжут в единую систему все виды общественного транспорта, сделают пересадку с одного вида транспорта на другой более комфортной и позволят пассажирам сократить время в пути. **В столице появится более 250 ТПУ.** Среди них будут плоскостные – в виде перехватывающих парковок, на которых можно оставить автомобиль и пересесть на метро, и капитальные. Последние предполагают строительство многофункциональных центров, гостиниц, спортивных комплексов и других объектов, необходимых жителям конкретного района. При этом некоторые ТПУ в будущем могут превратиться в полноценные железнодорожные вокзалы. Они появятся на тех станциях, где линии метро пересекаются с железнодорожными ветками.

Еще одно предложение – построить Южный вокзал в районе Царицыно, чтобы «перехватывать» пассажиров Курского направления. При интеграции метро и пригородных электричек на периферии могут появиться дополнительные остановки маршрутов дальнего следования.

251

**ТПУ планируется
построить в Москве**



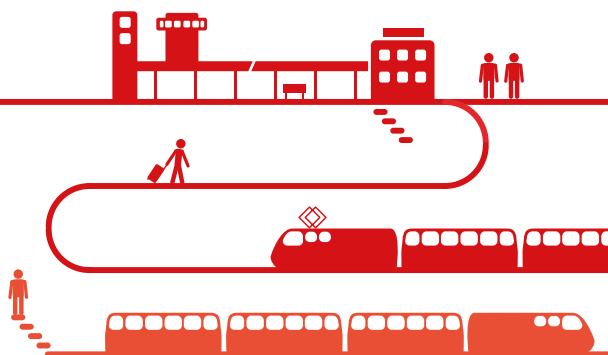
96 ТПУ реализуются на строящихся станциях метро и МЦК



61
пересадка на МЖД

89
пересадок на метро, в том числе 22 на БКЛ

12
пересадок на МЦД



КОМПЛЕКС ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ И СТРОИТЕЛЬСТВА
ГОРОДА МОСКВЫ

МОСКОВСКАЯ
перспектива

Ведущая газета Стройкомплекса Москвы.
Издается с 1957 года



АДРЕС:
119019, Москва, Новый Арбат, д. 11, стр. 1.
Телефоны: (495) 691-09-34, 691-28-32
E-mail: mperspektiva@mail.ru
www.mperspektiva.ru

Генеральный директор: Мельников С.О.

РЕДАКЦИЯ:

Главный редактор: Авязова Ж.С.
Главный редактор сайта: Пастушин А.В.
Зам. главного редактора: Шибанов А.А.
Шеф-дизайнер: Дмитриева Н.Ю.
Компьютерная верстка:
Ладыгин А.Е., Прищелова М.Н., Цымбал А.С.
Корректура: Завьялова Л.Г., Крикунова Г.В.
Отдел рекламы и маркетинга:
Мытник О.Г., Калинина Л.Г.
8 (495) 695-43-63

Газета зарегистрирована
в Комитете РФ по печати.
Свидетельство о регистрации № 012265
от 30.12.98 г.

При использовании материалов ссылка
на газету «Московская перспектива»
обязательна. Мнение редакции и авторов
не всегда совпадают. Статьи в рубрике
«Ситуация» и под знаком ©
публикуются на правах рекламы

Отпечатано
в ООО «Типография «Миттель Пресс»
Адрес: 127254, г. Москва, ул. Руставели,
д. 14, стр. 6.
Тел./факс +7 (495) 619-08-30, 647-01-89.
E-mail: mittelpress@mail.ru

Заказ № 33
Общий тираж 102 000 экз.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

Газета распространяется бесплатно
на собственных стойках в Мосгордуме,
мэрии Москвы, в Комплексе градостроитель-
ной политики и строительства города Москвы,
префектурах, Москомархитектуре,
Мосгосстройнадзоре, Москомнаследии
и других комитетах и департаментах
правительства Москвы, а также в VIP-залах
и залах официальных делегаций столичных
аэропортов, в терминале бизнес-авиации
а/п «Внуково», в сети кофеен «Кофемания»,
в выставочных комплексах «Гостиный
Двор», «Экспоцентр», ВВЦ, «Дом на
Брестской», в бизнес-центрах и гостиницах,
на территории новой Москвы, во всех центрах
госуслуг города Москвы.

Новые хабы завоевывают Москву

Власти столицы взяли курс на максимальную интеграцию всех видов рельсового транспорта

О ЕЛЕНА ЕГОРШИНА

Некоторые транспортно-пересадочные узлы, объединяющие станции метро, железнодорожные платформы и маршруты наземного городского транспорта, по пассажиропотоку будут опережать действующие вокзалы. ТПУ «Ховрино», который возьмет на себя часть пассажиров аэропорта «Шереметьево», по оценкам специалистов, будут пользоваться 430 тыс. человек в сутки, а ТПУ «Рязанская» – 400 тыс. «Это существенно больше, чем на Савеловском или Рижском вокзалах и примерно сопоставимо с площадью трех вокзалов», – отмечают в горадминистрации.

Формирование единой системы городского транспорта, объединяющей метро и железную дорогу, привело к изменению оценок и анализа работы действующих столичных вокзалов. Раньше крупнейшими транспортными узлами Москвы считались площадь трех вокзалов, Савеловский и Курский вокзалы, но они ориентированы на прежнюю схему организации движения, когда подземка и железнодорожное сообщение существовали независимо друг от друга: метро перевозило своих пассажиров, а пригородные электрички фактически работали на подвоз-увоз граждан за пределы Москвы. Теперь, когда взят курс на максимальную интеграцию всех видов рельсового транспорта, отношение к вокзалам стало меняться. «Глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров дал поручение пересмотреть существующие подходы», – рассказал в недавнем интервью глава столичного стройкомплекса Марат Хуснуллин.

По его словам, некоторые транспортно-пересадочные узлы (ТПУ), которые строятся в столице, вполне могут претендовать на то, чтобы стать полноценными вокзалами. По крайней мере, по такому показателю, как пассажиропоток, они точно опередят действующие конечные станции, а по возможности пересадок сравняются или обгонят их. Например, уже сегодня на «Петровско-Разумовской» пассажиры могут пересесть на две линии железной дороги и на две линии метро. «Совершенно точно могу сказать, что полноценным вокзалом в будущем станет Карачарово в составе ТПУ «Рязанская». Олег Валентинович Белозёров и наш мэр Сергей Семенович Собянин даже назвали его восточными воротами столицы», – отметил Марат Хуснуллин.

А ведь еще совсем недавно станция Карачарово, построенная на Горьковском направлении МЖД, не пользовалась популярностью у пассажиров – значительная часть электричек проезжала ее без остановки. Ситуация кардинально изменилась буквально за три года. В 2016 году поблизости открылась станция МЦК Нижегородская, и часть пассажиров перестала ездить до Курского вокзала. Еще год спустя в связи с развитием подземки правительство Москвы и руководство ОАО «РЖД» приняли решение перенести остановочный пункт Карачарово поближе к будущим станциям метро и железнодорожному кольцу. В 2018 году здесь открылась первая новая платформа. 10 января 2019 года – вторая. А к концу 2019 – началу 2020 года после открытия третьей платформы и завершения строительства дополнительных главных путей на Горьковском направлении МЖД будет значительно

увеличено число электричек, останавливающихся на Карачарово, интервал движения между ними в часы пик сократится сначала до 4,5 минуты, а затем и до 3 минут. По словам представителей РЖД, для части поездов, в том числе дальнего следования, Карачарово станет конечной станцией, что позволит разгрузить Курский вокзал. В дальнейшем здесь также будут останавливаться скоростные поезда, курсирующие по ВСМ Москва – Казань. Поскольку помимо железнодорожной станции ТПУ «Рязанская» объединит также две линии метро, МЦК и маршруты наземного пассажирского транспорта, количество пользователей, по расчетам специалистов, превысит 400 тыс. человек в сутки. «Это сопоставимо с пассажиропотоком площади трех вокзалов», – отметили в стройкомплексе.

Примерно такой же пассажиропоток ожидается в ТПУ «Ховрино», строительство которого полностью завершится в 2020 году. По словам Марата Хуснуллина, новый транспортный хаб примет на себя часть потока пассажиров аэропорта «Шереметьево», будет выполнять функции перехватывающего паркинга для автомобилей, следующих в Москву по трассе Москва – Санкт-Петербург, станет конечной станцией для междугородних и международных автобусных маршрутов, а также позволит разгрузить Ленинградский вокзал за счет удобной пересадки пассажиров пригородных поездов (РЖД собирается открыть здесь станцию Октябрьской железной дороги) на метро. «ТПУ «Ховрино» обеспечит пересадку между четырьмя видами транспорта – это метро, железная дорога, наземный общественный транспорт и автомобиль. По нашим оценкам, пассажиропоток транспортного комплекса составит свыше 430 тыс. человек в сутки», – отметил заммэра. Перспективы стать вокзалом, по его оценкам, есть также у ТПУ «Окружная», где объединятся подземка, МЦК и Савеловское направление железной дороги. Ожидается, что пассажиропоток этого узла достигнет 138 тыс. человек в сутки.

Наиболее активными пользователями ТПУ станут жители районов Северный, Алтуфьевский, Бескудниковский, Отрадное, Лианозово, Западное и Восточное Дегунино, а также пассажиры пригородных электричек, которым больше не придется ездить до конечной станции.

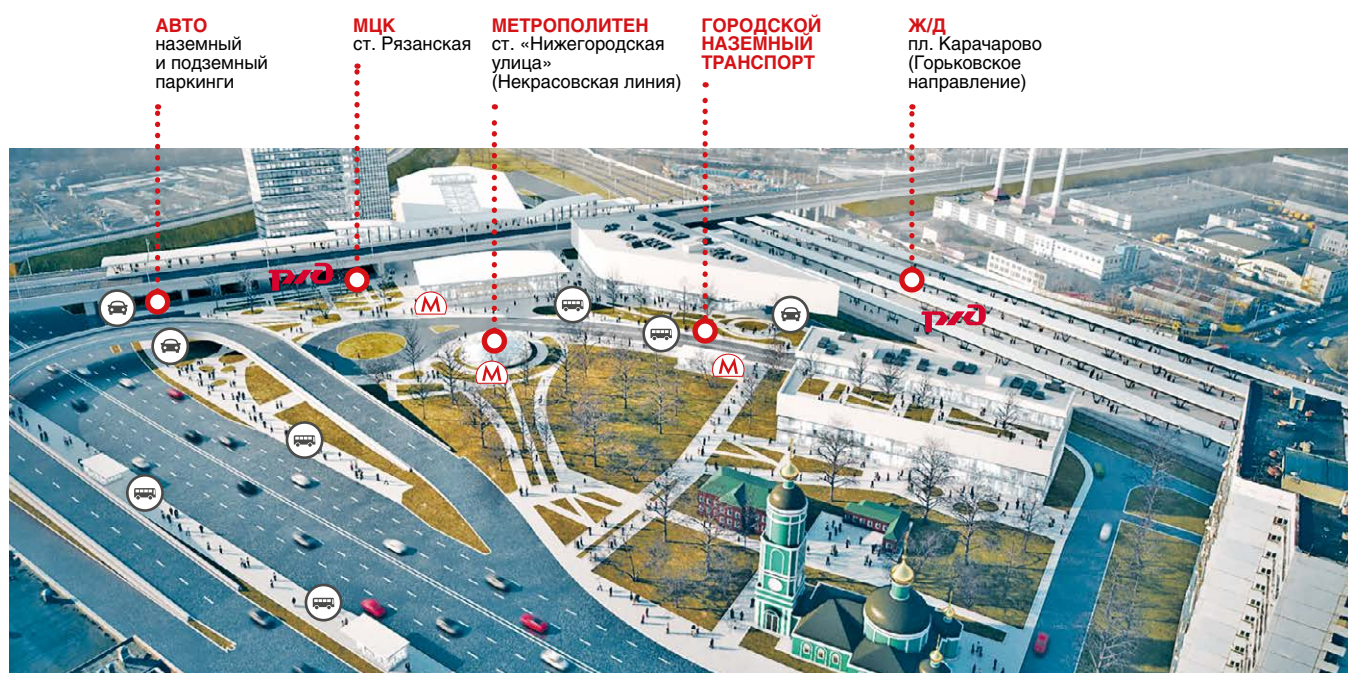
Однако с Савеловским вокзалом получается интересная история. Его пассажиропоток также увеличится за счет строительства Большой кольцевой линии метро и реализации проекта по созданию Московских центральных диаметров (МЦД), один из которых (Лобня – Одинцово) пройдет через этот вокзал. «Будущий транспортный узел, строящийся на площади, обеспечит комфортную пересадку между станциями метро «Савеловская» Серпуховско-Тимирязевской и Большой кольцевой линий, МЦД и пригородным электричками. Им будут пользоваться порядка 245 тыс. человек в сутки», – отметили в стройкомплексе. Иными словами, не только ТПУ будут становиться новыми вокзалами, но и старые вокзалы получают стимулы к развитию благодаря включению в состав ТПУ. «Раз меняется пассажиропоток, меняется все: количество выходов из метро, число наземного транспорта, остановок такси, прогулочных зон, загрузка улично-дорожной сети. Поэтому и нужна большая работа по переосмыслению роли вокзалов в Москве», – подчеркнул Марат Хуснуллин.

По его словам, в тех ТПУ, которые находятся на железнодорожных направлениях, нужно делать дополнительные остановки поездов дальнего следования, чтобы пассажиры могли выбирать – ехать им в центр города или пораньше пересесть на БКЛ, МЦК или радиальные ветки подземки. Так делается уже почти во всех городах Европы, не только в крупных. На полную интеграцию РЖД и городского транспорта столичные власти отводят пять лет: по истечении этого срока вокзалов (или, как модно говорить, транспортных хабов) в городе станет больше, а осуществить пересадку можно будет между двумя и более видами транспорта.

“

НЕКОТОРЫЕ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ, КОТОРЫЕ СТРОЯТСЯ В СТОЛИЦЕ, ВПОЛНЕ МОГУТ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА ТО, ЧТОБЫ СТАТЬ ПОЛНОЦЕННЫМИ ВОКЗАЛАМИ

«Рязанская» – крупнейший ТПУ Москвы



ИНТЕРВЬЮ ПРОЕКТЫ

В зоне доступа

Альберт Суниев о программе строительства транспортно-пересадочных узлов



ЛЕВ НОВОЖИЛОВ

Транспортно-пересадочные узлы становятся неременным атрибутом успешно развивающихся городов. В Москве разработана и реализуется одна из крупнейших программ по строительству ТПУ в мире. По планам в столице должно появиться 96 ТПУ на базе строящихся станций метро и Московского центрального кольца. 89 будут иметь пересадку на метро, 61 – на железнодорожные платформы (в том числе МЦК) и 12 – на Московские центральные диаметры. О строительстве таких хабов рассказал первый заместитель гендиректора по девелопменту АО «Мосинжпроект», генеральный директор АО «УЭЗ» Альберт Суниев.

– Альберт Альфатович, для чего городу нужны транспортно-пересадочные узлы?

– В Москве последние восемь лет реализуется одна из самых масштабных в мире программ развития транспортной инфраструктуры. Несмотря на рост количества автомобилей в мегаполисе, благодаря активному строительству дорог, мостов, скоростных магистралей, новых станций и линий метро острота транспортной проблемы в значительной мере снята. Теперь перед городом стоит задача увязать весь общественный транспорт в единую слаженно работающую систему. Для этого была разработана и реализуется программа возведения транспортно-пересадочных узлов. Эти хабы призваны связать в единую сеть метрополитен, наземный городской пассажирский транспорт, Московское центральное кольцо, Московские центральные диаметры и радиальные направления Московской железной дороги, чтобы пассажир смог быстро и комфортно перейти с одного вида транспорта на другой или пересесть с личного на общественный транспорт.

ТПУ условно делятся на два вида – плоскостные и капитальные. Первые представляют собой



153

капитальных ТПУ планируется создать в разных частях Москвы



>20

коммерческих проектов в составе различных транспортно-пересадочных узлов планируется предложить инвесторам в этом году

перехватывающие парковки, на которых можно оставить автомобиль и пересесть на метро. Их будет более 100. Капитальные предполагают возведение многофункциональных комплексов, которые обеспечат возможность пересадки с одного вида транспорта на другой по принципу «сухие ноги». То есть пассажиру для этого не надо будет выходить на улицу. Таких объектов предполагается 153.

– В составе капитальных ТПУ планируется размещение коммерческой недвижимости. Зачем она нужна?

– Основная задача ТПУ – обеспечить комфортную пересадку с одного вида транспорта на другой. А сверхзадача – создать новые центры деловой и общественной активности за пределами центра Москвы, чтобы можно было жить и работать в пешеходной доступности от основной транспортной инфраструктуры мегаполиса.

Таким образом, ТПУ становятся своеобразными локальными центрами притяжения, которые, например, позволяют жителям совершать покупки и получать мелкие бытовые услуги по пути от метро до дома. Тем самым мы увеличиваем обеспеченность районов торговой инфраструктурой и снижаем маятниковую миграцию.

Более того, в ТПУ создаются рабочие места, которые позволяют определенному количеству жителей работать в непосредственной близости от дома. Для градостроителей оптимальной будет ситуация, при которой человек работает рядом с домом, а значит, ходит туда пешком и тем самым снижает нагрузку на общественный транспорт города: даже если 10% населения столицы будут работать в непосредственной близости от дома – это прорыв.

– Возможно ли строительство в рамках ТПУ социальных и культурных объектов?

– Вопросу наполнения каждого из проектируемых транспортных узлов уделяется очень большое внимание. Мы проводим маркетинговые исследования, опрашиваем население и ана-

лизируем потребности жителей. Поэтому каждый объект уникален по своему наполнению. В результате комплекса исследований в состав коммерческой части ТПУ входят объекты, которые действительно будут востребованы и улучшат качество жизни именно в этом месте. Конечно, при необходимости в ТПУ могут быть возведены и социальные объекты. И такие проекты уже разрабатываются.

– Каким международным опытом вы руководствуетесь при проектировании ТПУ?

– Мы активно изучаем международный опыт и работаем с консультантами французской и японской компаний. Замечу, что главная компетенция японских специалистов, имеющих большой опыт строительства ТПУ в Токио, заключается в умении грамотно организовать пересечение больших потоков пассажиров и различных видов транспорта.

– Сколько транспортных узлов строится сейчас в Москве?

– Всего к настоящему времени городскими структурами привлечены инвесторы к реализации 16 коммерческих проектов в составе ТПУ, причем 13 из них реализованы компанией «Мосинжпроект», входящей в холдинг «Мосинжпроект».

– Какие планы по реализации участков для размещения ТПУ на 2019 год?

– В этом году инвесторам планируется предложить более 20 коммерческих проектов в составе различных транспортно-пересадочных узлов. На них возможно строительство почти 1,3 млн кв. метров недвижимости различного назначения. Речь о ТПУ «Некрасовка», «Нагатинская», «Лухмановская», «Юго-Восточная», «Мневники», «Тимирязевская», «Петровско-Разумовская», «Боровское шоссе», «Кленовый бульвар», «Савеловская», «Мамыри», «Улица Дмитриевского», «Молодежная», «Лермонтовский проспект», «Текстильщики», «Печатники», «Аминьевское шоссе», «Пятницкое шоссе».

Эксперты о ТПУ



Фадхи Джабри,
региональный директор
японского проектного
института Nikken Sekkei:

– Перед проектировщиками стоит задача – при строительстве ТПУ грамотно создать общественное пространство для оптимизации потоков пассажиров, совершающих пересадку, с возможностью посещения ими объектов обслуживания или минуя их. Транспортно-пересадочные узлы не только способны оптимизировать пересадку, но и позволят создать новые рабочие места или жилье в пешеходной доступности от транспортных артерий города. ТПУ могут сделать привлекательными места, отдаленные от центра.

Наиль Сайфуллин,
директор по развитию
АО «Мосинжпроект»:

– При строительстве объектов метрополитена затрагиваются достаточно серьезные социальные и экономические аспекты жизнедеятельности района. Когда открывается станция метро и формируются новые маршруты, появляются новые жители. Для обслуживания этих новых потоков было принято решение о реализации программы создания транспортно-пересадочных узлов. Для населения это комфортная пересадка, социальные услуги и досуг, которые будут организованы в месте притяжения. И компания «Мосинжпроект» сегодня реализует эту программу, начиная от разработки градостроительной документации и заканчивая реализацией объектов под ключ. ТПУ – это новые точки притяжения общественно-деловой жизни. Кроме того, они влекут за собой застройку более серьезных площадок, в том числе инвестиционных, которые капитализируются за счет метро.

Этьен Трико,
основатель проектной
мастерской AREP:

– Я считаю, что будущее принадлежит комбинации общественного и личного транспорта. ТПУ становятся очень важными точками, где люди пересекаются с одного вида транспорта на другой. В результате мобильность человека во многом зависит от транспортно-пересадочного узла. Также важность ТПУ заключается в том, что горожане хотят получать там широкий выбор услуг – административного толка, торгового характера, объекты спортивной инфраструктуры и культуры. Власти Москвы хотят сделать так, чтобы не только возникло ТПУ, но и город вокруг него становился современным и интересным для жителей.

Филипп Роуд,
исполнительный директор
научно-исследовательского
центра LSE Cities
и программы Urban Age:

– Важнейший проект Москвы – развитие железнодорожной инфраструктуры. Это позволяет не только соединить отдаленные районы с центром, но и обеспечить доступность территорий вдоль Московского центрального кольца. Кроме того, высокосовместимая система метрополитена и формирование транспортно-пересадочных узлов могут использоваться для лучшего освоения городского пространства. Москва использует передовые модели развития. Необходимо и дальше раскрывать возможности развития общественного транспорта и его доступности, развития пешеходной и велосипедной инфраструктуры, чтобы люди поняли, что необязательно ехать куда-то на машине.

Денис Власов,
начальник мастерской
развития ТПУ и транспортно-
обслуживания Института
Генплана Москвы:

– Транспортно-пересадочные узлы появились с момента строительства первых вокзалов и линий метрополитена. Но сейчас речь идет о придании нового качества транспортным узлам, новом осмыслении транспорта и городского пространства в целях создания большего удобства горожанам, пользующимся различными видами транспорта и их сочетаниями.

Ирина Ильина,
директор Института
региональных исследований
и городского планирования
НИУ ВШЭ:

– Московские транспортно-пересадочные узлы должны стать мощными инфраструктурными центрами, которые не только соединяют различные виды транспорта, но и аккумулируют комплексные услуги для населения, в том числе торговлю. Только в этом случае общественный транспорт может стать альтернативой личному автотранспорту.

Федерико Паролотто,
старший партнер MIC –
Mobility in Chain:

– Транспортные хабы становятся все более важным компонентом при планировании систем общественного транспорта, потому что они являются частью увеличивающихся по продолжительности поездок. Вы едете на метро, пересаживаетесь с одной линии на другую или из подземки на железную дорогу, в автобус, и вам нужна комфортная пересадка. Транспортно-пересадочные узлы требуют качественно нового программного обеспечения для симуляции их работы, которые позволили бы смоделировать мультимодальность. Другая важная вещь – новые способы профилирования пассажиров. Кем бы они ни были, очень важно понимать, каковы их потребности, желания и запросы.



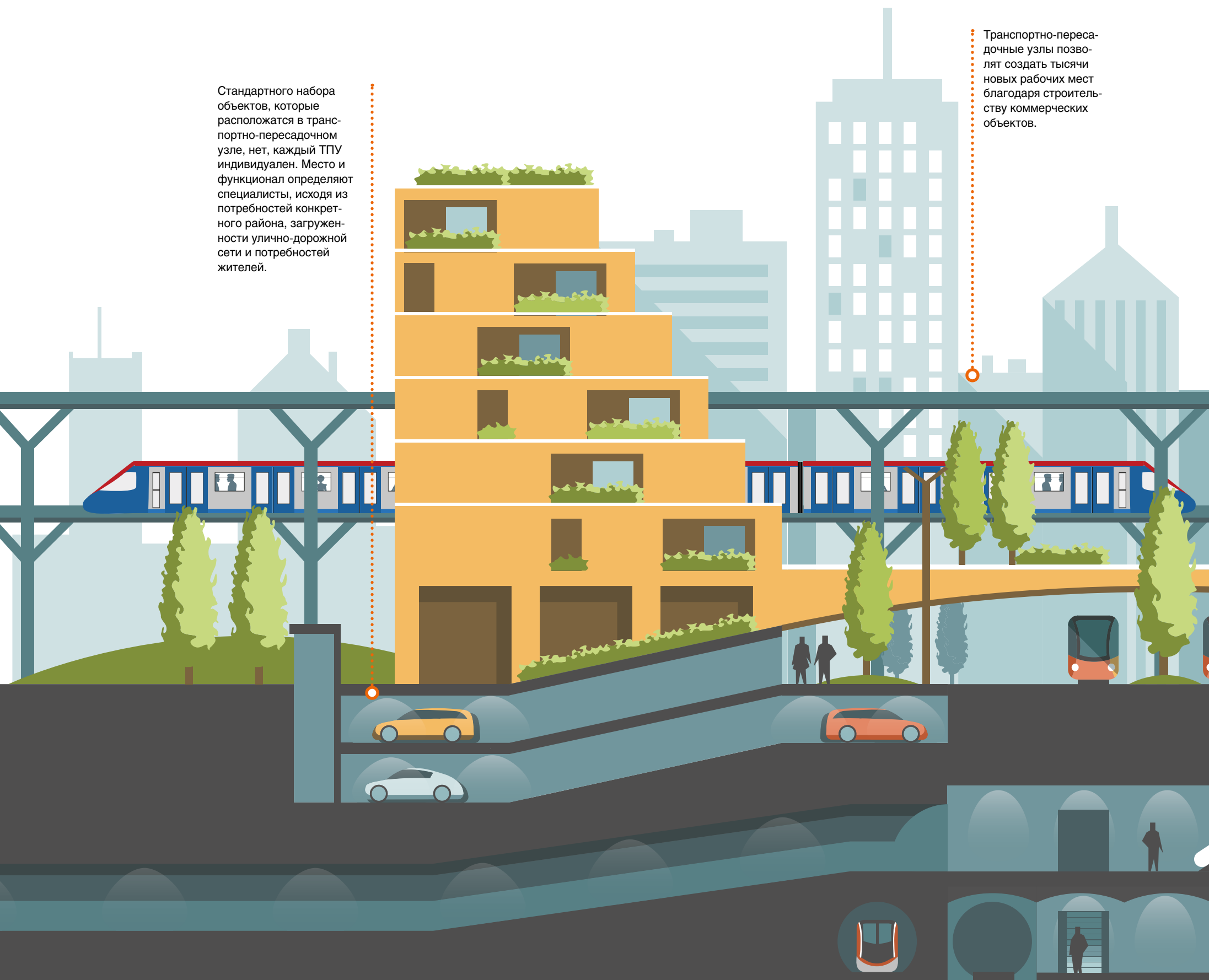
○ ГОРОД

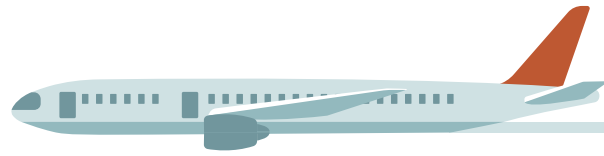
Современные хабы.

Как устроен транспортно-пересадочный узел

Стандартного набора объектов, которые расположатся в транспортно-пересадочном узле, нет, каждый ТПУ индивидуален. Место и функционал определяют специалисты, исходя из потребностей конкретного района, загруженности улично-дорожной сети и потребностей жителей.

Транспортно-пересадочные узлы позволят создать тысячи новых рабочих мест благодаря строительству коммерческих объектов.

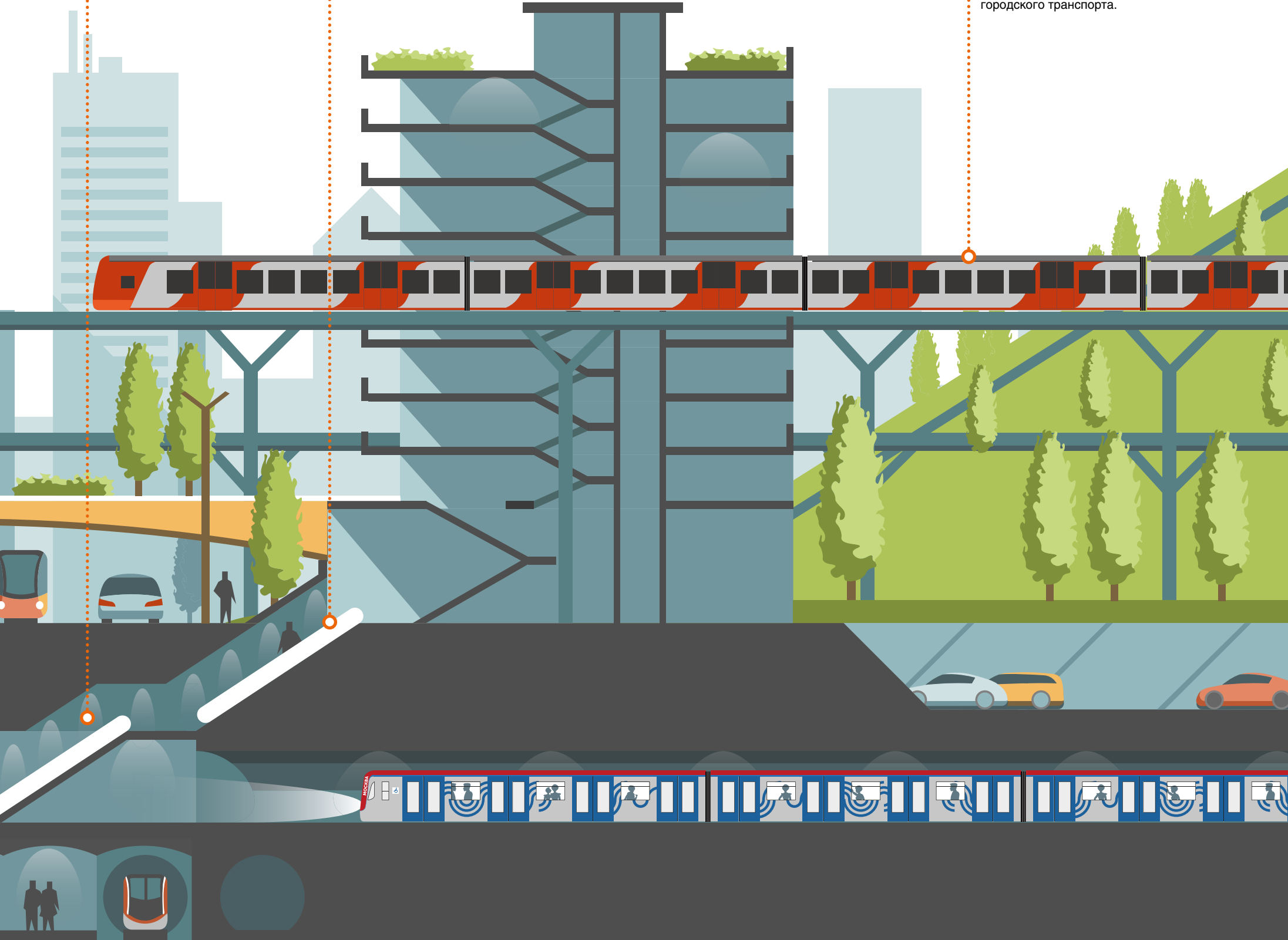




Коммерческие площади и транспортные зоны разграничат, чтобы пассажиры тратили меньше времени на пересадки.

Пересадка между различными видами транспорта осуществляется по принципу «сухие ноги». То есть пассажиру не нужно выходить на улицу, совершая пересадки.

Железные дороги включаются в систему городского транспорта.





1

ТПУ

7 наиболее перспективных проектов столичных транспортно-пересадочных узлов

1. ТПУ «Селигерская»
2. ТПУ «Ботанический сад»
3. ТПУ «Хорошевская»
4. ТПУ «Рязанская»
5. ТПУ «Косино»
6. ТПУ «Рассказовка»
7. ТПУ «Лухмановская»



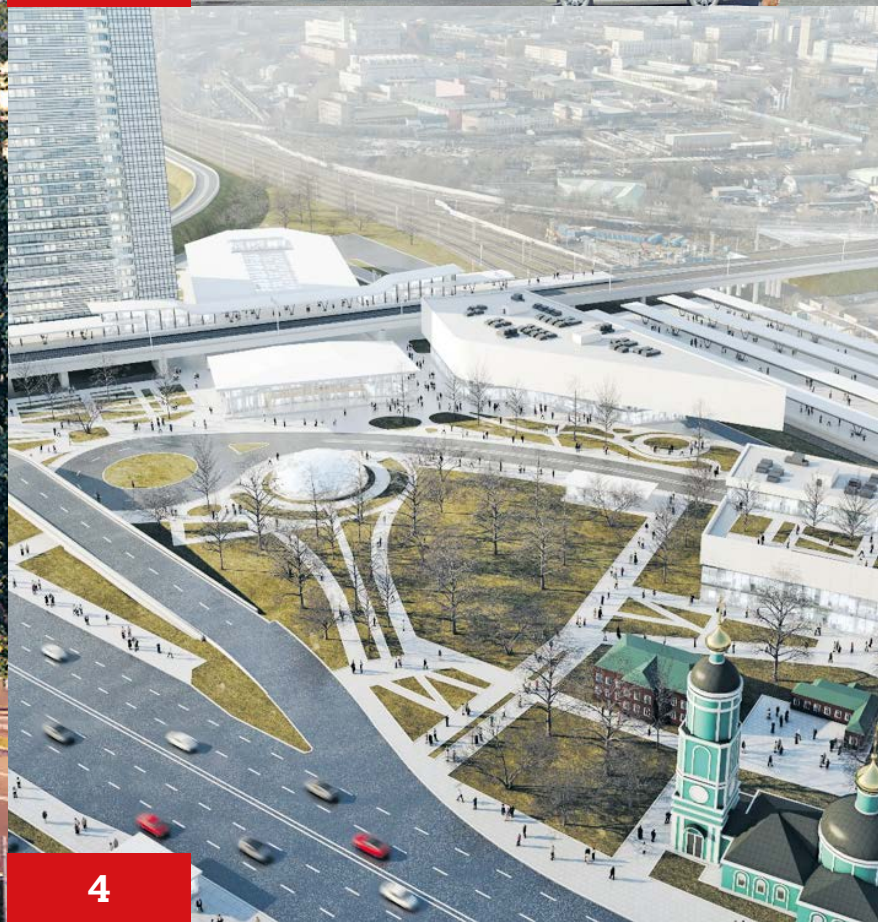
Информация и иллюстрации предоставлены
АО «Управление экспериментальной застройки микрорайонов»



2



5



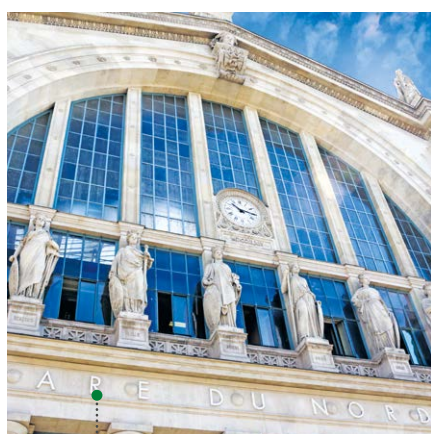
О МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ

Пересадка с иностранным акцентом

Мировой опыт создания транспортных хабов

О ЛЕВ НОВОЖИЛОВ

По мере развития пассажирских перевозок в разных странах мира с середины XIX века начали формироваться ТПУ. Основные задачи хабов – создание комфортных пересадочных зон в местах пересечения транспортных маршрутов, оптимизация пешеходных потоков, сокращение времени на пересадку и так далее. «Московская перспектива» изучила мировой опыт.



Shinjuku Station

3,64 млн пассажиров в день

Станция Синдзюку – главный транспортный узел, связывающий центральный Токио с его западными пригородами. Она открылась еще в конце XIX века как одна из остановок на линии Акабанэ – Синагава. В то время Синдзюку еще не стал большим районом, и станция была не сильно загружена. Сейчас это хаб с самым большим пассажиропотоком в мире. Показатель превышает 3,5 млн человек в день, что зафиксировано в Книге рекордов Гиннеса. Существует более двухсот выходов со станции, в том числе через подземные торговые ряды. В транспортный комплекс интегрированы два крупных подземных торговых центра и шесть универмагов. Хаб объединяет железнодорожный транспорт (городской, пригородный, междугородный и аэроэкспресс до аэропорта Нарита), метро, автобусные терминалы.

Gare du Nord

500 тыс. пассажиров в день

Европейским рекордсменом по количеству путей является Северный вокзал – один из семи вокзалов Парижа, построенный в 1864 году. Объект появился на месте другого здания вокзала, которое ранее было разобрано по камням и перенесено в Лилль. Фасад Gare du Nord выполнен в форме Триумфальной арки. Строение каменное, а крыша поддерживается чугунными конструкциями. Станция многократно расширялась в связи с увеличением объема перевозок. О географии следования поездов с парижского Северного вокзала рассказывают скульптуры на фасаде, которые символизируют разные города. Gare du Nord обеспечивает пересадки на метро и сеть городских и пригородных электричек. В 2002 году вокзал обслужил 180 млн пассажиров. Это рекордный показатель пассажирооборота в Европе.

Amsterdam Centraal Station

260 тыс. пассажиров в день

Центральный вокзал в Амстердаме был возведен в 1889 году, с того времени неоднократно перестраивался. Последняя реконструкция прошла два года назад. Архитектурный образ станции в стиле неоренессанс напоминает средневековый собор. Комплекс представляет собой сложнейшее технологическое сооружение, расположенное между двумя каналами. Элементы современной транспортной инфраструктуры органично вписаны в ансамбль исторического здания вокзала. С одной стороны вокзала расположен порт, с другой – железная дорога. Изначально хаб связывал водный и железнодорожный транспорт. Сейчас комплекс объединяет маршруты международного и междугородного железнодорожного сообщения, аэроэкспресс, метро, наземный городской, легкорельсовый и водный общественный транспорт, такси.

World Trade Center

250 тыс. пассажиров в день

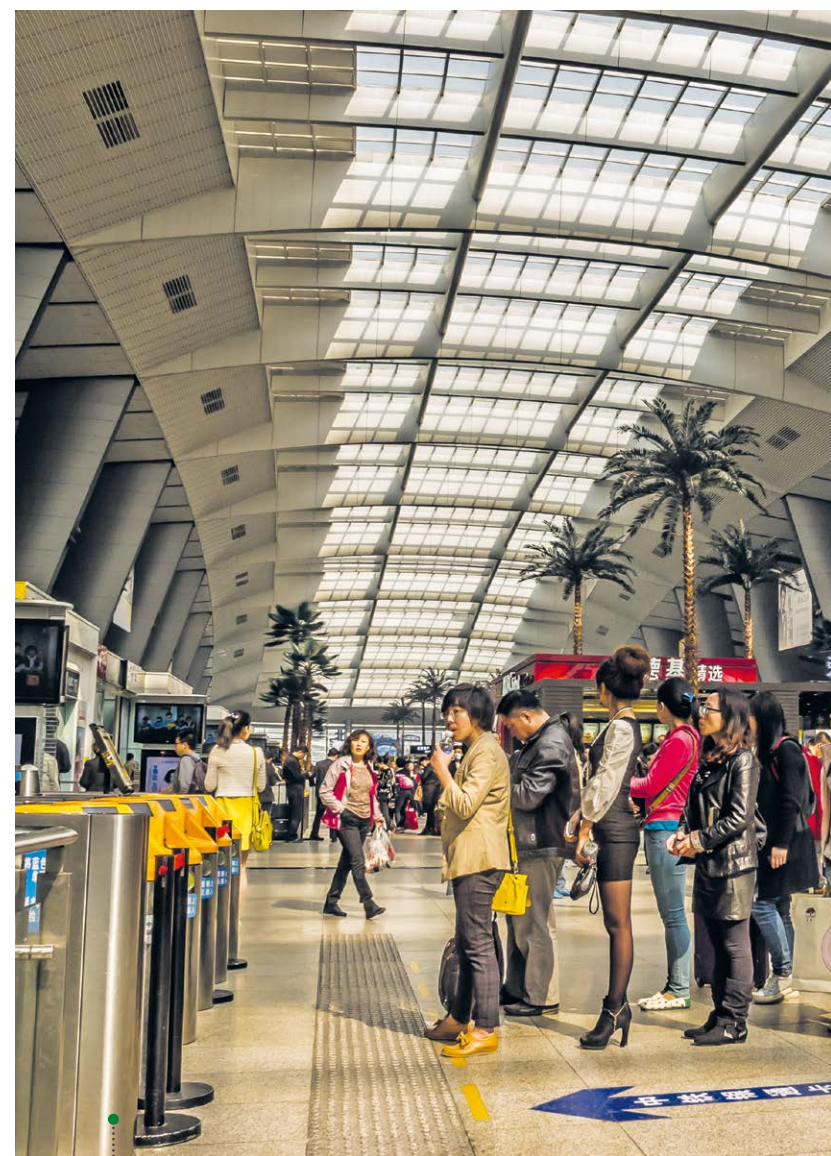
Это сооружение, возведенное в 2016 году в Нью-Йорке, стало самым дорогим в мире. Бюджет проекта – около 4 млрд долларов. ТПУ представляет собой сложный многоуровневый подземный комплекс, который объединяет несколько линий метро и подземной железной дороги. На уровне хаба соединяются строящиеся башни на площадке Всемирного торгового центра, а также располагаются многочисленные магазины. Растянувшийся между небоскребов 100-метровый павильон из стальных криволинейных ребер задумывался как «белоснежный голубь, выпущенный на волю». Первоначальные проектные изображения действительно демонстрировали легкость полета. Однако последующие архитектурные правки превратили голубя в подобие неуклюжего динозавра.

The Port Authority Bus Terminal NY

200 тыс. пассажиров в день

Этот нью-йоркский хаб является одним из центральных элементов транспортной системы всего штата. Рост во второй половине XX века городских и внешних перевозок стал причиной транспортного коллапса на улицах города. Было принято решение создать единый автобусный терминал. Терминал расположен рядом с площадью Таймс-сквер, Радио-сити-мьюзик-холлом, Музеем мадам Тюссо, Линкольн-центром. Проектировщикам пришлось решать сложную задачу по включению пересадочного узла в сверхплотную городскую застройку и разграничению автобусного движения независимо от городского трафика. Сейчас хаб является узловым комплексом, в котором сходятся маршруты метрополитена, междугородних автобусов, наземного городского транспорта и такси.

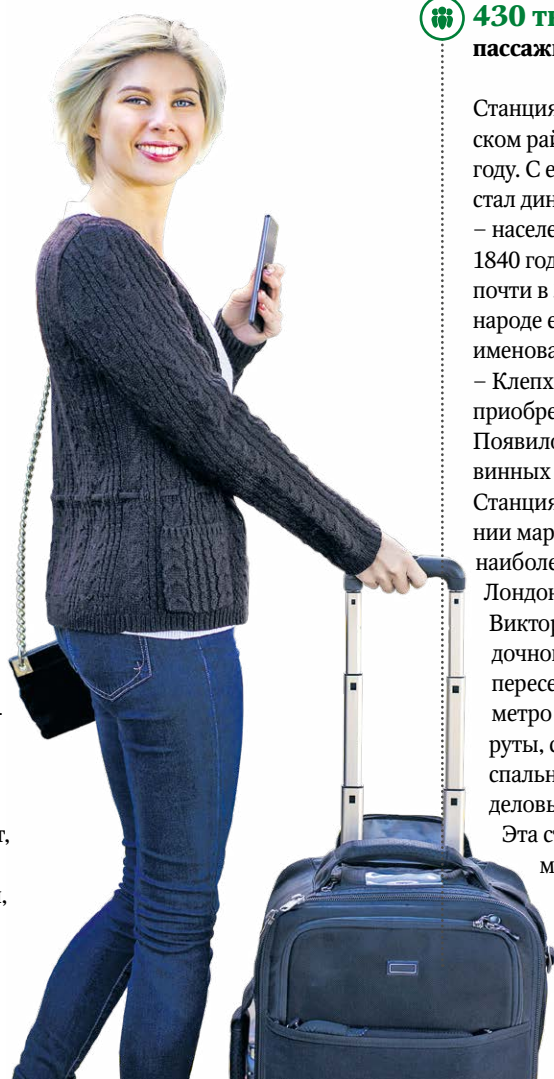
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ



Beijing South Railway Station

660 тыс.
пассажиров в день

В технологическом плане эта станция, расположенная в Пекине, уникальное здание. Площадь крыши по размеру сопоставима с двадцатью футбольными полями. Часть кровли площадью 30 тыс. кв. метров застеклена, на крыше смонтированы солнечные элементы для получения энергии. Объект состоит из пяти уровней, три из которых – минусовые. Подземные этажи соединяются с линией метро, пассажиры которого могут с комфортом пересаживаться на другие виды транспорта, не выходя на улицу и попутно пользуясь всевозможными расположенными в здании комплекса сервисами. В терминале работают рестораны, магазины, отделения банков и т.д. Хаб связывает метро, городской наземный транспорт, высокоскоростную железную дорогу до Тяньцзина и Шанхая, международное и местное железнодорожное сообщение.



Clapham Junction

430 тыс.
пассажиров в день

Станция построена в лондонском районе Баттерси в 1840 году. С ее появлением район стал динамично развиваться – население с 6 тыс. человек в 1840 году к 1910-му выросло почти в 30 раз. При этом в народе его стали неофициально именовать по названию станции – Клепхэм. С 1980-х Клепхэм приобрел популярность. Появилось много кафе, пабов и винных ресторанов. Станция находится на пересечении маршрутов, связывающих наиболее оживленные части Лондона от станций Ватерлоо и Виктория. Создание пересадочного узла, в котором пересеклись железная дорога, метро и автобусные маршруты, сделало удобным путь от спального Клепхэма до деловых кластеров города. Эта станция является мировым рекордсменом по показателю плотности трафика.

Kamppi Centre

100 тыс.
пассажиров в день

Многофункциональный комплекс в районе Камппи (Хельсинки) совмещает транспортный терминал и крупнейший торговый центр в Финляндии площадью 37 тыс. кв. метров. Также 12,5 тыс. кв. метров занимают офисы, 6 тыс. кв. метров – жилые апартаменты. Общая площадь комплекса – 135 тыс. кв. метров. Полностью комплекс был введен в эксплуатацию в 2006 году. Недалеко от него находятся такие финские достопримечательности, как Музыкальная академия Сибелиуса, Дом музыки, здание парламента Хельсинки, Национальный музей и Дворец конгрессов. Хаб обслуживает маршруты метро, наземного городского транспорта, такси и междугородних автобусов (станция для которых расположена на подземном этаже).

Berlin Hauptbahnhof

300 тыс.
пассажиров в день

Этот ТПУ был построен в 2006 году в центре Берлина. На трех подземных уровнях размещены паркинг, кассы и зона отдыха. На базе вокзала возведено около 175 тыс. кв. метров недвижимости (включая 50 тыс. кв. метров офисов и 15 тыс. кв. метров ритейла). Неподалеку от Berlin Hauptbahnhof расположены Рейхстаг, Бранденбургские ворота, Унтер-ден-Линден, Центральный зоопарк и Потсдамская площадь. Хаб представляет собой многоуровневый транспортно-торгово-офисный комплекс. Он принимает междугородние и международные поезда, городские и региональные автобусы, аэроэкспресс, легкорельсовый транспорт, с которых удобно пересаживаться на метро.

ТПУ Москвы: новые центры развития

24

площадки ТПУ
выставят
на торги
в 2019 году

16

объектов
реализованы
на торгах

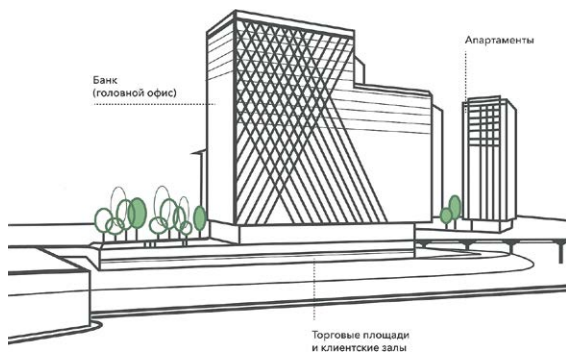
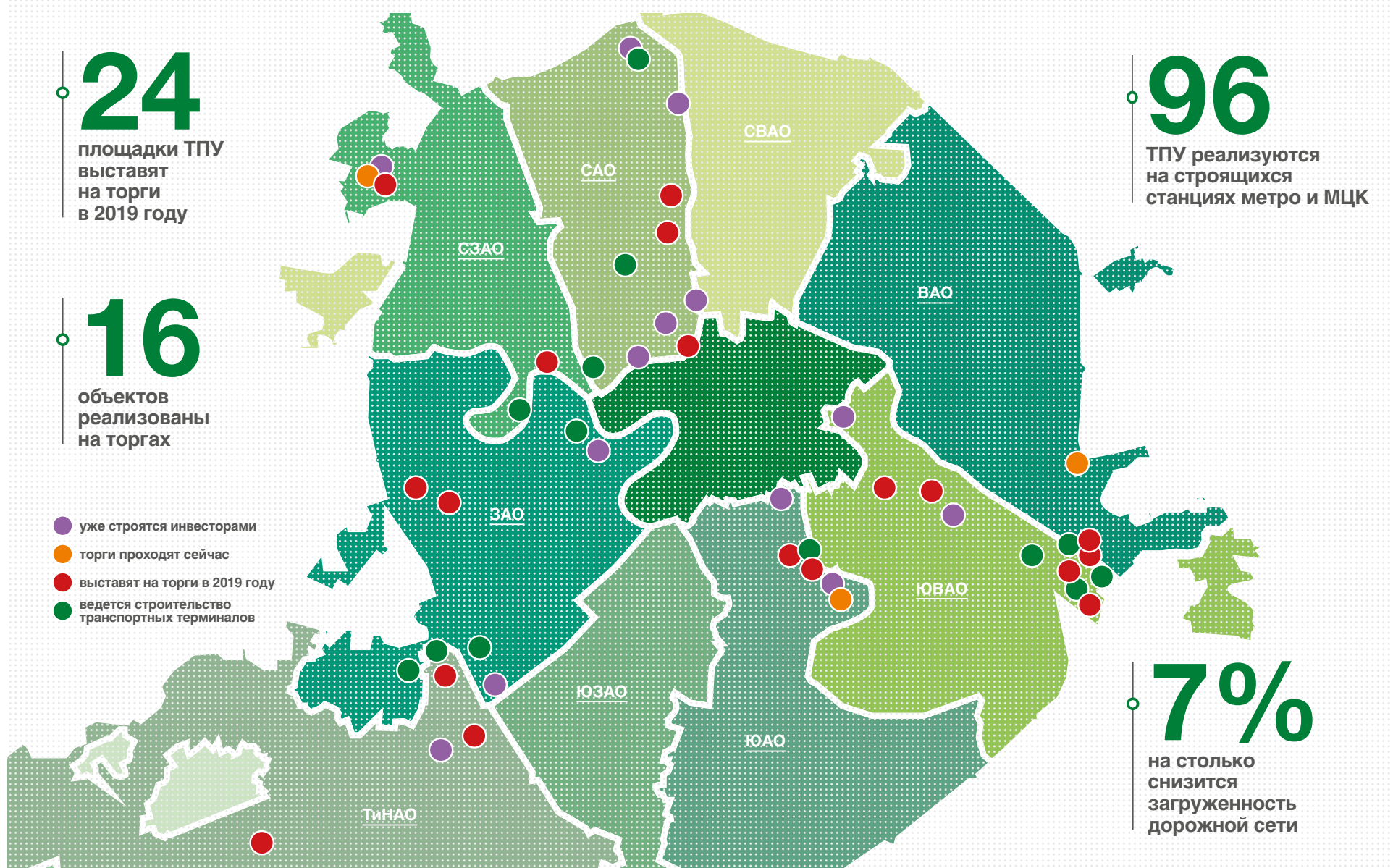
- уже строятся инвесторами
- торги проходят сейчас
- выставят на торги в 2019 году
- ведется строительство транспортных терминалов

96

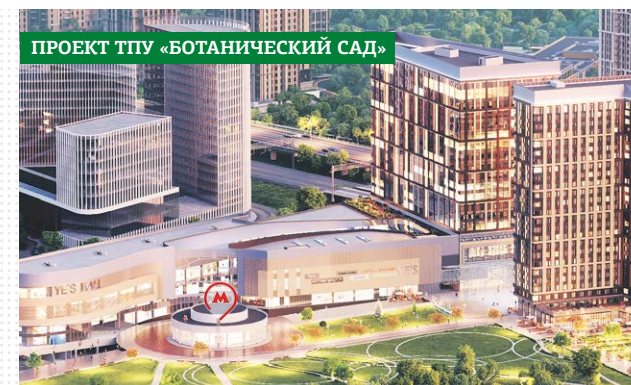
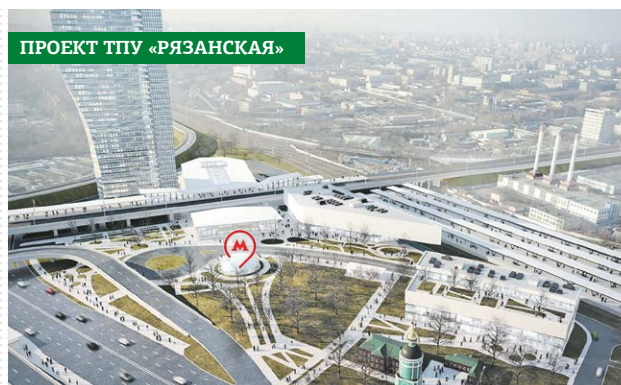
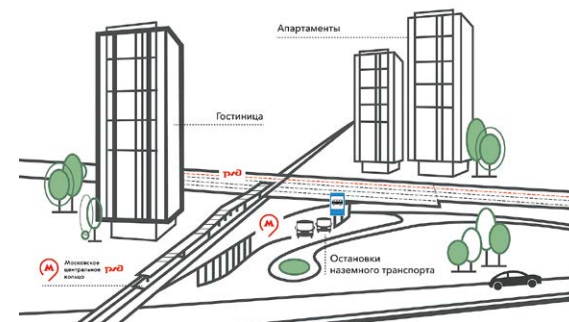
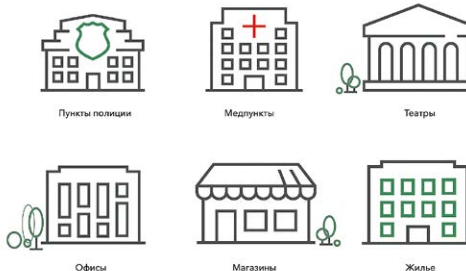
ТПУ реализуются
на строящихся
станциях метро и МЦК

7%

на столько
снизится
загруженность
дорожной сети



Капитальные ТПУ станут многофункциональными



Преимущества ТПУ:

- ✓ Разделение пешеходных и транспортных потоков
- ✓ Сокращение времени пересадки с одного вида транспорта на другой
- ✓ Отказ от личного транспорта в пользу общественного
- ✓ Комфортная зона пересадки
- ✓ Удобная навигация
- ✓ Организация торговых зон для удобства транзитных пассажиров
- ✓ Благоустроенная территория
- ✓ Доступность для пассажиров, включая маломобильных людей
- ✓ Создание новых рабочих мест
- ✓ Существенная разгрузка железнодорожных вокзалов