

Москва
повышает
комфорт
пассажира
транспортного

инфраструктура

Мегаполис экономит время

Мировой опыт показывает: транспортное сообщение в мегаполисах возможно сделать комфортным, если для его жителей приоритетным средством передвижения станет общественный транспорт. Именно ему отводится главная роль при модернизации транспортной системы Москвы, инициированной городскими властями.

автор / МИХАИЛ НЕСТЕРОВ

ДО 2020 ГОДА в столице построят, как минимум, 79 новых станций метро, протяженность подземки вырастет в 1,5 раза и составит 474 км. Для наземного общественного транспорта устраивают выделенные полосы (главным образом при реконструкции вылетных магистралей): сегодня экспресс-сообщение осуществляется по 18 полосам протяженностью 200 км, до конца года их количество возрастет до 24 (255 км), к 2020 году столичные власти обещают построить 310 км выделенных полос. На 2016 год намечен пуск пассажирского движения по Малому кольцу Московской железной дороги, по которому раньше осуществлялись только грузовые перевозки. На МКМЖД разместят 31 станцию, которые будут работать в режиме «легкого метро».

Упорядочить и увязать между собой сложную систему общественного транспорта Москвы должны транспортно-пересадочные узлы. В ближайшей перспективе в столице реконструируют и построят 255 ТПУ — 92 плоскостных и 163 капитальных. «Важно не только построить метро и дороги, нужно увязать их в единый узел, который позволит пассажирам совершать пересадку, не теряя времени», — объясняет заместитель мэра Москвы по градостроительной политике и строительству Марат Хуснуллин.

Место и функционал будущих транспортно-пересадочных узлов определяли специалисты ГУП «НИИПИ Генплана Москвы» на основе аналитических данных о загруженности улично-дорожной сети, пассажиропотоках, социальных потребностях населения. «В число приоритетных вошли следующие виды узлов. Во-первых, все ТПУ проектируемых станций метрополитена и железной дороги. Во-вторых, существующие ТПУ, среди которых три основных вида узлов: агломерационного значения (обеспечивают пересадку между системами метрополитена, железной дороги, наземного пассажирского и индивидуального транспорта); по периметру центральной планировочной зоны — ТТК (в увязке со станциями Третьего пересадочного контура метрополитена и МКМЖД); срединной зоны и периферии Москвы (обеспечивают транспортное обслуживание максимального количества пассажиров)», — рассказывает о результатах исследования начальник мастерской научно-проектного отделения транспорта и дорог «НИИПИ Генплана Москвы» Денис Власов. Большой интерес, конечно, представляют капитальные транспортно-пересадочные узлы. Качественно новый вид объектов транспортной инфраструктуры разрабатывают специалисты инжиниринговой компании «Мосинжпроект». Компания должна построить 48 таких ТПУ в системе метрополитена.

Источником финансирования проекта станут частные инвестиции. «Во-первых, у Москвы на отечественном рынке особенное положение: экономика столицы стабильна, население

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОТ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ТПУ МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ОТ 70 ДО 140 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

растет, — уверена в перспективах проекта начальник управления инвестиций «Мосинжпроект» (дочерняя компания «Мосинжпроект») Елена Степанова. — Рынок недвижимости в Москве ациклический, он не зависит ни от европейского, ни от азиатского, в то же время является пятым по рентабельности инвестиций в мире. Таким образом, вложения в московскую недвижимость — удачный вариант для диверсификации инвестиций даже для международных компаний, которые работают на зарубежных рынках. Во-вторых, проекты, которые разрабатывают в «Мосинжпроекте», являются менее рискованными для иностранных инвесторов, так как в схеме реализации все ключевые риски (политические и административные) берет на себя государственная компания — основной исполнитель стратегической программы развития столицы — «Мосинжпроект».

Несмотря на присутствие частного капитала в проектах ТПУ, в «Мосинжпроекте» подчеркивают: транспортно-пересадочные узлы в первую очередь отвечают градостроительным, социальным задачам. Во-первых, коммерческие площади ограничат от зон пересадки: для того чтобы сменить вид транспорта, не нужно будет пробираться через торговые центры или офисы. Во-вторых, в составе ТПУ запланирована квота на объекты социального обслуживания населения: в частности, отделения «Сбербанка», «Почты России», многофункциональные центры, пункты полиции, врачебные кабинеты и т.п.

«Например, мы прорабатываем идею создания в ТПУ нового вида офисов — флекс-спейсов, — рассказывает руководитель ряда проектов ТПУ «Мосинжпроект» Антон Татарчук. — Флекс-спейсы, распространенные за рубежом, позволяют открыть на территории офиса небольшое промышленное производство. Такой вид офисов в первую очередь направлен на развитие местного малого и среднего бизнеса».

Таким образом, в интенсивном ритме московской жизни транспортно-пересадочные узлы дадут возможность населению реализовать бытовые потребности «на ходу»: заплатить за коммунальные и прочие услуги, приобрести продукты питания и т.п. Спальным районам капитальные ТПУ дадут новый импульс к развитию социальной инфраструктуры.

По подсчетам экспертов, экономический эффект от программы развития ТПУ может составить от 70 до 140 млрд рублей. Время поездки по городу сократится на 10–15%, сегодня она длится почти 70 минут. Благодаря развитию ТПУ ожидается снижение трафика на дорогах: на подъезде к Москве на 20 тыс. автомобилей в утренний час пик, на подъезде к центру города — на 16 тыс. У программы много показателей, но основная задача — повышение привлекательности системы общественного транспорта и повышение комфорта при его использовании ✕

➔ Проект ТПУ «Селигерская».



255

ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ
УЗЛОВ ПОЯВЯТСЯ В СТОЛИЦЕ
В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ