

МОСКОВСКАЯ перспектива

ТОЧКИ ПРИТЯЖЕНИЯ

POINTS OF ATTRACTION

ТПУ станут новыми
центрами развития Москвы
Transport hubs will become
the new development
centers of Moscow

Сергей Собянин,
мэр Москвы



ПЕРЕД НАМИ СТОИТ ЗАДАЧА ДАЛЬНЕЙШЕГО
УЛУЧШЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В
СТОЛИЦЕ. НЕОБХОДИМО СИНХРОНИЗИРОВАТЬ
ВСЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ, ЧТОБЫ ОНИ
БЫЛИ МАКСИМАЛЬНО ЭФФЕКТИВНЫМИ





РГ-ДЕВЕЛОПМЕНТ

МЫ СТРОИМ НЕ ПРОСТО ЖИЛЬЁ

WE BUILD MORE THAN JUST HOUSING

Инвестиционно-девелоперская компания «РГ-Девелопмент» основана в 2013 году.

Компания реализует полный цикл девелоперских проектов: начиная с формирования земельного банка, разработки концепции, проектирования, ведения строительства, ввода в эксплуатацию и заканчивая передачей собственникам построенных объектов недвижимости.

Приоритетное направление деятельности «РГ-Девелопмент» — реализация проектов комплексной жилой застройки.

В настоящий момент в портфеле компании жилые комплексы общей площадью более 800 тыс. кв. м, включающие всю необходимую инфраструктуру: благоустроенную территорию, подземные паркинги, детские сады, коммерческие и торговые помещения на первых этажах зданий.

Investment & Development Company "RG-Development" was founded in 2013.

The company handles the full cycle of development projects: starting with the land bank formation, concept development, design, construction, commissioning, ending with handover of completed properties to owners.

The company's primary focus is on the development of complex residential projects.

The company is currently selling residential projects in Moscow with the total area over 800,000 sq. m, including all necessary infrastructure: landscaped area, underground parking and kindergartens, commercial and retail premises in the ground floors of the buildings.



ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС КАХОВСКАЯ

Расположение: Чонгарский бульвар, 26А
Жилая площадь: 42 тыс. кв. м
Сроки реализации: **дома сдааны, идет заселение**
Location: Chongarsky Boulevard, 26A
Residential area: 42 thous. m2
Delivery time: residential complex has been delivered

ЖК ИЖИНОЕ ГОРОД ВОРОНЦОВСКИЙ ПАРК

Расположение: ул. Профсоюзная, 68
Жилая площадь: 52 тыс. кв. м
Сроки реализации: **дома сдааны, идет заселение**
Location: Profsoyuznaya St., 68
Residential area: 52 thous. m2
Delivery time: residential complex has been delivered

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС ОРЕХОВО-БОРИСОВО

Расположение: ул. Тенерова Белова, 28
Жилая площадь: 100 тыс. кв. м
Сроки реализации: **IV кв. 2018 – IV кв. 2019 года**
Location: Generala Belova St., 28
Residential area: 100 thous. m2
Delivery time: Q4 2018 – Q4 2019

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС ФОНВИЗИНСКИЙ

Расположение: Огородный проезд, 20
Жилая площадь: 45 тыс. кв. м
Сроки реализации: **II кв. 2018 – IV кв. 2020 года**
Location: Ogorodny proezd, 20
Residential area: 45 thous. m2
Delivery time: Q3 2018 – Q4 2020



ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС СЕМЕНОВСКИЙ ПАРК

Расположение: ул. Волынка, 28
Жилая площадь: 86 тыс. кв. м
Сроки реализации: **II кв. 2018 – IV кв. 2019 года**
Location: Volynka St., 28
Residential area: 86 thous. m2
Delivery time: Q3 2018 – Q4 2019

ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС ПЕТРОВСКИЙ ПАРК

Расположение: ул. Южная, 4
Жилая площадь: 40 тыс. кв. м
Сроки реализации: **II кв. 2018 – I кв. 2021 года**
Location: Yunnaya St., 4
Residential area: 40 thous. m2
Delivery time: Q3 2018 – Q1 2021

ЖК ИЖИНОЕ ГОРОД ОКТЯБРЬСКОЕ ПОЛЕ

Расположение: ул. Березина, 28А
Жилая площадь: 45 тыс. кв. м
Сроки реализации: **дома сдааны, идет заселение**
Location: Berizina St., 28A
Residential area: 45 thous. m2
Delivery time: residential complex has been delivered

ЖИЛОЙ КВАРТАЛ ОКТЯБРЬСКОЕ ПОЛЕ

Расположение: ул. Березина, 30
Жилая площадь: 76 тыс. кв. м
Сроки реализации: **II кв. 2018 – I кв. 2021**
Location: Berizina St., 30
Residential area: 76 thous. m2
Delivery time: Q3 2018 – Q2 2021

КОНТАКТЫ

Адрес: 119415, Москва, проспект Вернадского, 41, стр. 1
Телефон: +7 (495) 745-20-25
Электронная почта: info@rg-dev.ru
www.rg-dev.ru

CONTACTS

Address: 41, bld. 1, Vernadskogo prospect, Moscow, 119415, Russia
Phone: +7 (495) 745-20-25
E-mail: info@rg-dev.ru
www.rg-dev.ru

«Синхронизировать глобальные проекты – наша задача» / «Synchronizing global projects is our main goal»

Сергей Собянин,
мэр Москвы

Перед нами стоит масштабная задача дальнейшего улучшения транспортной ситуации в столице. Необходимо синхронизировать все глобальные проекты, чтобы они были максимально эффективными. В ближайшие пять лет мы планируем достичь еще более высоких показателей, раза в полтора превышающих показатели предыдущих восьми лет. Один из ключевых проектов, над которым мы планируем работать в столице в ближайшие годы, – это развитие железнодорожного транспорта. По сути, он становится для Москвы наземным метро. И Московское центральное кольцо показало, как это можно сделать. Несколько дней назад МЦК побило очередной рекорд, перевезя за сутки 470 тыс. пассажиров. В этом году интервал движения поездов на МЦК планируется сократить с пяти до четырех минут. Для этого нужно изменить автоматику, алгоритмы работы, систему подготовки поездов. Это революция с точки зрения железнодорожных перевозок.

Также важнейшей задачей на год является развитие Московских центральных диаметров, которые соединят разные направления. Количество поездов увеличится. И время в пути, если вы захотите добраться из одной конечной точки в другую, станет меньше. Это и комфорт, это и цена проезда, и мультимодальность, и возможность пересадки на метро, на другие виды транспорта. Это новое слово в пассажирском транспорте. За последние годы количество людей, пользующихся ж/д в столице, выросло на 1 млн 300 тыс. человек. В этом году добавим столько же – за счет строительства дополнительных путей на Ярославском, Горьковском и Смоленском направлениях Московской железной дороги. Также в 2019 году будет завершена интеграция ряда радиальных направлений железных дорог с Московским центральным кольцом.

Залог успеха крупного городского проекта – системная и кропотливая работа. Мы ввели в прошлом году 17 станций метро, но совершенно очевидно, что за год их построить невозможно. Это работа предыдущих восьми лет. Москва всегда была примером развития во многих отраслях – в здравоохранении, образовании, социальной политике, экономике. Будем делать все, чтобы не отставать от наших коллег из других регионов и даже быть на шаг впереди.

Sergey Sobyenin,
Mayor of Moscow

We are faced with the ambitious task of further improving the transportation situation in the capital. It is necessary to synchronize all global projects so that they are as efficient as possible. In the next five years, we plan to achieve even higher rates, one and a half times more than in the previous eight years. One of the key projects on which we plan to work in the capital in the coming years is the development of rail transport. In fact, it becomes a subway for Moscow. And the Moscow central ring showed how this can be done. A few days ago, the MCC broke another record, having transported 470,000 passengers per day. This year, the interval of trains on the MCC is planned to be reduced from five to four minutes.

To achieve this, we need to change the automation, work algorithms, train preparation system. This is a revolution in terms of rail traffic.

Also the most important task for the year is the development of Moscow central diameters, which will connect different directions. The number of trains will increase. And the travel time, if you want to get from one end point to another, will be less. This is comfort, this is the price of travel, and multimodality, and the possibility of transfer by metro, to other types of transport. This is a new word in passenger transport.

In recent years, the number of people using railways in the capital has increased by 1 million 300 thousand people. This year we will add the same amount - due to the construction of additional tracks on the Yaroslavl, Gorky and Smolensk tracks of the Moscow Railway. Also in 2019, the integration of a number of radial directions of railways

with the Moscow Central Ring will be completed.

The success of a large urban project is systematic and painstaking work. We introduced 17 metro stations last year, but it's clear that it's impossible to build them in a year. This is the work of the previous eight years. Moscow has always been an example of development in many sectors - in healthcare, education, social politics, economy. We will do everything to keep up with our colleagues from other regions and be one step ahead.



ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ.
КОМПЛЕКС
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ
И СТРОИТЕЛЬСТВА
ГОРОДА МОСКВЫ

МОСКОВСКАЯ
перспектива

АДРЕС РЕДАКЦИИ:
119019, Москва, Новый Арбат,
д. 11, стр. 1.
Телефоны: +7 (495) 691-09-34,
691-28-32
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., Прищепова М.Н.,
Цымбал А.С.
Корректур:
Завьялова Л.Г., Крикунова Г.В.
Отдел рекламы и маркетинга:
Мытник О.Г., Калинина Л.Г.
+7 (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 № 111
Общий тираж 102 000 экз.

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

Газета распространяется бесплатно на
собственных стойках в Мосгордуме, мэрии
Москвы, в Комплексе градостроительной
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.

SPECIAL
FOR 2019
MIPIM

КРУПНЫЙ ПЛАН

Каждый ТПУ – уникальный проект/ Each TH is a unique project

Марат Хуснуллин о реализации программы строительства транспортно-пересадочных узлов/
Marat Khusnullin on the implementation of the program of construction of transport hubs



О МАРИНА РОССИНСКАЯ

Российская столица отказалась от точечной застройки и перешла на принципы комплексного развития территорий, которые предполагают активное строительство объектов транспортной инфраструктуры. Пересадочные комплексы могут стать новыми точками притяжения в развивающихся столичных районах. О программе строительства этих хабов в интервью «Московской перспективе» рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

– Одна из задач, стоящих перед Москвой, – создание единой интегрированной транспортной сети, и связующим звеном в этом являются транспортно-пересадочные узлы. Что они дают мегаполису?

– Строительство ТПУ на станциях метро и железной дороги – действительно одна из важнейших программ развития транспортной инфраструктуры, одна из самых масштабных в мире на сегодняшний день. Ее реализация позволит интегрировать все виды транспорта и выстроить новую городскую транспортную логику.

Транспортные хабы есть в каждом крупном городе мира. И Москва не станет исключением: весь акцент развития столицы в течение ближайших 10 лет будет вокруг ТПУ. Перед нами стоит задача посредством таких узлов интегрировать платформы МЦК с радиальными направлениями железных дорог, с метро, со станциями будущих Московских центральных диаметров. К тому же ТПУ, по сути, будут представлять собой мультимодальные центры. Они не просто обеспечат пассажирам удобную пересадку с одного вида транспорта на другой, но и послужат катализаторами развития прилегающих территорий, где будет жилье и другая недвижимость, причем жилья – 20–25%, а остальное – нежилые помещения, что Москве выгоднее, так как будут созданы рабочие места и, таким образом, на десятилетия вперед создается налоговая база.

Мы стремимся добиться того, чтобы как можно больше горожан смогли жить и работать в пешеходной доступности от транспортных объектов. Поэтому чем больше недвижимости будет построено вокруг ТПУ (и жилой с социнфраструктурой, и коммерческой), тем меньше будет и трафик. Такая практика распространена во многих густонаселенных мегаполисах мира, в том числе в Гонконге, Токио, Сингапуре. Люди, которые будут жить вблизи ТПУ, получат возможность там же найти работу, там же отдыхать,

“

**ПЕРЕД НАМИ
СТОИТ ЗАДАЧА
ПОСРЕДСТВОМ
ТАКИХ УЗЛОВ
ИНТЕГРИРОВАТЬ
ПЛАТФОРМЫ
МЦК С РАДИАЛЬ-
НЫМИ НАПРАВ-
ЛЕНИЯМИ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ, С МЕТРО,
СО СТАНЦИЯМИ
БУДУЩИХ
МОСКОВСКИХ
ЦЕНТРАЛЬНЫХ
ДИАМЕТРОВ**

и все это рядом с удобным и быстрым общественным транспортом. И конечно же, строя ТПУ, мы решим актуальнейшую для Москвы проблему – проблему пробок: создание системы хабов с удобными пересадками с одного вида транспорта на другой, с сопутствующей инфраструктурой и перехватывающими парковками позволит снизить загруженность дорожной сети в среднем на 7%, что для многомиллионной столицы немало.

– Сколько всего ТПУ уже в стадии строительства?

– Всего, согласно программе городских властей, в Москве будет построено 251 ТПУ – как на станциях метро, так и на железнодорожных платформах. Из них 153 ТПУ будет в капитальном исполнении. 96 из них на МЦК и станциях подземки уже строятся, они обеспечат пассажирам 61 пересадку на радиальные линии железных дорог и МЦК, 89 – на метро, в том числе 22 – на станции Большой кольцевой линии и 12 пересадок на платформы Московских центральных диаметров.

– Интересуются ли ТПУ инвесторы? Сколько проектов они уже взяли в работу и сколько им еще планируется предложить?

– Инвесторы активно интересуются развитием коммерческой части ТПУ. На сегодняшний день они привлечены к реализации 16 таких коммерческих проектов. В этом году выставим на торги еще 24 площадки.

Хочу подчеркнуть, что коммерческая часть ТПУ – прекрасный пример взаимовыгодного сотрудничества города с инвесторами. Для Москвы это серьезные поступления в городской бюджет, которые мы направим на строительство самых необходимых москвичам объектов – транспортных, социальных. В свою очередь, для бизнеса это отличная возможность освоить перспективные площадки с высокой транспортной составляющей, это именно те проекты, которые точно себя окупят.

– Зачем Москве такое количество ТПУ? Оправдает ли себя этот амбициозный проект в целом?

– Разумеется, он себя оправдает. Скажу больше: транспортно-пересадочные узлы – это наше самое выгодное инфраструктурное вложение. Это место, где люди действительно экономят время в пути. Ежедневно по Москве передвигаются миллионы пассажиров. Даже если экономится всего пять минут на каждого – это уже существенно влияет на экономику города. Если посчитать прямую экономику транспортно-пересадочных узлов, получится, что на бюджетный рубль, вложенный в транспортную инфраструктуру, каждый ТПУ притягивает как минимум три рубля внебюджетных инвестиций.

Яркий пример – «Сити». На сегодняшний день в транспортную инфраструктуру делового



251

ТПУ будет построен в Москве – как на станциях метро, так и на железнодорожных платформах

TH will be built in Moscow – at metro stations and railway platforms



153

ТПУ будут построены в капитальном исполнении

TH will be built in the capital overhaul



на 7%

снизится загруженность дорожной сети в столице благодаря созданию ТПУ

the traffic overload in the capital will be reduced by 7% due to the creation of TH



○ MARINA ROSSINSKAYA

The Russian capital has abandoned the point building and switched to the principles of integrated development of the territories, which imply the active construction of transport infrastructure facilities. Interchange complexes may become new points of attraction in developing metropolitan areas. The deputy mayor of Moscow for urban planning and construction, Marat Khusnullin, spoke about the construction program of these hubs in an interview with Moscow Perspective.

– One of the challenges facing Moscow is to create one integrated transport network, and the connecting link in this are transport hubs. What do they give megalopolis?

– Construction of TH at the stations of the metro and railway is really one of the most important programs for the development of transport infrastructure, one of the largest in the world today. Its implementation will allow to integrate all types of transport and build a new urban transport logistics.

There are transport hubs in every major city in the world. And Moscow will not be an excep-

tion: the entire emphasis of the capital's development over the next 10 years will be around TH. We are faced with the task of integrating the ISC platforms with the radial directions of railways, with the metro, with the stations of the future Moscow central diameters through such nodes. In addition, the TH, in fact, will be multimodal centers.

They will not only provide passengers with a convenient transfer from one type of transport to another, but will also serve as catalysts for the development of adjacent territories, where housing and other real estate will be, with housing at 20–25%, and the rest – non-residential premises, which is more profitable for Moscow since jobs will be created and, thus, a tax base will be created for decades to come.

We strive to ensure that as many citizens as possible can live and work within walking distance of transport facilities. Therefore, the more real estate will be built around the TH (and residential with social infrastructure, and commercial), the less will be the traffic. This practice is widespread in many densely populated megacities of the world, including Hong Kong, Tokyo, and Singapore. People who will live near the TH will have the opportunity to find work there, have a rest there, and all this will be close to convenient and fast public transport.



INVESTORS ARE ACTIVELY INTERESTED IN THE DEVELOPMENT OF THE COMMERCIAL PART OF TH. TO DATE, THEY ARE INVOLVED IN THE IMPLEMENTATION OF 16 COMMERCIAL PROJECTS. THIS YEAR WE WILL AUCTION ANOTHER 24 SITES

And of course, by building a TH, we will solve the most urgent problem for Moscow – the problem of traffic jams: creating a system of hubs with convenient connections from one type of transport to another, with the accompanying infrastructure and intercepting parking lots will reduce the traffic network load by an average of 7%, which for a multimillion capital a lot.

– How many TH s are already under construction?

– At the moment, we have 96 TH s at the metro and MCC stations underway: when they are fully operational, they will provide 61 passengers to the radial lines of the railways and the MTC, 89 – to the subway, including 22 – to the station Large ring line and 12 transfers to the Moscow central diameter platforms also 12 pedestrian connections between the city's districts will be created. Only in 2018 we built the technological part of the five TH s: these are Khovrino, Ozer-naya, Rasskazovka, Shelepiha and Okruzhnaya. 9 plane transport interchange hubs were also built. In addition, last year we fully completed the integration of the four radial directions of the railway with the central heating station: District Savyolovsky direction, Leningradskaya – Riga direction, Novokhokhlovskaya – Kursk direction and Karacharovo – Gorky direction.

– Are TH interested in investors? How many of these have they already taken to work and how much are they still planning to offer?

– Investors are actively interested in the development of the commercial part of TH. To date, they are involved in the implementation of 16 commercial projects. This year we will auction another 24 sites.

I want to point out that the commercial part of the TH is an excellent example of mutually beneficial cooperation of the city with investors. For Moscow, these are serious revenues to the city's budget, which we will direct to the construction of the most necessary facilities for Moscow's residents – transport, social. In turn, for business it is an excellent opportunity to master promising sites with a high transport component, these are the projects that will definitely pay themselves off.

– Why does Moscow need such a number of TH ? Is this ambitious project worth it?

– Of course, it will approve itself. I will say more: transport hubs are our most profitable infrastructure investment. This is a place where people really save time on the road. Millions of passengers move around Moscow daily. Even if you save only five minutes for each trip – this already significantly affects the economy of the city. If you count the direct economy of transport hubs, it

SPECIAL
FOR 2019
MIPIM

КРУПНЫЙ ПЛАН / CLOSE-UP

центра вложено около 100 млрд рублей из бюджета, а инвестиций в основной капитал в этом районе уже более 500 млрд. Когда проект будет полностью реализован, цифра превысит триллион. То есть на вложенный рубль будет 10 рублей частных инвестиций. Причем долгосрочных, которые станут приносить доходы в виде налогов, созданных рабочих мест в течение ближайших десятилетий. То есть ТПУ – это как конечная точка, верх достижения всей транспортной стратегии.

– Какую социальную составляющую несут ТПУ?

– В рамках строительства транспортных узлов появляется возможность построить дополнительно объекты социальной инфраструктуры, культуры, спорта – те, в которых есть потребность в конкретном районе. К тому же ТПУ выполняют еще одну важную функцию: они являются катализаторами развития прилегающих территорий, куда инвесторы будут вкладывать деньги, в первую очередь – в строительство рабочих мест, жилья, тех же детских садов, школ, других нужных людям объектов. То есть ТПУ позволяют привлекать инвесторов не только в строительство различных «начинок» в составе ТПУ, но и к комплексному освоению прилегающих территорий.

Каждый транспортно-пересадочный узел мы рассматриваем как уникальный продукт со своим объемом недвижимости и функциональным назначением. Причем планировка ТПУ предварительно выносятся на общественные слушания и, как и любой градостроительный проект в Москве, может быть утверждена только с учетом мнения москвичей. Функциональное назначение хаба также могут определять сами жители: в одном районе высказываются за размещение кинотеатра, в другом, к примеру, – банков, в третьем просят разместить кафе, в четвертом – МФЦ, ну и так далее. Таким образом, применяется принцип социального контракта.

– Существуют ли сложности при строительстве транспортно-пересадочных узлов? Если да, то какие?

– ТПУ – это, в принципе, самый сложный проект из всех, что мы реализуем, потому что при проектировании и строительстве нужно увязывать между собой разные транспортные системы. Например, увязка железнодорожной системы и системы метрополитена на платформе Карачарово (в составе будущего ТПУ «Рязанская») заняла у проектировщиков 26 месяцев, потому что требовались разные проектные решения для разных регламентов безопасности и эксплуатации транспорта и инфраструктуры.

Помимо сложнейшей технологической увязки требуется огромная работа в сфере земельно-правовых отношений. Задействованы ОАО «РЖД», земли в федеральной собственности, городской, в собственности инвесторов – все это организационно очень сложно привести к общему знаменателю. Сроки строительства и проектирования также крайне сложно согласовать, потому что в России отсутствует законодательство для крупных транспортных инфраструктурных проектов. Приходится все согласования проводить в ручном режиме. Кроме того, мы ведь не просто делаем удобную транспортную связку, а еще и организуем хорошее благоустройство прилегающей территории. Именно такую задачу поставил мэр Москвы Сергей Собянин. То есть каждый хаб – это еще и от 1 до 10 гектаров благоустроенной

территории. Поэтому мы не только строим транспортную инфраструктуру, но и создаем благоустроенные территории с хорошей пешеходной доступностью и возможностью использования велодорожек, то есть повышаем комфортность всего района.

– Правда ли, что некоторые ТПУ смогут стать полноценными вокзалами?

– Конечно. Собственно, то, что мы называем ТПУ, – это, по сути, и есть полноценные вокзалы, которые по пассажиропотоку могут даже опережать существующие и, что очень важно, существенно их разгрузят. Это, кстати, еще одна важная задача, стоящая перед городом, которую решают ТПУ. Если новые транспортные хабы возьмут на себя часть пассажиров пригородных направлений, на вокзалах станет свободнее и комфортнее. Например, крупнейшим вокзалом Москвы станет ТПУ «Рязанская». Здесь пересекаются две железные дороги и две линии метро, Рязанский проспект, плюс пройдет в перспективе Юго-восточная хорда. Две новые платформы Карачарово, построенные вместо разобранных старых, на 550 метров ближе к МЦК. Пассажиропоток Карачарово, где уже сейчас останавливаются скоростные экспрессы, следующие в Москву из Балашихи, Железнодорожного и Орехово-Зуева, будет существенно больше пассажиропотока Савеловского или Рижского вокзалов и примерно сопоставим с потоком площади трех вокзалов.

Пассажиропоток станции МЦК Нижегородская уже сейчас вырос на 9%, в результате чего снизилась нагрузка не только на Курский вокзал, станции «Курская»-кольцевая, «Курская» Арбатско-Покровской линии и «Чкаловская» салатовой ветки, но и на соседнюю с Карачарово платформу Серп и Молот, а соответственно, и на станции метро «Площадь Ильича» желтой ветки и «Римская» салатовой ветки.

Перспективы стать полноценным вокзалом есть и у станции Окружная, где интегрируются радиальная железнодорожная ветка, МЦК, Люблинско-Дмитровская линия метро, к тому же там теперь останавливается и «Аэроэкспресс». Транспортный узел «Ховрино» пока объединяет станцию метро, междугородний и международный автовокзал и платную дорогу Москва – Санкт-Петербург, но в 2019–2020 годах железнодорожники откроют там еще и станцию Октябрьской железной дороги.

Но есть и точки, которые еще находятся у нас проработке. Например, есть вариант в районе Царицыно сделать Южный вокзал, перехватывающий пассажиров Курского направления железной дороги. То есть у людей почти на всех направлениях появится выбор: либо доезжать, как сейчас, до исторического вокзала, либо выйти раньше и пересесть на метро или МЦК и быстро добраться до нужной точки города. Плюс здесь же, на месте, получить необходимые услуги.

“

ТПУ – ЭТО САМЫЙ СЛОЖНЫЙ ПРОЕКТ ИЗ ВСЕХ, ЧТО МЫ РЕАЛИЗОВЫВАЕМ



“

AS PART OF THE CONSTRUCTION OF TRANSPORT HUBS, IT IS POSSIBLE TO BUILD ADDITIONAL SOCIAL INFRASTRUCTURE, CULTURE, AND SPORTS FACILITIES – THOSE IN WHICH THERE IS A NEED FOR A SPECIFIC AREA

turns out that each TH attracts at least three rubles of extra-budgetary investments to the budget ruble invested in the transport infrastructure.

– What is the social component of TH?

– As part of the construction of transport hubs, it is possible to build additional social infrastructure, culture, and sports facilities – those in which there is a need for a specific area. In addition, TH performs another important function: they are catalysts for the development of adjacent territories, where investors will invest money, primarily in the construction of jobs, housing, kindergartens, schools, and other things that people need. THs allow attracting investors not only to the construction of various «fillings» as part of TH, but also to the integrated development of adjacent territories.

We consider each transport hub as a unique product with its own real estate volume and functional purpose. Moreover, the planning of the TH is preliminarily submitted to public hearings and, like any urban development project in Moscow, can only be approved with due regard for the opinion of Moscow's residents. The functional purpose of the hub can also be determined by the residents themselves: in one district they are in favor of placing a cinema, in another, for example, banks, in the third they are asked to place a cafe, in the fourth – the multifunctional center, and so on. Thus, the social contract principle applies.

Метро как центр притяжения

На новых станциях подземки построят транспортные хабы

О АНТОН МАСТРЕНКОВ

В 2018 году в Москве планируется открыть 14 новых станций метро на Сокольнической и Большой кольцевой линиях, а также на новой Некрасовской ветке. Благодаря возведению на ряде этих станций современных и комфортных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) облегчится жизнь сотен тысяч москвичей и жителей Подмосковья.

Москва взяла твердый курс на повышение шаговой доступности объектов транспортной инфраструктуры. Глава столичного стройкомплекса Марат Хуснуллин убежден в роли и значении ТПУ для всей транспортной системы Москвы. «Чем выше показатель пешеходной доступности станций метро и другой транспортной инфраструктуры, тем выше комфортность города. Благодаря этому время экономится часами, которые складываются в сутки», – подчеркнул он. Кроме того, каждый ТПУ – это еще и точка экономического роста, и площадка для привлечения инвестиций. В связи с этим еще на стадии проектирования станций метро просчитывается необходимость организации пересадочного узла, изучаются возможности его возведения и потенциальные преимущества.

Наибольшая необходимость в пересадочных узлах – у новой Некрасовской линии метро, которая станет одним из наиболее длинных радиусов подземки в столице. На протяжении этой ветки планируется построить шесть ТПУ: «Некрасовка», «Лухмановская», «Улица Дмитриевского», «Косино», «Юго-Восточная» и «Рязанская». Это будут как большие транспортные хабы, имеющие значение для всей Москвы, так и небольшие комплексы районного масштаба.

В составе ТПУ «Некрасовка» предполагается построить многофункциональный торгово-развлекательный центр площадью порядка 50 тыс. кв. метров. Рядом с ТРЦ появятся парк площадью примерно 5 га и православный храм. Кроме того, за счет средств городского бюджета в составе транспортного узла построят спортивный комплекс с бассейном и катком.

Проекты строительства многофункционального комплекса, офисно-делового центра и апартаментов предложат инвесторам в составе ТПУ «Лухмановская». Общая площадь новых объектов составит более 190 тыс. кв. метров. Кроме того, здесь планируется также возведение паркингов всех типов более чем на 3 тыс. машино-мест.

В проекте ТПУ «Улица Дмитриевского» предусмотрено возведение здания терминала с кассами, залом ожидания, пунктом полиции и магазинами. Также будут обустроены разворотная площадка для автобусов и перрон высадки пассажиров, стоянка на 119 машин и перехватывающий паркинг на 3173 машино-места, до шести полос расширят проезжую часть Салтыковской улицы. Кроме того, на территории ТПУ планируется построить два многоквартирных жилых дома.

Проект транспортно-пересадочного узла «Косино» будет реализовывать городской инжиниринговый холдинг «Мосинжпроект» собственными силами. Первый заместитель генерального директора АО «Мосинжпроект» Альберт Суниев рассказал, что это будет транспортно-пересадочный узел агломерационного значения, его пассажиропоток составит более 250 тыс. человек в сутки. ТПУ объединит пассажиропотоки двух станций метрополитена – «Косино» строящейся Некрасовской линии и «Лермонтовский проспект» Таганско-Краснопресненской линии, а также платформы Косино Рязанского направления Московской железной дороги.



1



2



3



4



5



6

1. ТПУ «Лефортово»
2. ТПУ «Улица Дмитриевского»
3. ТПУ «Косино»
4. ТПУ «Лухмановская»
5. ТПУ «Некрасовка»
6. ТПУ «Рязанская»

Еще один мегапроект столичных властей – Большая кольцевая линия метро – соединит существующие и перспективные радиальные линии на расстоянии до 10 км от действующей Кольцевой линии, что позволит разгрузить всю действующую систему подземки. Очевидно, что здесь необходимо максимально большое количество пересадок. Всего на 31 станции БКЛ возведут 22 ТПУ. Не стали исключением и вводимые в этом году станции «Лефортово» и «Авиамоторная».

Так, около станции метро «Лефортово» планируется разместить небольшой, так называемый локальный, узел. В его составе построят подземный пешеходный переход, а также организуют остановки наземного общественного транспорта. Кроме того, здесь будет разбит сквер площадью около 1 га.

ТПУ на станции метро «Авиамоторная» будет значительно больше. Он объединит пассажиропотоки существующей станции метро Калининско-Солнцевской линии и станции, строящейся на БКЛ. Коммерческая часть проекта предусматривает возведение здания с офисами и апартаментами высотой примерно 10–15 этажей. Общий объем инвестиций в ТПУ составит порядка 3,5 млрд рублей. Также планируется до 2021 года реконструировать бывший Лефортовский рынок, который станет многофункциональным центром, интегрированным с современной транспортной инфраструктурой.

Не менее важной частью транспортной программы столицы является улучшение доступа территорий новой Москвы. Способствовать этому также должны новые станции метро с мощными ТПУ. В связи с этим на новом участке Сокольнической линии планируется построить два узла – «Саларьево» и «Коммунарка».

Первый комплекс – «Саларьево» – уже построен и ожидает заключения о соответствии Мосгостройнадзора. Вокзал примет первых пассажиров в течение ближайших трех-четырех месяцев. Этот ТПУ включает в себя 6 тыс. парковочных мест на перехватывающих паркингах, автобусную станцию для междугородных и городских автобусов и подземный переход с выходами на перроны. Здесь также откроется торгово-развлекательный центр. Этот хаб будет обслуживать более 60 маршрутов наземного общественного транспорта. Проект ТПУ «Коммунарка» в настоящее время находится в разработке.

Совсем другим станет транспортной узел около станции метро «Юго-Восточная». Это будет проект районного значения. Около станции планируется создать прогулочную зону и построить физкультурно-оздоровительный комплекс. Проект ТПУ «Юго-Восточная» в большей степени направлен на благоустройство территории рядом с новой станцией метро. Сейчас ведется проектирование сквера им. Балакирева от здания одноименной школы искусств до Ташкентской улицы. Кроме того, будет воссоздан парк ветеранов Великой Отечественной войны.

Крупнейшим транспортно-пересадочным узлом не только России, но и Европы станет ТПУ «Рязанская». Комплекс расположится на пересечении Рязанского проспекта с Нижегородской улицей и путями МЦК (БКЛ). Его основой станут две строящиеся станции (БКЛ) – «Нижегородская» Некрасовской и Большой кольцевой линии метро, а также станции Московского центрального кольца (МЦК), Московских центральных диаметров (МЦД), платформа Горьковского направления Московской железной дороги и стоянки и остановки наземного общественного транспорта. В коммерческую часть ТПУ «Рязанская» войдут торговый центр и комплекс апартаментов с офисами и паркингом. Частью узла станут также наземные перехватывающие парковки для автомобилей, следующих в город по Рязанскому проспекту.

КРУГЛЫЙ СТОЛ «МП»



Хабы для развития

В «Московской перспективе» прошел круглый стол, посвященный программе создания ТПУ

○ АНТОН МАСТРЕНКОВ

Программа строительства транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), наряду с развитием новой Москвы и реновацией жилого фонда, может стать настоящим драйвером роста столичной экономики. Помимо решения транспортных проблем мегаполиса новые мультимодальные хабы позволят изменить городской ландшафт и потоки экономической активности. Особенности возведения таких транспортных комплексов обсудили эксперты на круглом столе, организованном редакцией газеты «Московская перспектива».

Транспортно-пересадочные узлы должны увязать в единую систему все виды общественного транспорта, сделать пересадку с одного вида транспорта на другой более комфортной и позволить пассажирам сократить время в пути. Действующая сегодня в Москве программа строительства ТПУ предполагает возведение более 250 ТПУ. Среди них будут плоскостные узлы – 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. Такие узлы могут стать настоящими районными центрами, восполняющими дефицит инфраструктуры в конкретном месте. К тому же это инструмент привлечения инвестиций в городскую экономику. По оценкам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, каждый рубль, вложенный бюджетом в строительство таких объектов, принесет не менее 3 рублей частных инвестиций. С учетом того, что Москва уже определила объем финансирования для строительства транспортной части этих узлов в размере 53 млрд рублей, можно ожидать от 150 млрд до 250 млрд рублей частных инвестиций.

Пилотным проектом, позволяющим оценить полезность ТПУ для города, стало Московское центральное кольцо (МЦК). С его запуском у москвичей появилась возможность по-другому планировать свои передвижения, а значит, и пересадки с одного вида транспорта на другой. Эта транс-

“
МОСКОВСКОЕ ЦЕНТРАЛЬНОЕ КОЛЬЦО СТАЛО ЧРЕЗВЫЧАЙНО ПОПУЛЯРНО У ГОРОЖАН. УЖЕ ЗА ПЕРВЫЙ ГОД ЭКСПЛУАТАЦИИ ИМ ВОСПОЛЬЗОВАЛОСЬ БОЛЕЕ 100 МЛН ЧЕЛОВЕК

портная система стала чрезвычайно популярна у горожан. Уже за первый год эксплуатации ею воспользовалось более 100 млн человек. По оценкам заместителя руководителя транспортно-инженерного центра Института Генплана Москвы Дениса Власова, через 10–15 лет пассажиропоток кольцевой магистрали составит примерно 300 млн пассажиров ежегодно.

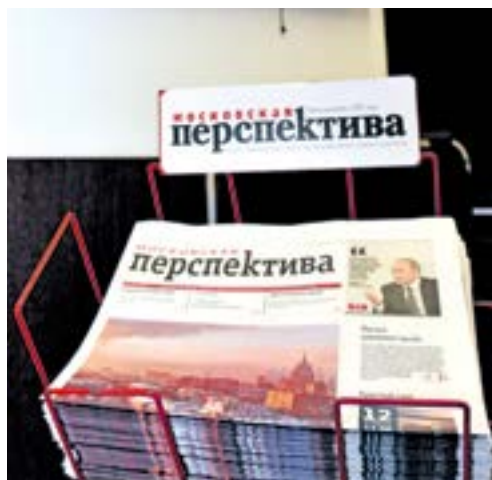
Наглядным примером растущей эффективности новых транспортных центров стала станция Окружная. Прошлым летом здесь открылся новый железнодорожный вестибюль, благодаря которому пересадка с радиальной Савеловской линии на МЦК стала удобнее. Результат не заставил себя ждать – за полгода пассажиропоток вырос с 761 тыс. до 833 тыс. человек. Аналогичная ситуация и по другим платформам. В прошлом году открылись интегрированные станции Новохлоховская, Ленинградская, Окружная и Карачарово. В целом работы по интеграции радиальных железных дорог и МЦК планируется завершить в полном объеме до конца 2019 года. «В этом году планируется открыть для пассажиров обновленную платформу Северянин на Ярославском направлении, а также НАТИ Октябрьской железной дороги.

КРУГЛЫЙ СТОЛ «МП»



“

**ИНТЕРЕС
К ПРОЕКТАМ
СО СТОРОНЫ
ИНВЕСТИРОВ
ОЧЕНЬ ВЫСОК,
ПРИЧЕМ
КАК СРЕДИ
РОССИЙСКИХ,
ТАК И СРЕДИ
ЗАРУБЕЖНЫХ
ДЕВЕЛОПЕРОВ**



Редакция «Московской перспективы» собрала за круглым столом, посвященным программе строительства ТПУ, представителей всех сторон, которые в ней заняты с момента задумки до регистрации прав собственности



Новые станции будут максимально приближены к платформам МЦК. Таким образом, завершится интеграция магистралей», – рассказал Хуснуллин.

Новым толчком к формированию транспортно-пересадочных узлов стал проект Московских центральных диаметров (МЦД). По словам заместителя директора Института Генплана Москвы Максима Васильева, только на первых двух маршрутах МЦД могут появиться более 15 дополнительных станций и платформ. «Пока это предварительные расчеты, но уже есть понимание, что вдоль первого диаметра Одинцово – Лобня может быть построено до пяти новых станций. Вдоль МЦД-2 Нахабино – Подольск – 11», – сообщил Максим Васильев. Некоторые из них войдут в состав крупных транспортно-пересадочных узлов. Например, такие хабы могут сформироваться около станций метро «Дмитровская», «Петровско-Разумовская» и «Ржевская».

Кроме того, в составе сразу нескольких ТПУ появятся автостанции или мультимодальные вокзалы, которые помогут увязать пассажиропотоки наземного транспорта и железнодорожного – электричек или метро. Фактически по своему масштабу и значению это будут традиционные

вокзалы, только в более современной интерпретации. Например, к узлам «Селигерская» и «Ховрино» подведут междугородные и даже международные автобусные маршруты. Автовокзалы меньшего масштаба планируются в составе ТПУ «Аминьевское шоссе», «Лесопарковая», «Саларьево» и «Лухмановская». Еще один автовокзал модернизируется около станции метро «Щелковская».

Говоря о железнодорожном транспорте как части столичной системы сообщений, нельзя забывать и о привлекательности городской среды. Так, по мнению руководителя архитектурного бюро Тимура Башкаева (АБТБ), именно общественный транспорт формирует образ любого города в сознании жителя или туриста. «Поскольку ежедневно через транспортные объекты проходят тысячи людей, качество их общественных пространств играет ключевую роль в создании образа города. К сожалению, важность единого визуального оформления пока ускользает», – считает он. Например, при обустройстве МЦК не удалось добиться единого подхода к освещению и навигации, нет общего стилового решения. Такая же ситуация пока складывается и с проектами станций МЦД.

Другим аспектом программы строительства ТПУ является необходимость создания точек экономического роста на периферии города. Помимо утилитарных функций обеспечения комфортной пересадки с одного вида транспорта на другой многие комплексы будут выполнять и роль местных центров притяжения. Для этого в проекты включаются коммерческие площадки: помимо жилья это торговые комплексы, спортивные центры, офисы, гостиницы и рестораны. Часть площадей планируется даже передать под размещение различных социальных служб и бытовых сервисных служб. О взаимодействии города, жителей и потенциальных инвесторов рассказал заместитель директора по девелопменту ООО «Мосинжинвест» (входит в «Мосинжпроект») Григорий Феофанов. «Наша задача в том и состоит, чтобы увязать интересы собственников, города и заинтересовать инвестора. Это непросто, но в любом случае мы отталкиваемся от потребностей жителей и самого района», – отметил он. Стоит подчеркнуть, что в непростых экономических условиях после 2014 года город пошел навстречу инвесторам и снизил обременения по возведению транспортной составляющей. «По ряду проектов мы взяли строительство всей транспортной инфраструктуры на себя, оставив инвесторам только коммерческую часть. Средняя норма прибыли по коммерческим проектам в составе ТПУ не падает ниже 25%», – сказал Феофанов.

Следует отметить, что интерес к проектам со стороны инвесторов очень высок, причем как среди российских, так и среди зарубежных девелоперов. За прошедшие два года город уже реализовал на аукционах 16 проектов ТПУ, а в этом году, подчеркнул Феофанов, планируется выставить на торги еще 24 площадки в составе узлов «Пятницкое шоссе», «Некрасовка», «Нагатинская», «Лухмановская», «Юго-Восточная», «Мневники», «Савеловская», «Мамыри», «Улица Дмитриевского», «Тимирязевская», «Петровско-Разумовская», «Боровское шоссе», «Кленовый бульвар», «Молодежная», «Лермонтовский проспект», «Текстильщики», «Печатники», «Аминьевское шоссе».

Среди предлагаемых инвесторам ТПУ будут как крупные транспортно-пересадочные комплексы, так и небольшие хабы районного масштаба и значения. Всего в составе этих ТПУ можно будет построить более 1 млн кв. метров недвижимости различного назначения. Общая площадь жилья в этих проектах составит примерно 300 тыс. кв. метров, а коммерческих объектов – 700–800 тыс.



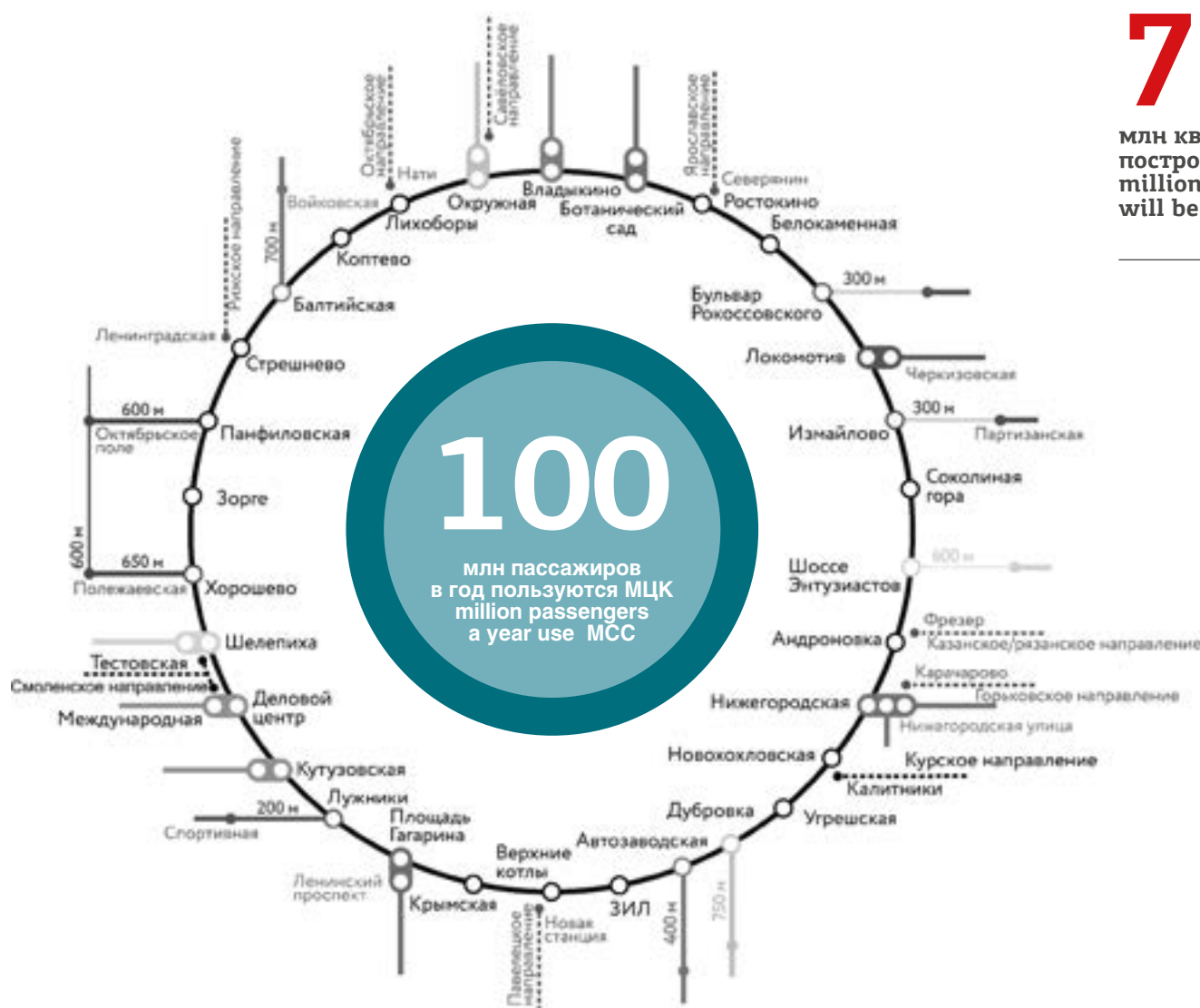
300

**млн пассажиров
ежегодно составит
пассажиропоток
кольцевой магистрали
через 10–15 лет**

SPECIAL
FOR 2019
MIPIM

ИНФОГРАФИКА / INFOGRAPHICS

Развитие территории около МЦК / Territory development near MCC



7,47

млн кв. метров недвижимости
построят вблизи МЦК /
million square meters of real estate
will be built near the MCC



3,95

млн кв. метров -
жилье /
million square
meters - housing

2,1

млн кв. метров
жилья
по программе
реновации /
million square
meters of hous-
ing for the reno-
vation program

из них / of these:

71,2

тыс. человек переедут в квартиры около
МЦК по программе реновации /
thousand people will move to apartments
near the MCC under the renovation program

3,34

млн кв. метров -
общественно-деловая застройка /
million square meters - public
and business buildings

0,18



млн кв. метров -
объекты соцкультбыта /
million square meters -
social facilities

81%

пассажиров
МЦК используют
кольцо для
ежедневных
поездов /
of passengers of the
MCC use the ring
for daily trips



36%

пассажиров добираются
до МЦК пешком /
of passengers get to the MCC
by feet

79%

пассажиров, использующих
МЦК, сократили время
поездки в среднем
на 10 минут /
of passengers using the MCC,
reduces travel time by
an average of 10 minutes

83,7

тыс. новых рабочих мест /
thousand new jobs

Кольцо для инвестиций

Вблизи МЦК построят 7,5 млн кв. метров недвижимости

○ АНДРЕЙ МАКАРСКИЙ

Московское центральное кольцо пользуется у пассажиров все большей популярностью. Недавно был поставлен очередной рекорд – за день им воспользовалось 470 тыс. человек. Ежегодно МЦК перевозит порядка 100 млн человек, что на треть превышает прогнозы специалистов, сделанные до запуска этой транспортной системы. Кроме того, МЦК стало драйвером развития прилегающих территорий. По словам экспертов, принявших участие в круглом столе «ТПУ: Новые центры развития», организованном редакцией газеты «Московская перспектива», вблизи железнодорожного кольца может быть построено 7,5 млн кв. метров недвижимости, в том числе и дома по реновации.

Московское центральное кольцо – новая для российской столицы транспортная система, интегрированная с метрополитеном и железными дорогами. Оно было запущено в сентябре 2016 года и за это время стало неотъемлемой частью привычных маршрутов москвичей, и популярность кольца постоянно растет. Сегодня уже 81% пассажиров МЦК пользуется им ежедневно. Для сравнения, годом ранее эта цифра была на уровне 75%. Как рассказал заместитель руководителя транспортно-инженерного центра Института Генплана Москвы Денис Власов, более 80% пассажиров сократили время поездок за счет МЦК. «Но есть и оставшиеся 20% людей, пересевших на МЦК, несмотря на увеличение времени в пути. Их привлекают современные поезда, удобство расположения станций и то, что оно проходит по поверхности. Основная часть пассажиров МЦК интегрировали его в маршрут своих основных поездок на работу. Именно транзитные пассажиры, а не местные жители – основные пользователи МЦК», – отметил Денис Власов.

Московское центральное кольцо сгенерировало новый вид перемещений по городу – 36% пассажиров добираются до станций МЦК пешком. Для сравнения, в подземке среднее количество предпочитающих добираться до станции своими ногами значительно ниже – около 10–15%. Что может говорить только об одном – о высокой привлекательности нового вида пассажирского транспорта.

По словам заместителя руководителя Института Генплана Москвы Максима Васильева, новая транспортная система даст толчок к развитию прилегающей территории. Разработаны проекты на площади около 1,1 тыс. га. Весной этого года должна завершиться работа по их согласованию и утверждению.

Транспортная инфраструктура, рассказал заместитель директора по девелопменту ООО «Мосинжинвест» Григорий Феофанов, выступает драйвером развития территорий. Не случайно вблизи МЦК сейчас строится все больше жилья, а расположенные рядом промзоны интенсивно реновируются и превращаются в современные общественные пространства. По данным Инсти-



тута Генплана, около станций Московского центрального кольца может быть возведено около 7,5 млн кв. метров различной недвижимости. При этом ее функционал говорит о комплексном освоении территорий: 4 млн кв. метров – жилье (2,1 млн кв. метров по программе реновации), 3,34 млн кв. метров составит общественно-деловая застройка и около 200 тыс. – объекты социальной инфраструктуры. В новые дома, расположенные в пешеходной доступности от станций МЦК, переедут 122,7 тыс. человек, из них 71,2 тыс. – по программе реновации. Жилье для переселенцев из ветхого жилья появится вблизи станций Коптево, Лихоборы, Бульвар Рокоссовского, Андроновка, Нижегородская, Новохохловская, Верхние Котлы, Крымская, Шелепиха, Хорошево.

Для запуска пассажирского движения на Московском центральном кольце был построен 31 транспортно-пересадочный узел, позволяющий пересаживаться на другие виды транспорта, метро, радиальные направления железных дорог, автобусы, трамваи. Сейчас продолжается интеграция этих транспортных систем, что, по мнению экспертов, даст дополнительный толчок к развитию прилегающих территорий. По данным Института Генплана Москвы, на базе 25 ТПУ появится многофункциональная застройка. Общая площадь составит 2,7 млн кв. метров, в том числе технологическая часть – 0,5 млн кв. метров и 2,2 млн – коммерческие объекты.

Как утверждает Денис Власов, на данный момент количество рабочих мест вблизи Московского центрального кольца составляет порядка одного миллиона. Благодаря развитию территорий и строительству недвижимости город получит еще 83,7 тыс., что довольно много.

“

НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ДАСТ ТОЛЧОК К РАЗВИТИЮ ПРИЛЕГАЮЩЕЙ ТЕРРИТОРИИ. РАЗРАБОТАНЫ ПРОЕКТЫ НА ПЛОЩАДИ ОКОЛО 1,1 ТЫС. ГА. ВЕСНОЙ ЭТОГО ГОДА ДОЛЖНА ЗАВЕРШИТЬСЯ РАБОТА ПО ИХ СОГЛАСОВАНИЮ И УТВЕРЖДЕНИЮ

СПРАВКА

- Как Московская окружная железная дорога кольцо заработало в 1908 году, до 1934 года по нему осуществлялись пассажирские и грузовые перевозки, затем – только грузовые.
- После реконструкции с 2016 года два главных пути используются для пассажирского движения. Для грузовых перевозок и технологического движения на части линии построен третий главный путь длиной 37 км.
- На Московском центральном кольце ходят скоростные пятивагонные электропоезда «Ласточка». При необходимости количество вагонов может быть увеличено до 10.
- «Ласточки» развивают скорость до 160 км в час. Максимальная вместимость поезда – 1200 человек.



SPECIAL
FOR 2019
MIPIM

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ / COMPETENT OPINION

Обеспечить комфортную пересадку / Ensure a comfortable transfer



Альберт Суниев
Albert Suniyev,

первый заместитель
гендиректора по развитию
АО «Мосинжпроект»,
генеральный директор АО «УЭЗ»

First Deputy General Director for
Development of Mosinzhproekt JSC,
General Director of UEZ JSC

153

капитальных ТПУ
по принципу «сухие
ноги» будет возведено
в рамках программы
capital TH on the
principle of «dry feet»
will be built under the
program

In the last eight years, Moscow has been implementing one of the largest transport infrastructure development programs in the world. Despite the increase in the number of cars in the city, thanks to the active construction of roads, bridges, highways, new stations and subway lines, the acuteness of the transport problem has been largely eliminated. Now the city is faced with the task of linking all public transport into a single coherently working system. For this purpose, a program for the construction of transport hubs (TH) has been developed and is being implemented.

TH are conventionally divided into two types - plane and capital. The first are intercepting parking lots, where you can leave your car and take the subway. There will be more than 100 of them. The latter involve the construction of multifunctional complexes, which will provide the possibility of transferring from one type of transport to another on the principle of «dry feet.» Which means, the passenger will not have to go outside. It is planned to have 153 objects like that.

The main task of TH is to ensure a comfortable transfer from one type of transport to another. And the most important task is to create new business and social activity

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.

ТПУ условно делятся на два вида – плоскостные и капитальные. Первые представляют собой перехватывающие парковки, на которых можно оставить автомобиль и пересесть на метро. Их будет более 100. Последние 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.

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.

Вопросу наполнения каждого из проектируемых транспортных узлов уделяется очень большое внимание. Мы проводим маркетинговые исследования, опрашиваем население и анализируем потребности жителей. 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.



100

плоскостных ТПУ
будет построено
в Москве
plane TH will be built
in Moscow

centers outside the center of Moscow so that you can live and work in the pedestrian area.

A lot of attention is paid to the issue of filling each of the designed transport hubs with what is really needed. We conduct marketing research, interview people and analyze the needs of residents. We study international experience and work with consultants from French and Japanese companies. I note that the main competence of Japanese specialists with extensive experience in building TH in Tokyo is the ability competently organize the intersection of large passenger flow and various types of transport.



Денис Власов,

заместитель руководителя транспортно-инженерного центра Института Генплана Москвы:

– Вначале разговоры о ТПУ ничего, кроме сарказма, не вызывали. Однако пуск МЦК и развитие пересадочных узлов сгенерировали новый вид перемещений. У нас более 36% пассажиров достигают станции пешком. В метро среднее количество таких людей – 10–15%. Это говорит о том, что появление такой системы даже с не до конца сформированными пересадочными узлами в корне меняет сценарии транспортного поведения. Более того, есть 20% людей, которые пользуются МЦК даже при увеличении времени поездки. Из этого следует, что формирование новой комфортабельной системы приносит кардинальные изменения, человек готов потратить больше времени на перемещения, но перемещаться с большим комфортом.

Тимур Башкаев,

руководитель Архитектурного бюро Тимура Башкаева:

– Особенность транспортной системы в том, что она имеет колоссальное значение для создания образа города. Транспортom пользуется огромное количество людей каждый день, в том числе и туристы, поэтому именно качество общественных пространств транспортных систем, в том числе ТПУ, ключевым образом влияет на образ города. К сожалению, МЦК-МКЖД – это фрагментарный проект, состоящий из многих разновременных частей, разных ведомств, подчинений. Единая стилевая система, о которой мы мечтали, так и не сложилась. На МЦД тоже нет идеологии формирования единого облика. Мне очень хотелось бы, чтобы та революция, которая свершилась в городе в части транспортной системы, свершилась и в области архитектуры и образа города. ТПУ – это уже общественное пространство по определению. Мы должны сосредоточить все свое внимание на формировании единого стилевого облика.

Григорий Феофанов,

замдиректора по девелопменту ООО «Мосинжинвест»:

– Когда программа создания ТПУ только запускалась, была парадигма – привлекать инвесторов и помимо коммерческой части нагружать их максимально реализацией технологической составляющей. Но с учетом объективных обстоятельств – экономических и внешнеполитических – концепция поменялась. Инвесторы с трудом идут в объекты торговой и офисной недвижимости. Мы скорректировали программу и не стали обременять инвесторов инженерной нагрузкой, переложив ее на город. Мы сделали более локальные, более востребованные, более грамотные пространства и в итоге получили более привлекательные объекты. Нужно понимать, что пассажиропоток на ТПУ в основном транзитный, и нет смысла делать большой молл на 30–50 тыс. кв. метров, мы говорим о сопутствующей торговле.

Максим Васильев,

заместитель директора Института Генплана Москвы:

– Универсального подхода к ТПУ нет, есть только общее понимание. Нужно добиться максимально удобной пересадки, чтобы людям была понятна маршрутизация – куда идти, где пересест, где купить билет, где подождать. Второе – создание всего этого в компактной среде, то есть как минимум сухие ноги, а как максимум – большой конкорс. Мы изучили международный опыт, где-то порадовались, где-то ужаснулись. Поняли, что у нас не хуже, а многое уже и лучше. В Южной Корее, например, каждый второй ТПУ сегодня – это Мытищи 95-го года. Все пересадки всегда разные и работают по-разному. Поэтому ТПУ не может быть типовым, и по каждому из них у нас отдельный проект планировки с реорганизацией подвоза наземным городским транспортом и с развитием территорий.

Марина Серезникова,

начальник отдела обработки документов и обеспечения учетных действий филиала Кадастровой палаты по Москве:

– Росреестр – одна из предпоследних стадий проекта. ТПУ – это сложные многофункциональные комплексы, где могут быть объекты различных правообладателей, различных направлений, различные охранные зоны, различный режим использования этих объектов. И вот эти все тонкости в рабочем порядке доводятся на постоянной основе. При необходимости все социально значимые объекты, к которым относятся ТПУ, держатся Росреестром на особом контроле. Им отдается приоритет и полное сопровождение от консультаций при приеме документов, проверке документов до полной регистрации прав. В течение семи дней документы отрабатываются, объект вносится в государственный реестр недвижимости. После чего городские службы и инвесторы принимают решение, кому эти объекты будут принадлежать, на каком праве, кем будут эксплуатироваться, и впоследствии осуществляется регистрация перехода прав.

Николай Махоткин,

руководитель проекта ТПУ «Ботанический сад», ГК «Пионер»:

– BIM-технологии зарекомендовали себя при проектировании технически сложных объектов, коими являются ТПУ. В рамках ТПУ коммерческая застройка насыщена инженерными системами, логистическими маршрутами передвижения потоков между функционалами. Поэтому мы применяем при проектировании BIM-моделирование и разделяем инженерные системы между функционалами, чтобы было проще управлять зданием. Однако при проектировании жилья стоимость проектирования в BIM'e не всегда оправдана, потому что там все намного проще с точки зрения инженерии. Но в сложных зданиях обеспечить качество внутренней среды – высоту потолков, размеры помещений – можно только при очень грамотном подходе к размещению коммуникаций и конструктивных элементов. Грамотно увязать все эти технические решения возможно, с нашей точки зрения, только при использовании BIM-моделирования.

МНЕНИЕ
ЭКСПЕРТОВ

SPECIAL
FOR 2019
MIPIM

РUBRIKA

Современные хабы / Modern interchange

Как устроен транспортно-пересадочный узел /
Inside of transport hubs

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

There is no standard set of facilities that will be located in the transport hub, each hub is individual. The place and functionality are determined by experts, based on the needs of a particular area, traffic on the road network and the needs of residents.



Отказ от личного транспорта в пользу общественного /
More use of public transport instead of vehicles



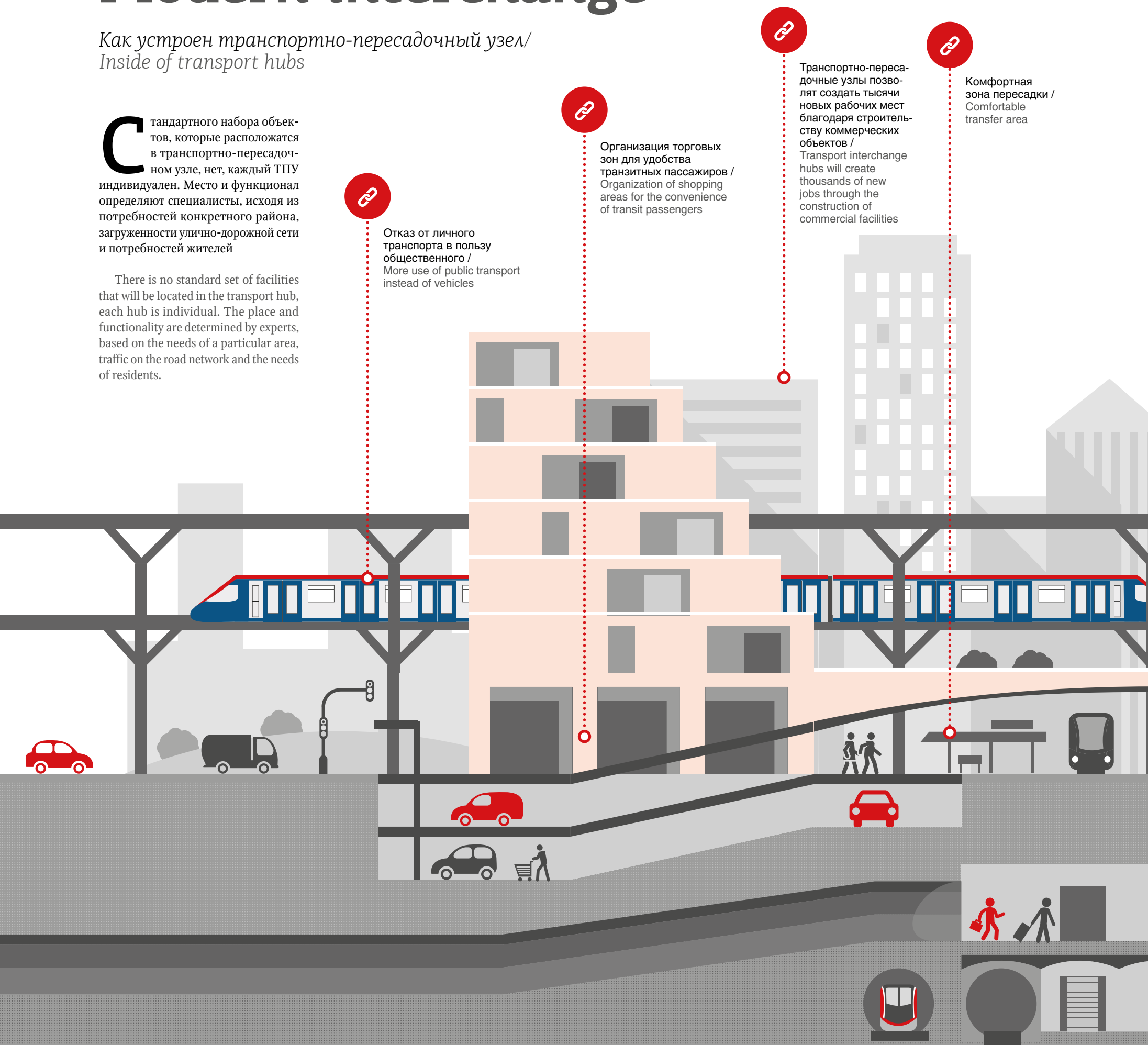
Организация торговых зон для удобства транзитных пассажиров /
Organization of shopping areas for the convenience of transit passengers

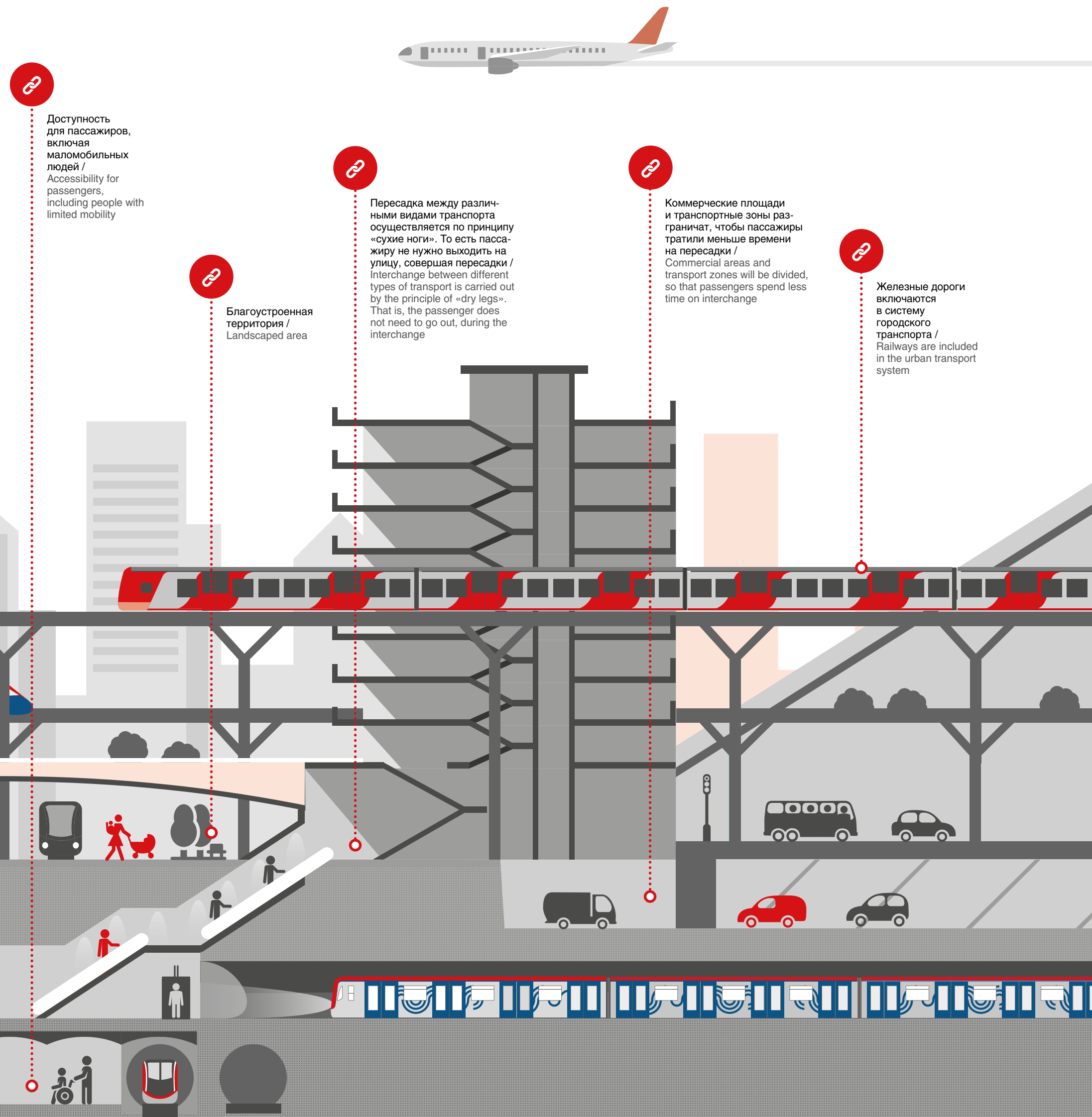


Транспортно-пересадочные узлы позволят создать тысячи новых рабочих мест благодаря строительству коммерческих объектов /
Transport interchange hubs will create thousands of new jobs through the construction of commercial facilities



Комфортная зона пересадки /
Comfortable transfer area





Доступность
для пассажиров,
включая
маломобильных
людей /
Accessibility for
passengers,
including people with
limited mobility



Благоустроенная
территория /
Landscaped area



Пересадка между различ-
ными видами транспорта
осуществляется по принципу
«сухие ноги». То есть пасса-
жиру не нужно выходить на
улицу, совершая пересадки /
Interchange between different
types of transport is carried out
by the principle of «dry legs».
That is, the passenger does
not need to go out, during the
interchange



Коммерческие площади
и транспортные зоны раз-
граничат, чтобы пассажиры
тратили меньше времени
на пересадки /
Commercial areas and
transport zones will be divided,
so that passengers spend less
time on interchange



Железные дороги
включаются
в систему
городского
транспорта /
Railways are included
in the urban transport
system

МЕГАПОЛИС | ИДЕИ

Узел повышенного комфорта

ТПУ «Ботанический сад» – яркий пример новой урбанистики



О АНТОН МАСТРЕНКОВ

Основной задачей любого мегаполиса в XXI веке является создание максимально комфортных и благоприятных условий для проживания в городской среде. Только так можно конкурировать с крупнейшими агломерациями мира в борьбе за человеческий капитал. Важнейшими составляющими градостроительной политики Москвы, направленной на формирование качественного пространства для жизни, является полицентрическое развитие и активное транспортное строительство.

Одним из мегапроектов Москвы стала беспрецедентная по своим масштабам программа строительства метро, а также развития железнодорожной инфраструктуры. Всего в ближайшие годы планируется реконструировать и построить около 220 км путей. В планах властей также запуск Московских центральных диаметров (МЦД) – скоростных маршрутов, связывающих города-спутники через центральную часть столицы. Однако не стоит забывать, что в Москве уже есть реализованный проект скоростного железнодорожного сообщения – Московское центральное кольцо (МЦК). Этот проект стал настоящей революцией в

“
ТПУ «БОТАНИЧЕСКИЙ САД» ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ ВБЛИЗИ СТАНЦИИ МЦК. ПРОЕКТ ПОДГОТОВЛЕН ПРИ УЧАСТИИ ВЕДУЩЕГО ЯПОНСКОГО АРХИТЕКТУРНОГО БЮРО NIKKEN SEKKEI. РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА ПОЗВОЛИТ НЕ ТОЛЬКО ОБЛЕГЧИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СИТУАЦИЮ В РАЙОНЕ, НО И СОЗДАТЬ НОВЫЕ РАБОЧИЕ МЕСТА

Мэр Москвы
Сергей Собянин

транспортной отрасли города. Новое кольцо было запущено совсем недавно – в 2016 году, однако уже стало незаменимым элементом системы общественного транспорта. Ежегодно оно перевозит порядка 100 млн человек, что на треть превышает прогнозы специалистов, сделанные до запуска этой транспортной системы.

Не менее важно и то, что МЦК стало не только транспортным, но и градостроительным проектом. Изначально эта магистраль обслуживала промзоны и в основном выполняла функцию перевозки грузов. Со временем многие промышленные территории вокруг этого кольца пришли в запустение, а некоторые производства закрылись. Ряд промзон в лучшем случае использовались под склады. Именно запуск пассажирского движения по этому кольцу дал новый импульс к развитию этих земель. Сейчас эти территории активно реорганизуются, здесь строится жилье с социальными объектами, спортивные комплексы и др. По оценкам заместителя мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснулина, в зоне влияния МЦК возможно строительство от 6 до 7,5 млн кв. метров недвижимости различного назначения. Следуя принципам комплексного развития территорий, здесь планируется возвести полноценные городские кварталы с жильем, необходимой социальной инфраструктурой,

офисами, торговыми комплексами и центрами развлечения. Фактически на заброшенных ранее площадках появляется полноценная городская среда. Такой подход полностью укладывается в идеологию полицентрического развития.

Новыми точками роста, связывающими транспортные артерии и будущие городские кварталы, становятся транспортно-пересадочные узлы (ТПУ). Основная задача транспортно-пересадочных узлов – это обеспечение беспрепятственной комфортной пересадки с одного вида транспорта на другой с возможностью попутного обслуживания пассажиров ритейлом или другим социально-бытовым функционалом. Сверхзадача – создать новые точки деловой и общественной активности за пределами центра Москвы, чтобы можно было жить и работать в пешеходной доступности от основной транспортной инфраструктуры мегаполиса.

Первым проектом, сочетающим в себе элементы всех этих городских программ, стал транспортно-пересадочный узел «Ботанический сад». Площадка вокруг ТПУ, еще не давно занимаемая неработающими фабриками, стремительно меняется во многом благодаря появлению здесь остановки МЦК. Проект комплексного развития территории, прилегающей к ТПУ, был разработан при участии японского архитектурного бюро Nikken Sekkei, специа-



лизирующегося на транспортно-ориентированном девелопменте.

Комплексная концепция предполагает создание трех компактно расположенных функциональных зон. Первая – это технологическая часть ТПУ, объединяющая транспортную инфраструктуру. Она была реализована силами города. Вторая зона представляет собой административно-деловой и коммерческий блоки. Здесь разместятся апарт-отель (51 тыс. кв. метров), офисный центр (26 тыс. кв. метров) и торгово-развлекательный центр (25 тыс. кв. метров). В 2016 году город провел открытый конкурс для определения застройщика коммерческих объектов в составе узла. Победителем стала группа компаний «Пионер».

В начале 2018 года инвестором было получено разрешение на строительство апарт-отеля, который станет вторым московским проектом сети YE'S. В 25-этажном здании появятся 1032 апартаменты площадью от 19 до 102 кв. метров с чистовой отделкой и сантехникой. Также будут представлены апартаменты с мебелью и встроенной бытовой техникой. В здании установят современное инженерное оборудование, в том числе бесшумные высокоскоростные лифты, время ожидания которых не превысит 60 секунд.

Решение о размещении здесь именно сервисных апартаментов, а не жилья связано с

тенденциями развития рынка жилой недвижимости и предпочтениями потенциальных покупателей – поколения миллениалов. Социологические исследования показывают, что молодые люди в возрасте от 25 до 35 лет очень активны, ценят мобильность и готовы к частым переездам вслед за интересной работой и карьерой. Такой образ жизни требует более гибкого подхода к вопросам владения жильем. В отличие от людей старшего возраста, которые стремятся приобрести собственную квартиру, новое поколение все чаще выбирает аренду и апарт-отели.

Стоит подчеркнуть, что при упрощенном отношении к вопросу владения заветными квадратными метрами молодежь ставит более высокую планку требований по обустройству жилых комплексов и насыщенности их дополнительными сервисами.

Концепция сети проектов YE'S предполагает создание полноценной инфраструктуры и общественных пространств для постояльцев апарт-отеля. Помимо многочисленных магазинов, ресторанов, сервисов, фитнес центра здесь будут работать круглосуточная консьерж-служба, сервисы house-keeping и room-service.

Третья зона – жилые объекты: современные кварталы LIFE-Ботанический сад, который группа компаний «Пионер» планирует строить в рамках редевелопмента промзон. Таким об-



ПРОЕКТ ТПУ «БОТАНИЧЕСКИЙ САД», ПОЛУЧИЛСЯ ОЧЕНЬ УДАЧНЫМ И ИНТЕРЕСНЫМ. ПРОДУМАННАЯ ЛОГИСТИКА ЭТОГО УЗЛА ОБЕСПЕЧИВАЕТ МАКСИМАЛЬНО УДОБНУЮ ПЕРЕСАДКУ С ОДНОГО ВИДА ТРАНСПОРТА НА ДРУГОЙ

Заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства
Марат Хуснуллин

разом, «Ботанический сад» становится своеобразным локальным центром притяжения, который, с одной стороны, позволяет жителям совершать покупки и получать любые услуги по пути от метро до дома. Благодаря этому увеличивается обеспеченность района необходимой инфраструктурой и снижается так называемая маятниковая миграция.

С другой стороны, в транспортно-пересадочном узле созданы рабочие места, которые позволяют определенному количеству жителей работать в непосредственной близости от дома. Для градостроителей оптимальной будет ситуация, при которой человек работает в непосредственной близости от дома, а значит, ходит туда пешком. По предварительным оценкам, здесь появится около 8–9 тысяч новых рабочих мест.

Можно с уверенностью сказать, что коммерческая часть транспортно-пересадочного узла – это хороший пример взаимовыгодного сотрудничества между властью и инвесторами. Строительство таких объектов позволяет увеличить поступления в городской бюджет, чтобы в дальнейшем, например, снова направить их на транспортное развитие, а также улучшить обеспеченность районов города социальной, спортивной и торговой инфраструктурой. Инвесторы же получают перспективные площадки с высокой транспортной составляющей.

SPECIAL
FOR 2019
MIPIM

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ



По берлинскому времени/ Berlin time

Как работает транспортная система в немецкой столице/
How does the transport system works in German capital

○ СЕРГЕЙ МЕЛЬНИКОВ

Транспортная система Берлина (BVG) – одна из самых крупных и развитых не только в Европе, но и во всем мире. Она состоит из 1703 км автобусных линий, 190 км трамвайных путей и 479 км линий метро и электричек. Благодаря обширной сетке маршрутов можно быстро и с точностью до минуты добраться до пункта назначения даже ночью.

Большая часть транспортных услуг предоставляется Берлинской транспортной компанией – самой крупной общественной транспортной организацией в Германии. Она начала работу 1 января 1929 года, это уже более чем 90-летняя история. Вся транспортная система находится под управлением нескольких компаний. Вместе они обслуживают территорию площадью 1000 кв. км, на которой проживает более 3,4 млн человек.

Туристы со всего мира – молодежь, пенсионеры и многие другие категории населения – активно пользу-



ются общественным транспортом, без которого Берлин просто немыслим. Метро, или, как его называют немцы, U-Bahn, – самый известный и популярный вид транспорта. Запущен он был в 1902 году. Сейчас подземка состоит из 10 линий, 170 станций, протяженность – 152 км. С метро удобно делать пересадки на электрички, трамваи, автобусы.

Что касается интервалов движения, то поезда ходят в среднем каждые пять минут в будние дни и каждые 10 минут в выходные и по вечерам. В будни метро на большинстве веток работает с 4 утра до 1 ночи, по выходным – круглосуточно.

Наземное метро в Берлине, или, как будет более привычно для нас, электричка, называется S-Bahn. На всех планах и схемах ее и метро объединяют в единую транспортную сеть. S-Bahn включает 15 линий, 166 станций, длина маршрутов составляет 332 км. На электричках можно доехать до пригородов, например до Потсдама, и до аэропортов Берлина.

Пожалуй, единственный минус берлинской подземки состоит в том, что большинство станций не оборудованы эскалаторами. Если с собой тяжелый или габаритный багаж, то придется нелегко. Зато многие станции старинные, красивые, очутившись на них, вы словно попадаете в музей, почти как в московском метро.

Трамвайная сеть Берлина – самая крупная в Германии. Она включает 22 линии, 800 остановок, а ее протяженность составляет 430 км.

В немецкой столице два типа трамваев: MetroTram и обычный трамвай Straßenbahn.

Из истории известно, что трамвайная сеть Берлина начала развиваться в 1865 году, сейчас же на маршрутах можно встретить как старинные трамвайчики, так и современные подвижные составы от компании Bombardier.

В Берлине 198 маршрутов дневных автобусов, обслуживающих 2634 остановки. В ночное время в городе 63 маршрута (обозначаются буквой N), обслуживающих 1508 остановок, поэтому всегда есть вариант добраться до нужного места.

Кроме обычных автобусов в Берлине 17 маршрутов метробусов (MetroBus), обозначаемых буквой M в круге. Они курсируют по городу круглосуточно с 10-минутным интервалом. Также есть 13 маршрутов автобусов-экспрессов, обозначаемых буквой X. Они доставляют пассажиров из аэропорта и связывают пригороды Берлина с центром в тех местах, где нет метро и электричек.

Самый необычный вид транспорта в Берлине – водный. Пока эта идея в большинстве городов обсуждается как перспектива, немцы уже всю доказывают нам ее практичность. Так как в Берлине много водных просторов – рек, озер и каналов, то неудивительно, что паромная переправа входит в сеть общественного городского транспорта. Всего работает пять водных маршрутов, обозначаемых буквой F (F10 – F23).

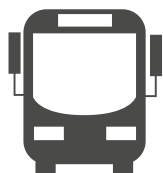
○ SERGEY MELNIKOV

The Berlin Transport System (BVG) is one of the largest and most developed not only in Europe, but throughout the world. It consists of 1,703 km of bus lines, 190 km of tram lines and 479 km of metro lines and trains. Thanks to the extensive route grid, you can quickly and accurately reach your destination even at night.

Most transport services are provided by the Berlin Transport Company, the largest public transport organization in Germany. It began to work on January 1, 1929, so that there is more than 90 years of history behind it back. And the entire transport system is managed by several companies.

Together they serve an area of 1000 square meters. km, which is home to more than 3.4 million people. Tourists from all over the world: youth, pensioners and many other categories of the population are actively using public transport, without it Berlin is simply hard to imagine. Metro, or, as the Germans call it, U-bahn, is the most famous and popular form of transport. It was launched in 1902. Now the subway consists of 10 lines, 170 stations, the length of 152 km. From the subway it is easy to make transfers to trains, trams, buses.

Regarding the schedule, the trains run on average every 5 minutes on weekdays and every 10 minutes on weekends and in the evenings. On weekdays, the metro on most branches is open from 4 am to 1 am, on weekends - on a 24 hours basis.



198

маршрутов дневных автобусов действуют в Берлине daily bus routes operate in Berlin

63

маршрута работают в ночное время bus routes work at night in Berlin

The underground train station in Berlin, or as we used to call it the train, is called S-Bahn. On all plans and schemes, train and metro are united into a single transport network. S-Bahn includes 15 lines, 166 stations, the length of routes is 332 km. By train you can reach the suburbs, for example, to Potsdam, and to the airports of Berlin.

Perhaps the only minus of the Berlin subway is that most stations are not equipped with escalators. If you carry heavy or oversized luggage, it will not be easy. But many stations are old, beautiful, and, once you get there, you will find yourself in a museum, almost like in the Moscow metro.

The Berlin tram network is the largest in Germany. It includes 22 lines, 800 stops, and its length is 430 km. In the German capital, there are two types of trams: MetroTram and the regular tram Straßenbahn.

From the history it is known that the tram network of Berlin began to develop in 1865, now on the routes you can find both old trams and modern rolling stock from Bombardier.

There are 198 daily bus routes in Berlin, serving 2,634 stops. At night, 63 routes (denoted by the letter N) operate in the city, serving 1508 stops, so there is always an option to get to the right place.

In addition to regular buses, there are 17 metrobus routes (MetroBus) in Berlin, marked by the letter M in a circle. They run around the city 24 hours a day at a 10-minute interval. There are also 13 express bus routes, marked by the letter X. They take passengers from the airport and connect the suburbs of Berlin with the center in those places where there is no metro and trains.

Для пассажиров общественного транспорта в Берлине действует шесть тарифов

For movement on public transport in Berlin, there are six tariffs:

1 Einzelfahrausweis – обычный билет в одном направлении на все виды общественного транспорта, он действителен два часа с начала поездки / a regular ticket in one direction for all types of public transport, valid for two hours from the beginning of the trip

2 Kurzstrecke – тариф «короткая поездка», стоит 1,60 евро для взрослого и 1,20 евро для детей и позволяет проехать три остановки в метро или на городской электричке с возможностью пересадки либо шесть остановок трамваем или автобусом без пересадки / fare «short trip», costs 1.60 euros for an adult and 1.20 euros for children and allows you to ride three stops on the subway or on the city train with the possibility of changing or six stops by tram or bus without changing

3 Kurzstrecke-4-Fahrten-Karte – это четыре «короткие поездки» – опять же дешевле, чем в розницу / these are four «short trips», again cheaper than in retail

4 Tageskarte – билет на один день для одного человека, действителен на любое количество поездок любым видом общественного транспорта в течение дня до трех часов утра следующих суток / ticket for one day for one person, valid for any number of trips by any type of public transport during the day until three in the morning of the next day

5 7-Tage-Karte – действителен с момента компостирования семь дней подряд для одного человека на все виды общественного транспорта. Но в выходные дни и в праздники по этому билету можно взять с собой еще одного взрослого и до трех детей в возрасте от 6 до 14 лет / valid from the moment of composting for seven days in a row for one person for all types of public transport. But on weekends and holidays, with this ticket, you can take with you another adult and up to three children aged from 6 to 14 years

6 Kleingruppen-Tageskarte – билет для группы до пяти человек на целый день, действителен от начала поездки до трех часов утра следующих суток любым общественным транспортом и при любом количестве поездок / a ticket for a group of up to five people for the whole day, valid from the beginning of the trip until three in the morning the next day by any public transport and for any number of trips.



SPECIAL
FOR 2019
MIPIM

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА

Центры всего / Center of all

ТПУ в разных городах мира / How TH works in different cities of the world

О ДМИТРИЙ ШИПАНОВ / DMITRY SCHIPANOV

По мере развития пассажирских перевозок в разных странах мира с середины XIX века начали формироваться ТПУ. Одна из основных задач хабов – создание комфортных пересадочных зон в местах пересечения транспортных маршрутов, оптимизация пешеходных потоков, сокращение времени на пересадку и сопутствующие функции. «Московская перспектива» изучила мировой опыт. /

With the development of passenger traffic in different countries of the world, TH began to form from the middle of the XIX century. One of the main tasks of the hubs is the creation of comfortable interchange zones at the intersections of transport routes, the optimization of pedestrian flow, the reduction of time for transfers and related others. «Moscow Perspective» has studied the worldwide experience.



T-Centralen:

Стокгольм, Швеция / Stockholm, Sweden



более 300 тыс. чел. / more than 300 thousand people
суточный пассажиропоток / daily passenger traffic

Главный хаб шведской столицы претендует на звание центра всего. Снаружи ТПУ выглядит неказисто – небольшой, хоть и весьма привлекательный, старый железнодорожный вокзал. Рядом здание автовокзала, фактически являющееся частью комплекса, – изнутри невозможно заметить, где начинается авто- и заканчивается железнодорожный вокзал. Однако с виду небольшой узел раскрывается под землей – T-Centralen замкнул на себя все пересадки между магистральным транспортом. Хаб является единственным местом, где встречаются все три линии метро (а если посчитать их ответвления, то все семь). Здесь же – конечная станция аэроэкспресса в главный аэропорт Арланда, а с автовокзала отправляются автобусы как в аэропорт, так и в другие города и пригороды. В 2017 году узел значительно расширился: под землей к нему примкнули линии пригородных поездов. Здесь проходит тоннель для электричек, проложенный под центром города, и расположена станция, откуда можно добраться до пригородов, аэропорта и туристического города Уппсаллы. При этом основной функционал железнодорожного вокзала в полной мере реализован в историческом комплексе – отсюда можно добраться на поезде в любую точку Европы. Снаружи обустроена стоянка такси, где можно воспользоваться автомобилями легальных перевозчиков. Подъезды к вокзалу проиндексированы в мобильных приложениях крупных агрегаторов, что упрощает вызов такси со смартфона. На линиях метро установлены турникеты, оплатить проезд можно разовым билетом на 75 минут или смарт-картой. Приобретаются они как в кассах на территории ТПУ, так и в билетных автоматах. На электричку можно попасть без турникета.

The main hub of the Swedish capital claims to be the center of everything. Outside, the TH looks odd - a small, albeit although very attractive, old railway station. Near the building of the bus station, which is actually part of the complex, it is impossible to notice from the inside where the bus station begins and the railway station ends. However, a seemingly small node opens underground - T-Centralen has locked up all transfers between the main transport. The hub is the only place where all three metro lines meet (and if you count their branches, then all seven). Here is the terminal of the aeroexpress to the main airport of Arlanda, and buses leave the station to the airport and to other cities and suburbs.

In 2017, the node has expanded significantly: suburban train lines joined it under the ground. Here passes the tunnel for electric trains, laid under the center of the city, and the station is located, from where you can reach the suburbs, the airport and the tourist city of Uppsalls.

At the same time, the main functionality of the railway station is fully realized in the historical complex - from here you can get to any point of Europe by train. Outside there is a taxi rank where you can use the cars of official carriers. The entrances to the station are indexed in the mobile applications of large aggregators, which makes it easier to call a taxi from a smartphone.

There are turnstiles installed on the metro lines, you can pay the fare with a 75-minute ticket or a smart card. They are purchased both at the box office on the territory of the TH, and in ticket machines. The train can be accessed without a turnstile.



Den Haag:

Гаага, Нидерланды / The Hague, Netherlands



более 73 тыс. чел. / more than 73 thousand people
суточный пассажиропоток/ daily passenger traffic

Гаага – город с двумя главными вокзалами. Один исторический, на роттердамском направлении, 1843 года постройки. Почти за два столетия он мало изменился, чего не скажешь о современном Центральном вокзале Гааги. Он был построен в 1973 году на границе исторического центра, а несколько лет назад его кардинально оновили. Теперь комплекс занимает несколько этажей и соединяет метро, трамваи, электропоезда и автобусы. Хаб представляет собой большое пересадочное пространство, накрытое прозрачным куполом. Здесь реализована вертикальная пересадка – транспорт расположен на разных уровнях. Трамвайные пути проложены по эстакаде через здание, а пути электричек располагаются под ними. Поэтому пассажир, приехавший на трамвае, может очень быстро спуститься по лестнице, эскалатору или на лифте на нужную платформу. Также над железнодорожными путями расположена платформа для автобусов. Она обслуживает около двадцати автобусных маршрутов в разные концы Гааги и в пригороды. Нидерланды, по сути, одна большая городская агломерация – на спутниковых снимках сложно различить границу между Роттердамом, Гаагой, Амстердамом и их пригородами. Поэтому хабы здесь – одновременно и городские, и междугородние. Раньше на железнодорожных платформах не было турникетов, а валидацию билета пассажиры производили на специальных стойках. Безбилетников ловили контролеры, что вполне соответствует мировому тренду: убрав турникеты, можно сократить время в пути. Однако некоторое время назад администрация железных дорог турникеты все же вернула. По всей стране действует единая транспортная карта, что позволяет не покупать новый билет для каждой пересадки.

The Hague is a city with two main stations. One historic, in Rotterdam direction, built in 1843. In almost two centuries, it hasn't change much, which cannot be said about the modern Central Station of The Hague. It was built in 1973 on the border of the historic center, and a few years ago it was drastically modernized. Now the complex occupies several floors and connects the metro, trams, electric trains and buses. The hub is a large transfer space, covered with a transparent dome. Vertical transfer is implemented here – transport is located at different levels. The tram tracks are laid on the overpass through the building, and the ways of electric trains are located under them. Therefore, a passenger who arrives by tram can quickly descend the stairs, the escalator or the elevator to the desired platform. Also above the railroad tracks there is a platform for buses. It serves about twenty bus routes to different ends of The Hague and to the suburbs. The Netherlands, in fact, is one large urban agglomeration – it is difficult to distinguish between Rotterdam, The Hague, Amsterdam and their suburbs in satellite images. Therefore, the hubs here are both urban and long-distance. Previously, there were no turnstiles on the railway platforms, and passengers made ticket validation on special racks. The freezers were caught by the controllers, which is quite consistent with the global trend: by removing the turnstiles, you can shorten the travel time. However, some time ago, the administration of railways turnstiles nevertheless returned. Interestingly, a single transport card operates throughout the country, which makes it possible not to buy a new ticket for each transfer.



Аэропорт / Airport:

Гонконг, Китай / Hong Kong, China



более 172 тыс. чел. / more than 172 thousand people
суточный пассажиропоток/ daily passenger traffic

Особый административный район Китая соединяет с остальным миром всего два пути: погранпереход на материковый Китай в районе Шеньчжэня и аэропорт на искусственном острове в 25 километрах от центра города. Визовый режим Гонконга отличается от остального Китая и соседнего Макао (еще одного особого административного района Поднебесной). При этом город расположен в центре грандиозной агломерации, состоящей из собственно Гонконга, Шеньчжэня, Гуанчжоу, Макао и еще нескольких крупных городов. На расстоянии не более ста километров друг от друга проживает почти 40 миллионов человек, что делает агломерацию в Дельте Жемчужной реки одной из крупнейших в мире, сравнимой с Токио. Однако визовые процедуры иногда приводят к нестандартным решениям: например, погранпереход между Шеньчжэнем и Гонконгом расположен прямо в метро. Аэропорт представляет собой крупный узел городского и пригородного транспорта. Здесь сходится несколько маршрутов городских автобусов, которые направляются в разные районы Гонконга. Железнодорожная линия аэроэкспресса соединяет аэропорт с центром, причем зарегистрироваться и сдать багаж можно прямо в городе за сутки до отправления, если эту услугу поддерживает авиакомпания. Необычное решение реализовано на водном транспорте. Прямо из аэропорта можно на пароме попасть в Макао и материковый Китай. Причем для облегчения визовых процедур посадка на паром происходит до паспортного контроля. Таким образом, пассажиры могут не получать гонконгскую визу и не оформлять транзит, если направляются в эти пункты. Впрочем, россиянам в Гонконге и Макао виза не требуется.

The special administrative region of China connects with the rest of the world only two ways: the border crossing to mainland China in the area of Shenzhen and the airport on an artificial island 25 kilometers from the city center. The visa requirements of Hong Kong is different from the rest of China and neighboring Macau (another special administrative region of the Middle Kingdom). At the same time, the city is located in the center of a grand agglomeration consisting of Hong Kong itself, Shenzhen, Guangzhou, Macau, and several other major cities. At a distance of not more than one hundred kilometers from each other, almost 40 million people live there, which makes the agglomeration in the Pearl River Delta one of the largest in the world, comparable to Tokyo. However, visa procedures sometimes lead to non-standard solutions: for example, the border crossing between Shenzhen and Hong Kong is located directly on the subway. The airport is a major hub of urban and suburban transport. There are several city bus routes that go to different parts of Hong Kong. The Aeroexpress railway line connects the airport with the center, and you can check in and drop off your luggage right in the city one day before departure, if this service is supported by the airline. Unusual solution implemented in water transport. Directly from the airport, you can take a ferry to Macau and mainland China. Moreover, to facilitate visa procedures, landing on the ferry takes place before passport control. Thus, passengers may not receive a Hong Kong visa and do not issue transit if sent to these points. However, Russians in Hong Kong and Macau do not need a visa.

SPECIAL
FOR 2019
MIPIM

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА

**Beijing South Railway Station:**
Пекин, Китай / Beijing, China**около 660 тыс. чел. / about 660 thousand people**
суточный пассажиропоток/ daily passenger traffic

В Китае работает развитая сеть скоростных железных дорог, которая позволяет преодолеть расстояние, к примеру, между Пекином и Шанхаем (около 1300 км, эквивалентно маршруту Москва – Уфа) за 5,5 часа. Однако у китайского скоростного сообщения есть один секрет: железнодорожные терминалы скоростных линий вынесены достаточно далеко от центра города, поскольку плотные сети и большое количество стрелок в центре не позволяют развить высокую скорость. Пекин обслуживает Южный вокзал, расположенный внутри Большой кольцевой линии пекинского метрополитена. Вокзал принимает пригородные и междугородние поезда. Подземные этажи соединяются с линией метрополитена и городскими автобусами. В здании расположены магазины, рестораны, отделения банков и другие сервисы. Часть крыши площадью 30 тыс. кв. метров застеклена, наверху установлены солнечные батареи для получения электричества. Китайские вокзалы дали название так называемому китайскому принципу строительства станций: большинство пассажирских сервисов, включая зоны ожидания, работают на втором ярусе, а поезда проходят под ними. В России так устроены вокзалы в Самаре, Уфе, Ладозский в Санкт-Петербурге, в Москве же подобный принцип еще не использовался. На все поезда, и междугородние, и пригородные, пассажиры попадают через турникеты, которые открываются за 15 минут до прибытия поезда. Также Китай является одной из немногих стран, а в нашем списке единственной, где пассажиры проходят сплошной досмотр с интроскопом на входе в терминал. Билеты на китайские поезда нельзя купить онлайн, сделать это можно только в кассах железных дорог.

China has a well-developed network of high-speed railways, which allows them to cover the distance, for example, between Beijing and Shanghai (about 1,300 km, equivalent to the Moscow-Ufa route) in 5.5 hours. However, the Chinese high-speed communication has one secret: the railway terminals of the high-speed lines are located quite far from the city center, since dense networks and a large number of arrows in the center do not allow high speeds to be developed.

Beijing serves the South Station, located inside the Great Ring Line of the Beijing Metro. The station accepts commuter and intercity trains. Underground floors are connected with the subway line and city buses. The building has shops, restaurants, bank branches and other services. Part of the roof area of 30 thousand square glazed meters, installed at the top of the solar panels to generate electricity.

The Chinese stations gave the name to the so-called Chinese principle of building stations: the majority of passenger services, including waiting areas, operate on the second tier, and the trains pass under them. In Russia, railway stations in Samara, Ufa, Ladozhsky in St. Petersburg are arranged this way; in Moscow, this principle has not yet been used. All trains, both intercity and suburban, passengers get through the turnstiles, which open 15 minutes before the train arrives. Also, China is one of the few countries, and in our list is the only one where passengers undergo continuous inspection with an introscope at the entrance to the terminal.

Tickets for Chinese trains cannot be bought online; this can only be done at the ticket office of the railways.

**Union Station:**
Вашингтон, США / Washington, USA**около 14 тыс. чел. / about 14 thousand people**
суточный пассажиропоток/ daily passenger traffic

Железнодорожный вокзал в столице США построен в 1907 году в шаговой доступности от центра. Он соединяет город с северной частью Восточного побережья, включая Филадельфию и Нью-Йорк. С вокзалом интегрирована станция метрополитена, линия только одна. Здесь же расположен автобусный узел – городские маршруты проходят как на ближайших улицах, так и в непосредственной близости от вокзала. Кроме того, в здании комплекса есть многоуровневый паркинг, где расположен пересадочный узел автобусной системы Circulator. Это городская сеть автобусных маршрутов, которые проходят через центральные районы города, в основном туристические. В отличие от остального Вашингтона эти автобусы передвигаются по сравнительно коротким маршрутам и стоят 1 доллар против 2–3-долларовых поездок на других видах транспорта. При этом совершить пересадку между всеми автобусами системы, как в Москве на «Китай-городе», здесь невозможно. Один маршрут отправляется с паркинга, другие – с разных сторон самого вокзала Union. Удобством пересадки этот ТПУ похвастать не может. Железнодорожная часть ТПУ обслуживает поезда нескольких компаний – Amtrak, MARC, Virginia Railway Express и DC Streetcar. Последний фактически является легкорельсовой системой скоростного трамвая, а не электричкой. Это один из самых свежих транспортных проектов Вашингтона, запущен в 2016 году. Линия обслуживает всего восемь станций, подвижной состав состоит из трехсекционных трамваев Skoda. Остальные поезда работают в междугороднем и пригородном режиме. Чтобы попасть на платформу, не нужно проходить через турникеты.

The railway station in the capital of the United States was built in 1907 within walking distance of the center. It connects the city with the northern part of the East Coast, including Philadelphia and New York.

With the station integrated metro station, only one line. The bus hub is also located here – city routes pass both on the nearest streets and in the immediate vicinity of the station. In addition, in the building of the complex there is a multi-level parking, where the interchange node of the Circulator bus system is located. This is the urban network of bus routes that pass through the central areas of the city, mainly tourism. Unlike the rest of Washington, these buses move along relatively short routes and cost \$ 1 compared to 2-3-dollar trips on other modes of transport. In this case, to make a transfer between all the buses of the system, as in Moscow on the «China Town», is impossible here. One route departs from the parking lot, the others from different sides of Union Station itself. Convenience of transfer this TH can not be proud. The railway part of TH serves the trains of several companies - Amtrak, MARC, Virginia Railway Express and DC Streetcar. The last one in fact a light version of a light rail system, not an electric train. This is one of the most recent transport projects in Washington, launched in 2016. Line serves only eight stations, the rolling stock consists of three-section Skoda trams. The remaining trains operate in intercity and suburban mode. To get to the platform, you do not need to pass through the turnstiles. However, warnings at the station state that even the fact of being on an empty platform without a ticket can be the basis for an unpleasant conversation with the controller.

Mlociny: Варшава, Польша

Mlociny – конечная станция одной из двух линий варшавского метро. Здесь реализован транспортно-пересадочный узел с перехватывающей парковкой для жителей пригорода, кто хочет оставить автомобиль и пересесть на городской транспорт.

Хаб объединил метро, трамвай, автобус, велосипед и личный автотранспорт. Как и в большинстве современных европейских ТПУ, основной упор здесь сделан на сокращение расстояния пересадки. Автобусные перроны расположены сразу на выходе из метро. Можно отправиться по городским маршрутам и в пригороды. Так же близко расположена и остановка трамвая с петлей для разворота и отстоя. Причем посадка в трамвай допускается и на остановке, и во время стоянки транспорта на петле.

Помимо водителей личного транспорта проектировщики ТПУ учли интересы пассажиров, которых привозят такси или просто подвозят на машине. Возле входа в ТПУ оборудована парковка Kiss & Ride («Поцелуй и езжай»), которая позволяет остановиться буквально на пару минут, чтобы высадить пассажира. По этому принципу работают почти все российские аэропорты: для посадки-высадки предоставляется 15 бесплатных минут – 15, а не 2–3, потому что дорога вдоль терминала почти всегда длинна и перегружена.

Mlociny располагает крытой перехватывающей парковкой на 1010 машино-мест. Для тех, у кого есть проездной на метро или льготный билет, парковка на день бесплатна.

Создана в рамках ТПУ и велоинфраструктура – около сотни мест для парковки личных велосипедов в разных частях хаба, а также городской велопрокат. Внутри и вокруг комплекса предусмотрены места для сопутствующей торговли и отдыха пассажиров – здесь комфортно провести полчаса-час, ожидая кого-то, а заодно можно выпить кофе или перекусить по пути на работу или домой.



Mlociny: Warsaw, Poland

Mlociny is the final station of one of the two lines of the Warsaw metro. A transport interchange hub with an intercepting parking for suburban residents who want to leave the car and transfer to public transport.

Hub combined metro, tram, bus, bicycle and personal vehicles. As in most modern European TH, the main focus here is on reducing the distance of transfers. Bus ramps are located immediately at the exit of the metro. You can go on urban routes and suburbs. The tram station with a loop for turning and sludge is also located very close. And you are allowed to board the tram at the bus stop, and during the stopping of vehicle on a loop.

In addition to drivers of personal vehicles, TH designers have taken into account the interests of passengers who are brought in a taxi or simply driven by car. Kiss & Ride parking (“Kiss and ride”) is equipped at the entrance to the TH, which allows you to stay just a couple of minutes to disembark the passenger. Almost all Russian airports work according to this principle: 15 free minutes are provided for landing-disembarking - 15 minutes, not 2-3, because the road along the terminal is almost always long and congested.

Mlociny has a covered parking area for 1010 cars. For those who have a travel ticket on the subway or a discount ticket, parking for a day is free.

The bicycle infrastructure was created as part of the TH - about a hundred places for parking personal bicycles in different parts of the hub, as well as city bike rental.

Inside and around the complex there are places for accompanying trade and recreation of passengers - it's comfortable to spend half an hour waiting for someone, and at the same time you can drink coffee or have a snack on the way to work or home.



РУБРИКА

МНЕНИЕ
ЭКСПЕРТОВ

Сергей Кузнецов,
главный архитектор Москвы:

Современный город должен располагать свою недвижимость, максимально ориентируясь на транспортный каркас. А транспорт, в свою очередь, развивать под то, как расположена недвижимость. Это называется транспортно-ориентированный девелопмент. Современный хаб включает в себя максимальную концентрацию разных функций и транспортных коммуникаций.

Идея в том, что мы не заставляем людей перемещаться разными способами по городу и не мотивируем их к лишним передвижениям. Любое передвижение занимает инфраструктуру и является нагрузкой на нее. Задача города сегодня состоит в том, чтобы мотивировать людей получать все необходимые сервисы, жить, работать, совершать покупки, развлекаться максимально компактно. И в Москве, конечно, все это можно сделать.

Мы изучали опыт Токио. Японская столица прошла очень похожий путь в этом направлении. Если вы возьмете градостроительную историю Токио с начала 80-х до сегодняшнего дня, вы увидите, что весь путь перехода к транспортно-ориентированному девелопменту проиллюстрирован.

Сегодня, если вы посмотрите карту Токио, вспышки плотности идут там, где создана серьезная перевозочная инфраструктура. Нам очень далеко до этих цифр, там центральные хабы пропускают по 2–3 миллиона пассажиров в день. У нас пока рекордные цифры – это 450 тысяч на «Выхино», а на «Комсомольской», где находятся три вокзала, – 200 тысяч. Мы в разы отличаемся.

Однако при помощи транспортно-пересадочных узлов можно управлять плотностью застройки. В идеале это должны быть взаимосвязанные вещи – ТПУ и плотность. Понятно, что на практике это реализовать сложнее, чем теорию рассказывать. Но идея именно в этом.



Татьяна Тихонова,
генеральный директор «РГ-Девелопмент»:

Летом 2018 года компания «РГ-Девелопмент» приступила к строительству жилого комплекса «Фонвизинский». Данный комплекс возводится в непосредственной близости от одноименной станции метро, на пересечении улиц Фонвизина, Милашенкова и Огородного проезда в рамках сформированного транспортно-пересадочного узла «Фонвизинская». Сейчас ведутся работы по сооружению подземной части, где будет располагаться паркинг, и одновременно начато возведение наземной части комплекса. Сегодня мы отмечаем повышенный интерес наших покупателей к этому ЖК. И дело не только в востребованных проектных решениях и интересных фасадных находках, предложенных одним из ведущих проектных бюро России – Архитектурной лабораторией «АК и Партнеры». За счет строительства колоннады между корпусами комплекса реализована концепция «двор без машин». Так что родители могут быть спокойны, отпуская своих детей погулять, не опасаясь за их безопасность.

Транспортная доступность жилья, обеспечиваемая ТПУ, во многом является определяющей для конечных потребителей при выборе того или иного проекта. Для ЖК «Фонвизинский» локация является его явным конкурентным преимуществом: буквально через дорогу располагаются станция метро и платформа московского монорельса, а для тех, кто предпочитает пользоваться собственным транспортом, всего в двух километрах расположено Дмитровское шоссе, а через четыре – выезд на Третье транспортное кольцо.

Правительством Москвы ведется масштабная работа по модернизации транспортной инфраструктуры. Уверена, что эти шаги в ближайшее время не только значительно улучшат экономику города, но в целом положительно отразятся на качестве жизни горожан.



Руслан Сарыбаев,
генеральный директор ООО «ИБТ»:

Проект транспортно-пересадочного узла «Рассказовка» практически реализован. Москвичи уже успешно пользуются новой транспортной инфраструктурой района: станцией метро с уникальным дизайном в виде читального зала общественной библиотеки, новой дорожной развязкой и современными перронами посадки-высадки пассажиров. Все части ТПУ настолько удобно увязаны между собой, что прямо со станции метро жители города попадают к автобусным остановкам. Посадочных площадок несколько, и к каждой прикреплены определенные маршруты. Внутри же самого транспортного терминала организована удобная система навигации. Стоит отметить, что уже в ближайшем будущем в поселении Внуковское появится точка притяжения – новый многофункциональный торговый центр. Здесь в одном здании расположатся магазины, большая детско-развлекательная зона, администрация района и помещения ТПУ – диспетчерская и зона отдыха водителей. Проект нового транспортно-пересадочного узла также предполагает возведение почти 300 тыс. кв. метров различной недвижимости, в том числе около 220 тыс. «квадратов» жилья, детский сад и многоуровневую парковку.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТОВ



Мохамед Мезгани,
генеральный секретарь
Международного союза
общественного транспорта UITP:

– Вызовы нашего времени одинаковы для всех крупных городов – Нью-Йорка, Парижа, Лондона, Москвы, Пекина. Как удовлетворить потребность в средствах передвижения? Эта потребность растет, люди передвигаются все больше и больше. Они привыкли ездить из дома на работу и с работы домой, а теперь и в свободное время, и поздно ночью или рано утром. Таким образом, система движения усложняется. Все города сталкиваются с необходимостью быстро ответить на этот вызов – за короткое время построить метро, ускорить автобусное движение и так далее.

Я впечатлен развитием московского транспорта. Перемены произошли очень быстро. Прежде всего это касается расширения метро и Московского центрального кольца. Но наземный транспорт тоже был модернизирован. Качество московских трамваев и автобусов заметно выше, чем раньше. Большая работа ведется по интеграции транспортных систем в единый организм. Пассажиры должны получить возможность пользоваться автобусами, трамваями, метро и железными дорогами в равной степени комфортно. Важно, чтобы времени на пересадку при смене видов транспорта тратилось как можно меньше.



Илья Петушков,
ведущий консультант бюро
Mobility In Chain:

– Концепция поездок с пересадками давно знакома тем, кто хоть раз в жизни пользовался московским метро. Причем в метро пассажирам она кажется вполне удобной и естественной. Ровно такую же концепцию мы предлагаем создать и для наземного транспорта. Конечно, пересадка представляет собой определенного плана неудобство для пассажира, но ее компенсируют экономия средств и существенный выигрыш во времени. Все города, перепробовав сначала неправильные вещи и потратив большое количество денег и сил, приходят к тому, что надо формировать мультимодальную транспортную систему, где расставлен четкий приоритет. В первую очередь идет пешеход, затем общественный транспорт, в самом конце – личный автотранспорт. Только в таком виде транспортная система города начинает работать на то, чтобы обеспечить как можно большему количеству людей устойчивую возможность попасть в максимальное количество мест. Любые попытки делать иначе обречены на провал. Эффективность общественного транспорта определяют сервис (набор маршрутов и частота движения по ним), инфраструктура (наличие выделенных полос, чтобы общественный транспорт не стоял в одной пробке с автомобилями, удобные пересадки), тарифы (они должны быть доступны для всех пассажиров).



Этьен Трико,
генеральный директор французской
компании AREP:

– ТПУ – это потрясающий и по сложности, и по масштабности, и по интересности проект. Руководство Москвы стремится сделать так, чтобы возникал не только сам транспортный узел, но и инфраструктура вокруг него становилась современнее и интереснее для жителей. Такой подход характерен и для других мегаполисов мира. Мне приходилось работать над подобными проектами в Китае, где все чаще прослеживается схожая логика, когда строительство или открытие новой станции метро подразумевает не только саму станцию, но развитие и преобразование района вокруг этой станции.

Сегодня будущее транспортной системы, мобильности человека в современном городе во многом зависит от будущего ТПУ.

Важность транспортно-пересадочных узлов заключается в том, что сегодня города, разрастаясь, становятся все более сложными по своей сути, хотя и предлагают широкий спектр услуг, которыми горожане хотят пользоваться. От ТПУ горожане ожидают, что им предложат широкий выбор услуг. Но в то же время облегчат жизнь в этих все более усложняющихся городах – это услуги административного толка, торгового характера, коворкинг-пространства, объекты спортивной инфраструктуры или культуры.



Стивен Шон,
глава Steven Shon Consulting:

– Транспортно-пересадочные узлы, совмещающие в себе транспортную инфраструктуру и недвижимость, создают новые возможности не только для мегаполиса в целом, но и для его отдельных районов.

Проекты ТПУ всегда интересны для инвесторов. В первую очередь будет расти цена земли в его близости. Кроме того, создаются новые рабочие места и комфортные условия для пассажиров. Тысячи людей будут проходить через узлы ежедневно – это потенциальные клиенты для сферы торговли и услуг. Зона вокруг ТПУ – удачное место для офиса компании, потому что сюда легко добраться. Она также станет привлекательным местом для ритейлеров.

Строительство подобных объектов всегда связано с возможными рисками для инвесторов. Город должен оказать прямое содействие для их минимизации. Существует радикальный метод, который был реализован в Лондоне, где город взял часть риска на себя и стал главным инвестором проекта, но я не уверен, что Москве нужно идти по этому пути. Второй способ – дать ряд гарантий, отложить какие-либо платежи до тех пор, пока проект не станет действительно коммерческим.

Услуги первой необходимости

Почти половина москвичей знакома с планами города по созданию ТПУ



Магазины, спортивные, образовательные, культурно-развлекательные объекты, отделения банков и банкоматы хотели бы видеть москвичи в создаваемых в городе транспортно-пересадочных узлах. К такому выводу пришли специалисты Всероссийского центра изучения общественного мнения в ходе проведенного исследования в районах будущего строительства ТПУ.

Общая цель исследований – выявление отношения населения районов города Москвы (Мещанский, Бутырский, Савеловский, Тропарево-Николово, Теплый Стан, Ховрино, Дегунино, Лефортово, Дорогомилово, Преображенское, Сокольники, Соколиная Гора и др.) к строительству транспортно-пересадочных узлов в рамках модернизации дорожно-транспортной системы Москвы и предложение возможных вариантов альтернативных решений.

Выборка – не менее 600 респондентов в каждом исследовании. При построении выборки учтена приближенность жилых домов к месту расположения объекта: зона 1 – жилые дома,

расположенные непосредственно в зоне строительного объекта (до 500 метров); зона 2 – остальные дома административного района.

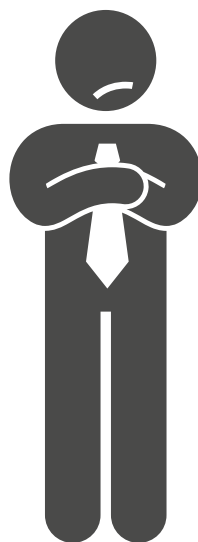
В среднем уровень информированности жителей о планируемых строительных объектах составляет 48%. Самые низкие показатели были выявлены в районах строительства ТПУ «Рижская», ТПУ «Тропарево» и ТПУ «Савеловская». Самыми популярными источниками для получения информации о проектах являются интернет, телевидение и районные газеты.

В большинстве районов отмечается поддержка со стороны населения в отношении проектов. Самый высокий показатель отрицательного отношения был замечен по отношению к ТПУ «Парк Победы» в Фили-Давыдовке.

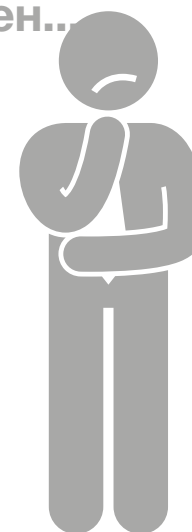
Основные позитивные ожидания в большинстве районов наблюдаются в сфере работы транспорта. Доступность продуктов и товаров первой необходимости, по мнению большинства опрошенных, не претерпит изменений от строительства. Жители ожидают негативных изменений по проблемам мигрантов и экологии. В среднем уровень опасений в районах строительства проектов составил 48%. Основные опасения связаны со следующими факторами: перенаселенность и возникающие из-за этого затруднения в передвижении, шум, грязь, вырубка зеленых насаждений и общее ухудшение экологии.

Жители выделяли различные магазины, спортивные, образовательные, культурно-развлекательные объекты, сбербанки и банкоматы. Включение данных типов объектов может положительно повлиять на отношение населения к проектам. Основное недовольство в области проблем окружающей среды – проблема парковки личного автотранспорта. Другие опасения связаны с проблемами мигрантов и экологии.

Впервые слышу...



Не уверен...



Известно ли вам
о возможном
строительстве
в вашем районе?

	ДА, %	НЕТ, %	ЗАТРУДНЯЮСЬ ОТВЕТИТЬ, %
ТПУ «Рижская»	17,9	82,1	—
ТПУ «Савеловская»	27,7	70,5	1,8
ТПУ «Тропарево»	25,4	74,0	0,7
ТПУ «Ховрино»	60,2	39,3	0,5
ТПУ «Лефортово»	69,6	30,1	0,3
ТПУ «Парк Победы»	43,0	56,1	0,8
ТПУ «Электrozаводская»	33,1	66,7	0,2



INGRAD Group of Companies in 2018:

- One of the leading and fast growing property developers in Moscow region.
- Diversified by price range and location portfolio.
- 16 projects at various stages of development.
- Ranked 74th in the rating of the most expensive public companies in Russia.

INGRAD Group has brought into service **339 000 m² of residential property.**

2 new projects in Moscow region.

The 2nd highest sales in Moscow region.



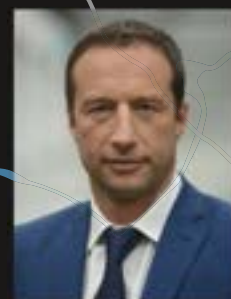
More than 2000 children study in 3 modern schools built by INGRAD.

Total cost of contracts signed in 2018 is 53 billion rubles which is 3,5 times more than in 2017.

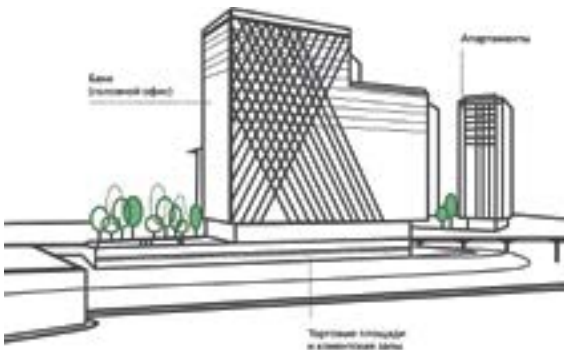
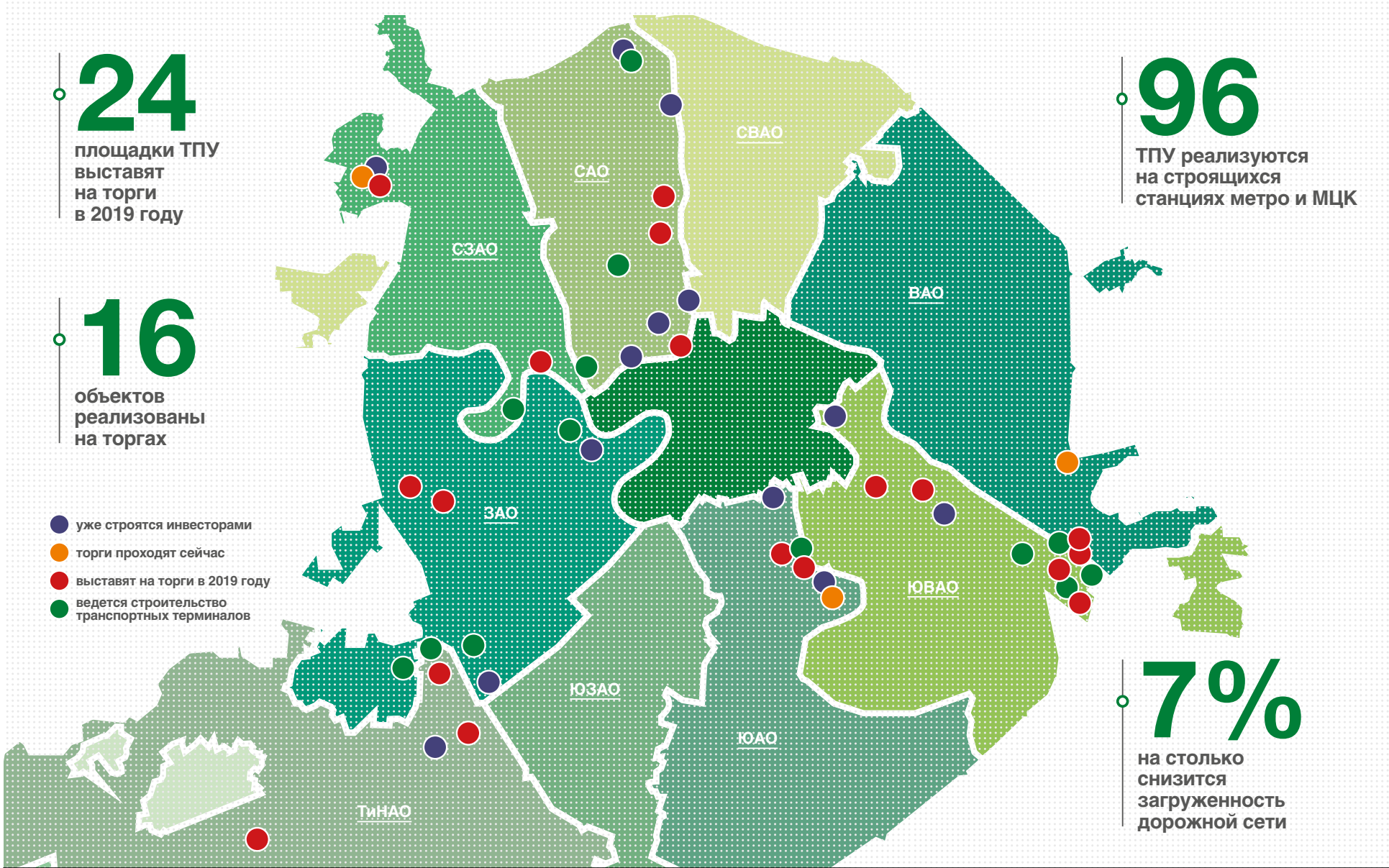
At year-end 2018 INGRAD Group portfolio totals **2,2 million m² (NSA).**

Pavel Poselenov, the President of INGRAD.

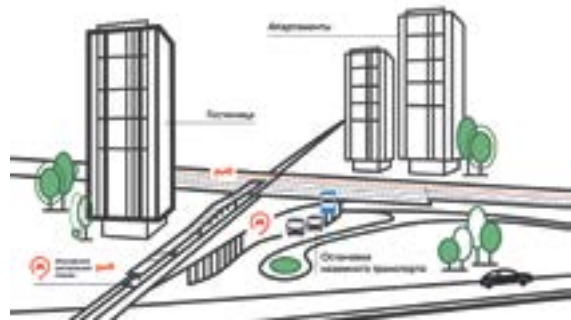
In 2018 INGRAD Group achieved a set of important goals. According to the results of the year INGRAD became one of the key players on the Moscow primary estate market. We quickly joined the ranks of the leaders of the capital region in terms of the number of projects in our portfolio, construction volume, the contracting, the brand awareness, and the company's capitalization.



ТПУ Москвы: новые центры развития®



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