

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 1 сентября 2005 г. N 1699-РП

ОБ ОДОБРЕНИИ КОНЦЕПЦИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ В ГОРОДЕ МОСКВЕ И УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

В соответствии с распоряжением Правительства Москвы от 19 сентября 2003 г. N 1674-РП "О строительстве транспортно-пересадочных узлов в г. Москве" компанией "Гарант Бауинвестицион ГмбХ" и ГУП НИиПИ Генплана города Москвы разработана концепция строительства транспортно-пересадочных узлов в городе Москве.

В целях улучшения транспортного обслуживания населения, повышения роли общественного городского транспорта, совершенствования транспортной инфраструктуры:

1. Одобрить разработанную ГУП НИиПИ Генплана города Москвы Концепцию строительства транспортно-пересадочных узлов, предусматривающую строительство и реконструкцию 90 транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), в том числе 42 узлов регионального и городского значения и 48 узлов окружного значения (приложение 1) с сооружением в них пересадочных устройств, перехватывающих стоянок и других объектов, улучшающих условия движения транспорта и пешеходов.

2. Утвердить перечень первоочередных транспортно-пересадочных узлов (приложение 2).

3. Департаменту транспорта и связи города Москвы обеспечить:

3.1. Выдачу технического задания на разработку предпроектной документации Москомархитектуре и оформление актов разрешенного использования земли по п. 2 настоящего распоряжения.

3.2. Согласование проектной документации на строительство ТПУ (п. 2) в части обеспечения технологических требований функционирования транспортно-пересадочных узлов.

4. Москомархитектуре при представлении технического задания в соответствии с п. 3.1 настоящего распоряжения в установленном порядке обеспечить разработку предпроектной документации и оформление актов разрешенного использования земельных участков по перечню первоочередных транспортно-пересадочных узлов для принятия Правительством Москвы в установленном порядке решения о строительстве.

5. Снять с контроля как выполненные пп. 3 и 4.1 распоряжения Правительства Москвы от 19 сентября 2003 г. N 1674-РП "О строительстве транспортно-пересадочных узлов в г. Москве" в части

разработки и утверждения концепции строительства транспортно-пересадочных узлов.

6. Контроль за выполнением настоящего распоряжения возложить на первого заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы Аксенова П.Н.

Мэр Москвы

Ю.М. Лужков

Приложение 1

к распоряжению Правительства

Москвы

от 1 сентября 2005 г. N 1699-РП

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

КОМИТЕТ ПО АРХИТЕКТУРЕ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВУ ГОРОДА МОСКВЫ

ГУП НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ И ПРОЕКТНЫЙ ИНСТИТУТ

ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА МОСКВЫ

НПО транспорта и дорог

Титул N 5-04/308-66-КП-Т

КОНЦЕПЦИЯ

СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Введение

Концепция строительства транспортно-пересадочных узлов выполняется по заказу фирмы "Гарант Бауинвестицион ГмбХ" во исполнение распоряжения Правительства Москвы № 1674-РП от 19 сентября 2003 г.

В настоящее время система городского пассажирского транспорта обеспечивает ежесуточную перевозку более 10 млн. человек, осуществляя ежедневно более 100 тысяч рейсов. Рост интенсивности движения транспорта, чрезмерное насыщение стихийными объектами торговли, несанкционированная парковка автотранспорта на улично-дорожной сети города приводят к неудовлетворительным условиям обслуживания пассажиров общественного транспорта, особенно в местах пересадки с городского наземного пассажирского транспорта на метрополитен и другие виды внеуличного транспорта. В связи с этим возникает необходимость решения вопросов упорядочения движения транспорта и пешеходов для улучшения условий транспортного обслуживания населения города.

В настоящее время проблемой формирования и развития транспортно-пересадочных узлов в Москве занимаются различные организации, вкладывая в это понятие, зачастую, различный смысл. В связи с этим в рамках данной работы приняты следующие терминологические определения:

Транспортно-пересадочный узел - узловый элемент планировочной структуры города транспортно-общественного назначения, в котором осуществляется пересадка пассажиров между различными видами городского пассажирского и внешнего транспорта или между различными линиями одного вида транспорта, а также попутное обслуживание пассажиров объектами социальной инфраструктуры. В зависимости от количества видов транспорта, их загрузки, роли и местоположения транспортно-пересадочных узлов они классифицируются на классы, виды и уровни.

Терминал транспортно-пересадочного узла (или транспортно-пересадочное устройство) (далее - терминал или ТПУ) - специально создаваемые одно или несколько сооружений в транспортно-пересадочном узле, предназначенные для:

- оптимизации пешеходных потоков пассажиров, совершающих пересадку, с возможностью посещения ими объектов обслуживания или минуя их;
- размещения необходимой протяженности фронта посадки на наземные виды транспорта;
- создания комфортных условий для пассажиров, ожидающих наземный транспорт;
- разделения потоков пассажиров, пользующихся маршрутами ГУП "Мосгортранс" (с возможностью установки турникетов для них) и пользующихся коммерческими маршрутами.

Основной целью работы являлась разработка концепции развития сети транспортно-пересадочных узлов, обеспечивающей повышение эффективности использования территорий, прилегающих к станциям внеуличных видов транспорта, минимизацию пешеходных путей при пересадке с наземного пассажирского транспорта на метрополитен, определение возможности размещения пересадочных терминалов (ТПУ).

В составе работы проанализирована сложившаяся на сегодняшний день система транспортно-пересадочных узлов и даны предложения по формированию системы пересадочных терминалов в городе.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Основными задачами анализа существующей ситуации являлись:

- выявление основных типологических признаков транспортно-пересадочных узлов;
- определение классификационных и иерархических признаков транспортно-пересадочных узлов;
- выявление уровня загрузки узла пассажиропотоками на основании данных, полученных от основных перевозчиков (ГУП "Мосгортранс" и Московского метрополитена);
- разработка существующей схемы размещения транспортно-пересадочных узлов в плане города.

Кроме того, были проанализированы существующие транспортно-планировочные решения площадей у станций метрополитена с определением размеров площадей, наличие устройств наземного пассажирского транспорта, наличие инженерно-транспортных сооружений, интенсивность транспортных потоков и частота движения маршрутов НПТ, устройство и тип выходов из станций метрополитена, наличие капитальных и некапитальных объектов торговли и т.п.

На основании анализа существующего положения перспектив развития и территориальных возможностей узлов в работе были даны предложения по формированию в Москве системы транспортно-пересадочных узлов общегородского и окружного значения в увязке с предложениями по размещению перехватывающих стоянок в их составе. Намечены узлы, в которых необходимо первоочередное размещение терминалов. При разработке Концепции учитывалось перспективное развитие системы метрополитена в Москве.

На основании проведенной работы и по согласованию с заказчиком работы были разработаны предложения по организации работы терминалов в четырех пересадочных узлах: Речной вокзал и Тушинская.

При разработке работы использовались следующие материалы:

- Генеральный план развития г. Москвы на период до 2020 года;
- Схема дорожно-мостового строительства в г. Москве на период до 2020 года;
- Программа развития Московского метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта до 2015 года;
- Программа развития общественного транспорта (титул N 5-04/413);
- планы градостроительного развития административных округов;
- Определение принципиальной возможности размещения транспортных терминалов на прилегаемых территориях по градостроительным условиям (титул N 5-02/718);
- предложения по формированию транспортно-пересадочного узла в районе станции метро "Планерная" и схемы транспортного обслуживания терминала в составе предпроектных архитектурно-строительных проработок (титул N 5-04/550);
- предпроектные предложения по определению мест под размещение первоочередных перехватывающих стоянок, этап, выполненный в составе титула N 5-02/490;
- проекты планировки, схемы транспортного обслуживания и другие работы Института Генерального плана по площадям, прилегающим к станциям метрополитена.

1. Классификация транспортно-пересадочных узлов

На первом этапе работы была проанализирована сложившаяся в настоящее время система городского пассажирского транспорта, ее взаимодействие с системой внешнего транспорта и на основе этого анализа даны предложения по классификации системы транспортно-пересадочных узлов в Москве.

Общая классификация транспортно-пересадочных узлов

Все транспортно-пересадочные узлы в Москве можно поделить на две основные категории: транспортно-пересадочные узлы регионального значения и транспортно-пересадочные узлы городского значения (рис. 1 - не приводится).

В региональных узлах обеспечивается пересадка пассажиров с системы внешнего транспорта на систему городского пассажирского транспорта. Примером подобных узлов являются Московские железнодорожные вокзалы (Курский, Павелецкий, Белорусский и др.). Характерной особенностью подобных узлов является сложившаяся и удобная система пересадки с внешнего транспорта на систему городского транспорта, которая в основном организована под крышей и осуществляется в комфортных условиях.

Второй большой типологической группой являются городские транспортно-пересадочные узлы, которые в свою очередь можно разделить на внутрисетевые узлы и на комплексные узлы.

Внутрисетевыми транспортно-пересадочными узлами названы узлы, в которых обеспечивается пересадка внутри какой-либо определенной системы пассажирского транспорта. Например, наземный пассажирский транспорт (НПТ) - наземный пассажирский транспорт; метрополитен - метрополитен и т.п.

Количество пересадочных пунктов внутри системы НПТ отличается значительным количеством и разнообразными условиями их работы, в связи с чем рассмотрение вопросов создания в них системы пассажирских терминалов необходимо рассматривать в составе отдельной работы. Пересадка метрополитен - метрополитен в настоящее время является наиболее организованной пересадкой, обеспечиваемой в наиболее комфортных условиях (в сравнении с другими видами пересадок).

В комплексных узлах осуществляется пересадка между системами НПТ, метрополитена, пригородной железной дороги и т.п. Данный вид пересадки в настоящее время является наименее комфортным для пассажиров и отличается наименьшей степенью организации.

В связи с вышеизложенным в составе Концепции будут рассматриваться только городские комплексные транспортно-пересадочные узлы. То есть из Концепции будут исключены все станции метрополитена, связанные с обслуживанием пассажиров дальнего следования железной дороги. Кроме того, из состава Концепции решено исключить все станции, расположенные в пределах Кольцевой линии Московского метрополитена, поскольку в основной своей массе они являются внутрисетевыми узлами, пересадка в которых на наземный пассажирский транспорт либо отсутствует полностью, либо ее объем невелик.

Таким образом, на основании вышеуказанного анализа был составлен список, состоящий из Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

порядка 100 станций метрополитена, с которым и была продолжена работа.

Классификация комплексных транспортно-пересадочных узлов

Дальнейшая разработка классификации транспортно-пересадочных узлов велась в двух направлениях: с одной стороны, оценивались роль и место каждого конкретного пересадочного узла в системе городской транспортной инфраструктуры, с другой стороны, анализировались численные показатели по объемам пассажиропотоков в узле и планировочное решение узла.

По роли в городской транспортной инфраструктуре все пересадочные узлы были ранжированы относительно трех основных показателей, к которым относятся:

- возможные виды пересадки в узле;
- роль узла в системе транспортного обслуживания города;
- расположение узла относительно магистральной УДС города.

Рассмотрим отдельно каждый показатель.

По возможным видам пересадки все узлы были разделены на три основных уровня:

- уровень А - пересадка с пригородной железной дороги на метрополитен и ГПТ;
- уровень Б - пересадка с пригородных автобусов на метрополитен и ГПТ;
- уровень В - пересадка с метрополитена на ГПТ.

По роли в системе транспортного обслуживания все узлы были также поделены на три уровня:

- уровень I - пункты пересадки, подвоз к которым осуществляется из районов Москвы, расположенных за пределами МКАД, и из прилегающих районов Московской области;
- уровень II - пункты пересадки, обслуживающие районы города, расположенные за пределами нормативной доступности от станций метрополитена;
- уровень III - пункты пересадки, обеспечивающие транспортное обслуживание прилегающих районов города.

По расположению относительно магистральной УДС города:

- уровень 1 - узлы, расположенные на магистральной УДС общегородского значения;
- уровень 2 - узлы, расположенные на удалении не более чем 500 м от магистральной УДС;
- уровень 3 - узлы, расположенные на магистральной сети районного значения и на местной УДС.

Таким образом, все пересадочные узлы, намеченные к рассмотрению в составе настоящей работы, получили буквенно-цифровой индекс, характеризующий их роль в городской транспортной инфраструктуре. Результаты представлены в таблице 1.

КЛАССИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ МОСКВЫ

По возможным видам пересадки обслуживания магистральной			По роли в системе транспортного По расположению относительно	
Уровень А Уровень III ж/д + станции, метрополитен + обеспечивающие ГНПТ обслуживание	Уровень Б Уровень 1 пригородные расположенные автобусы + на метрополитен + магистральной ГНПТ прилегающих	Уровень В Уровень 2 метрополитен + расположенные ГНПТ на удалении	города Уровень I Уровень 3 станции, к которым прочие обеспечивается подвоз из районов, не более чем расположенных за УДС МКАД, и из районов магистральной прилегающих городов Московской области	Уровень II станции, обслуживающие районы, расположенные 500 м от вне пределов общегородского нормативной доступности от станций метро Битцевский парк Братиславская Красногвардей- ская Кутузовская Каховская
Авиамоторная Академическая	ВДНХ Авиамоторная	Академическая Бауманская	Авиамоторная Багратионовская	Битцевский
Беговая Алексеевская	Измайловская Академическая	Алексеевская Водный	Алтуфьево Битцевский парк	парк Братиславская
Войковская Бабушкинская	Измайловский Алексеевская парк	Алтуфьево Ленинский	Беговая Бульвар Дмитрия	Красногвардей- ская
Выхино Багратионов-		Бабушкинская Алтуфьево	ВДНХ Петровско-	Кутузовская Каховская
Разумовская				
(Севастополь-				
Дмитровская Бауманская		Багратионов- Бабушкинская ская	Войковская Речной вокзал	Парк Победы Красногвардей-
Кунцевская Беляево		Бауманская Беговая	Выхино Тушинская	Петровско- Крылатское Разумовская Сходненская
Петровско- Бибирево Разумовская Площадь Ильича Ботанический		Беляево Беляево Бибирево Бибирево	Дмитровская Люблино Измайловская Нагорная	Улица

(Римская)

Подбельского

сад
Текстильщики
Бульвар

Битцевский
Ботанический
парк
Дмитрия
сад

Измайловский парк
Перово

Донского

Тимирязевская
Владыкино

Ботанический
Братиславская
сад

Кузьминки
Пионерская

Тушинская
Водный стадион
Фили
Волгоградский

Братиславская
ВДНХ
Бульвар
Владыкино
Дмитрия
проспект
Донского
Владыкино
Войковская

Кунцевская
Планерная
Медведково
Свиблово

Электrozавод-
Волжская
ская

Водный стадион
Динамо

Молодежная
Сходненская

Новогиреево
Волгоградский

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Волгоградский	Площадь Ильича
Дубровка	Волжская
проспект	(Римская)
Волжская	Планерная
Калужская	Выхино
Динамо	Проспект
Кожуховская	Динамо
	Вернадского
Дубровка	Речной вокзал
Коньково	Дмитровская
Калужская	Теплый Стан
Красносельская	Дубровка
Кожуховская	Тимирязевская
Крылатское	Измайловская
Коньково	Тушинская
Ленинский	Измайловский

проспект

парк

Красносельская	Фили
Люблино	Калужская
Крылатское	Черкизовская
Марьино	Кожуховская
Кузьминки	Электrozаводская
Нагорная	Коньково
Кутузовская	Юго-Западная
Нахимовский	Красносельская

проспект

Ленинский
Новые
Кузьминки
проспект
Черемушки
Люблино
Октябрьское
Кунцевская

поле

Марьино
Отрадное
Кутузовская
Медведково
Первомайская
Марьино
Молодежная
Перово
Медведково

Печатники

Молодежная

Нагорная
Пионерская
Нахимовский

Нахимовский

	Полежаевская Новогиреево проспект Новогиреево Преображенская Новые
площадь	
Черемушки	Новые Пролетарская Октябрьское Черемушки (Крестьянская поле
застава)	Октябрьское Профсоюзная Отрадное поле Отрадное Рязанский Парк Победы
проспект	Парк Победы Свиблово Первомайская Первомайская Севастополь- Печатники
ская	Перово Семеновская Площадь Ильича Печатники Сокол Полежаевская Пионерская Сокольники Преображенская Планерная Студенческая Пролетарская Полежаевская Текстильщики Проспект

Преображенская
Улица 1905
Профсоюзная
площадь
года
Пролетарская
Университет
Рязанский
(Крестьянская
застава)
Проспект
Филевский парк
Семеновская
Вернадского
Профсоюзная
Фрунзенская
Сокол
Речной вокзал
Шоссе
Сокольники

Энтузиастов

Рязанский
Щукинская
Текстильщики
проспект
Свиблово
Ясенево
Теплый Стан
Семеновская
Сокол

Сокольники

Сходненская
Теплый Стан
Улица 1905
года
Улица
Подбельского
Университет
Филевский парк

Фрунзенская
Черкизовская
Щукинская
Юго-Западная
Ясенево

Одновременно была составлена и проанализирована матрица из всех возможных буквенно-цифровых сочетаний. На основе анализа были удалены заведомо невозможные сочетания (так, например, узел, относящийся по возможным видам пересадки к уровню А, заведомо является узлом, обеспечивающим связи с районами Московской области, следовательно, все остальные сочетания невозможны, и т.п.), результаты анализа представлены в таблице 2 (не приводится).

Для более точного определения роли и места узла в городской транспортной инфраструктуре в

составе матрицы была выделена область, в которую вошли узлы, отнесенные к узлам общегородского значения, остальные узлы отнесены к узлам окружного значения. Данное разделение представляется необходимым не только потому, что узлы обеспечивают пересадки городского или окружного значения. Внутри каждого округа префектурами с привлечением инвесторов может предлагаться собственная иерархия узлов и определяться очередность их формирования. К узлам общегородского значения решено было отнести узлы, имеющие следующие обозначения в матрице пересадочных узлов: А-I-1, А-I-2, Б-I-1, Б-I-2, В-II-1, В-II-2. Результаты анализа представлены в таблице 3 (не приводится).

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Результатом теоретического анализа системы транспортно-пересадочных узлов, сложившейся на сегодняшний день в Москве, стала матрица узлов, в которой все узлы получили свой индекс в зависимости от роли в системе городского пассажирского транспорта. Результирующая матрица представлена на рисунке 2 (не приводится).

2. Анализ объемов пассажироперевозок по прибытию и отправлению от существующих транспортно-пересадочных узлов

Для получения более полной картины о структуре системы транспортно-пересадочных узлов, сложившейся в настоящее время в городе, помимо теоретического анализа системы, были проанализированы объемы пассажиропотоков в узлах.

Основой анализа послужили данные, полученные от двух основных транспортных предприятий, обеспечивающих пассажирские перевозки в городе: ГУП "Мосгортранс" и ГП "Московский метрополитен".

Метрополитеном были представлены следующие данные: объем пассажиропотоков по входу-выходу на станции в утренний и вечерний часы "пик" с разбивкой по входам и показателями по загрузке каждого отдельного входа.

Анализ полученных данных показал, что фактически на 85-90% станций максимальные показатели по пассажирообороту станции отмечаются в утренний час "пик" (см. рис. 3 - не приводится), в связи с чем дальнейший анализ проводился относительно данных по загрузке станций в утренний час "пик".

Для анализа данных, полученных от метрополитена, отдельно для каждой станции метрополитена была построена гистограмма, на которой отражались следующие данные: суммарный объем входа пассажиров на станцию в утренний час "пик", суммарный объем выхода пассажиров, общий пассажиропоток. Основным показателем, относительно которого проводилось ранжирование станций, было решено считать общий пассажиропоток. Затем все указанные показатели для каждой станции были сведены в общую гистограмму (см. рис. 4 - не приводится).

Анализ гистограммы позволил выделить три основных уровня загрузки станций метрополитена. Первый уровень - максимальный - с уровнем загрузки станции более 25,0 тыс. пассажиров в утренний час "пик"; второй уровень - загрузка станций составляет от 15,0 до 25,0 тыс. пассажиров; третий уровень - от 5,0 до 15,0 тыс. пассажиров. При загрузке станции менее чем 5,0 тыс. пассажиров в утренний час "пик" устройство терминала, обеспечивающего пересадку с НПТ на метрополитен, не представляется необходимым, поэтому эти станции из рассмотрения решено исключить. Результаты анализа представлены в таблице 4.

Таблица 4

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СТАНЦИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА ПО УРОВНЯМ ОТНОСИТЕЛЬНО

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

ЗАГРУЗКИ В УТРЕННИЙ ЧАС "ПИК"

Устройство терминалов не требуется	Транспортно-пересадочные узлы III уровня	Транспортно-пересадочные узлы II уровня	Транспортно-пересадочные узлы I уровня
Петровско-Разумовская	Кутузовская	Университет	Тушинская
Студенческая	Филевский парк	Перово	ВДНХ
Пионерская	Парк Победы	Электrozаводская	Юго-Западная
Битцевский парк	Дубровка	Рязанский проспект	Выхино
Нагорная	Волжская	Теплый Стан	Новогиреево
	Багратионовская	Улица 1905 года	
	Кожуховская	Семеновская	
	Печатники	Алексеевская	
	Измайловская	Ясенево	
	Фили	Октябрьское поле	
	Красносельская	Проспект Вернадского	
	Владыкино	Марьино	
	Кунцевская	Калужская	
	Нахимовский проспект	Авиамоторная	
	Ботанический сад	Бульвар Дмитрия Донского	
	Крылатское	Алтуфьево	
	Улица Подбельского	Щукинская	
	Дмитровская	Бабушкинская	
	Измайловский парк	Отрадное	
	Волгоградский проспект	Академическая	
	Молодежная	Полежаевская	
	Коньково	Текстильщики	
	Люблино	Пролетарская (Крестьянская застава)	
	Свиблово	Сходненская	
	Аэропорт	Войковская	
	Сокольники	Ленинский проспект	
	Каховская (Севастопольская)	Медведково	
	Фрунзенская	Речной вокзал	
	Бибирево	Сокол	
	Тимирязевская	Кузьминки	
	Братиславская	Щелковская	

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Черкизовская
 Беляево
 Беговая
 Новые Черемушки
 Первомайская
 Площадь Ильича
 (Римская)
 Водный стадион
 Динамо
 Преображенская
 площадь
 Планерная
 Бауманская

"Мосгортрансом" были представлены данные по объему посадки-высадки пассажиров на маршруты НПТ у станций метрополитена в утренний час "пик". Полученные данные были обработаны по методике, аналогичной примененной для обработки данных метрополитена. Однако для градации данных по объемам пассажиропотоков "Мосгортранса" были применены другие количественные показатели. Первый уровень - максимальный - с уровнем общей загрузки маршрутов ГНПТ более 17,5 тыс. пассажиров в утренний час "пик"; второй уровень - загрузка маршрутов составляет от 5,0 до 17,5 тыс. пассажиров; третий уровень - от 1,0 до 5,0 тыс. пассажиров. При загрузке маршрутов менее чем 1,0 тыс. пассажиров в утренний час "пик" устройство терминала, обеспечивающего пересадку с НПТ на метрополитен, не представляется необходимым, поэтому эти станции из рассмотрения решено исключить.

Результаты анализа представлены на гистограмме 5 (не приводится), в таблице 5.

Таблица 5

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СТАНЦИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА ПО УРОВНЯМ

ОТНОСИТЕЛЬНО ЗАГРУЗКИ МАРШРУТОВ НПТ В УТРЕННИЙ ЧАС "ПИК"

Устройство терминалов не требуется	Транспортно-пересадочные узлы III уровня	Транспортно-пересадочные узлы II уровня	Транспортно-пересадочные узлы I уровня
Алексеевская	Академическая	Авиамоторная	Тушинская
Багратионовская	Бауманская	Автозаводская	Выхино
Волгоградский проспект	Беговая	Бабушкинская	Новогиреево
Дубровка	Беляево	Бибирево	Юго-Западная
Кожуховская	Битцевский парк	Бульвар Дмитрия Донского	
Нагорная	Ботанический сад	ВДНХ	

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Пионерская	Братиславская	Водный стадион
Студенческая	Владыкино	Войковская
Фрунзенская	Волжская	Калужская
	Динамо	Каховская (Севастопольская)
	Дмитровская	Кузьминки
	Измайловская	Кунцевская
	Измайловский парк	Ленинский проспект
	Коньково	Марьино
	Красносельская	Медведково
	Крылатское	Молодежная
	Кутузовская	Октябрьское поле
	Люблино	Отрадное
	Нахимовский проспект	Первомайская
	Новые Черемушки	Петровско- Разумовская
	Парк Победы	Планерная
	Перово	Полежаевская
	Печатники	Преображенская площадь
	Площадь Ильича (Римская)	Пролетарская (Крестьянская застава)
	Рязанский проспект	Проспект Вернадского
	Тимирязевская	Профсоюзная
	Улица 1905 года	Речной вокзал
	Филевский парк	Свиблово
	Фили	Семеновская
	Черкизовская	Сокол
	Электrozаводская	Сокольники
		Сходненская
		Текстильщики
		Теплый Стан
		Улица Подбельского
		Университет
		Щукинская
		Ясенево

После обработки и анализа данных "Мосгортранса" и метрополитена была составлена результирующая таблица по распределению транспортно-пересадочных узлов по уровням (см. таблицу 6 - не приводится).

3. Структура системы транспортно-пересадочных узлов

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

На основе приведенной выше методики определения роли и значимости транспортно-пересадочного узла в системе общегородской структуры пассажирского транспорта была разработана таблица, позволившая определить первые приоритеты в создании системы терминалов в транспортно-пересадочных узлах.

Основными исходными данными для составления таблицы послужила матрица транспортно-пересадочных узлов (рис. 2) и результирующая таблица распределения транспортно-пересадочных узлов по уровням загрузки (табл. 6).

При этом были установлены следующие граничные условия, точнее определены узлы, которые в составе настоящего анализа не будут рассматриваться, к ним относятся:

- узлы с максимальным пассажирооборотом (Новогиреево, Юго-Западная, Выхино и т.п.), где необходимость размещения терминалов является очевидной;

- узлы, имеющие минимальные показатели по уровню пассажиропотоков (Волгоградский проспект, Битцевский парк, Фрунзенская и т.п.), в связи с тем, что устройство в них терминалов представляется в настоящее время нецелесообразным.

Все остальные в соответствии с матрицей узлов были поделены на две группы: узлы общегородского значения и узлы окружного значения. Узлы общегородского значения были в свою очередь поделены на узлы первого и второго уровней.

К узлам общегородского значения первого уровня были отнесены узлы, расположенные в матрице узлов в зоне общегородских узлов, а в таблице сравнительных данных загрузки метрополитена и "Мосгортранса" - в графе "узлы II уровня", соответственно к общегородским узлам общегородского значения второго уровня были отнесены общегородские узлы, расположенные в графе "узлы III уровня". Все оставшиеся узлы были отнесены к узлам окружного значения и распределены в соответствии с их размещением по административным округам.

Кроме того, внутри каждой группы для выявления наиболее загруженных узлов в каждой группе (а стало быть, тех узлов, где необходимо первоочередное размещение терминалов) все узлы были распределены в соответствии с показателем объема подвоза пассажиров "Мосгортрансом" к узлу в утренний час "пик".

Результаты расчетов представлены в таблице 7.

Таблица 7

ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

-----Т-----

! Особо загруженные
Новогиреево
(17, 98)

!

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей

| транспортно-пересадочные
(17,60)

| Юго-Западная

|

| узлы
Выхино
(16,30)

|

|

|
Тушинская
(14,88)

|

|

|
ВДНХ
(9,13)

|

|

+-----Т-----+-----

-----+

| Транспортно-
Вернадского
(7,90)

| ТПУ I

| Теплый Стан

(11,26) Проспект

|

| пересадочные | уровня |
Петровско-Разумовская (11,04) Кузьминки
(6,50)

|

| узлы | |
Войковская (10,43) Пражская
(3,82)

|

| общегородского |
Домодедовская
(3,39)

| Алтуфьево

(10,21)

|

| значения |
Авиамоторная
(2,14)

| Медведково

(10,20)

|

|
Речной вокзал
(10,02)

|

|

Царицыно
(9,84)

Нагатинская
(2,18)

ТПУ II
(6,89) Тимирязевская

Янгеля
(1,94) | уровня | Улица Подбельского (6,66) | Улица академика

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Текстильщики (1, 48)	(6, 59)	Парк Победы	
Ильича (Римская) (1, 42)		Планерная	(5, 69) Площадь
Кунцевская (1, 26)	(5, 24)	Измайловский парк	
Молодежная (1, 12)	(4, 1)	Дмитровская	
Южная (1, 10)	(2, 95)	Электрозаводская	
Братиславская (0, 61)	(2, 81)	Аннино	
Фили Беговая (0, 60)	(2, 67)		
Тульская (0, 49)	(2, 34)	Кутузовская	
Варшавская (2, 24)			

СЗАО

пересадочные	уровня	Сокол	(7,18)
Первомайская (7,91)		Ясенево (6,60)	
Щукинская (11,31)			
узлы окружного		Водный стадион	(6,23)
Преображенская площадь (6,82)		Бульвар Дмитрия Донского (6,15)	
Сходненская (10,06)			
значения		Полежаевская	(3,53)
Семеновская (4,15)		Каховская (Севастопольская) (5,27)	
Октябрьское поле (5,56)			
		Динамо	(1,14)
Сокольники (2,26)		Калужская (4,72)	
ЦАО			

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

		СВАО	
Измайловская (2,26)		Профсоюзная (4,38)	
Пролетарская (Крестьянская застава) (2,73)			
		Бабушкинская	(9,14)
Черкизовская (1,07)		Ленинский проспект (3,35)	
Улица 1905 года (1,57)			
		Свиблово	(6,55) Перово
(0,61)		Новые Черемушки (2,57)	
Красносельская (0,96)			
		Отрадное	(4,96)
ЮВАО		Беляево (2,31)	
Бауманская (0,64)			
		Бибирево	(3,94) Марьино
(7,32)		Академическая	
(1,60)			
		Ботанический сад	(3,37) Печатники
(2,79)		Нахимовский проспект	
(1,04)			
		Владыкино	(1,91) Рязанский
проспект (1,47)		Коньково	
(0,83)			
			Волжская
(1,29)			
ЗАО			
			Люблино
(0,59)		Университет	
(7,16)			
			Шоссе
Энтузиастов		Крылатское	
(0,88)			
Филевский парк			
(0,74)			
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+			

-----+-----			
Узлы с незначительным			Битцевский
парк			
(0,93)			
объемом пассажиропотоков		Алексеевская	
(0,49)			

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

(0,44)

⋮

Дубровка
(0,34)

⋮

Кожуховская
(0,22)

⋮

Фрунзенская
(0,22)

⋮

Пионерская
(0,15)

⋮

(0,12)

⋮

(0,08)

⋮

Студенческая (-
)

⋮

Воробьевы горы (-
)

⋮

Спортивная (-
)

⋮

-----+-----

Примечание. В скобках указан суммарный объем подвоза маршрутами наземного пассажирского транспорта у станций метрополитена.

Проведенный анализ загрузки узлов пассажирскими потоками и выборочное обследование пешеходных потоков на пристанционных площадях показали, что на сегодняшний день практически у всех станций метрополитена необходимо размещение пересадочных терминалов.

На узлах, имеющих максимальный уровень загрузки пассажиропотоками, пересадочный терминал должен представлять чисто транспортное устройство без размещения дополнительных объектов торговли и объектов попутного обслуживания. На узлах, имеющих минимальный уровень загрузки, пересадочный узел может представлять собой простейшее сооружение, обеспечивающее комфортные условия пересадки пассажиров. В остальных узлах в составе терминала можно

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

| характеристика узла

+-----T-----T-----+-----T-----T-----
-T-----T-----T-----+-----T-----T-----
-T-----+-----T-----T-----+-----T-----
-T-----+

| округ | N | роль | площадь | S /
| оценка | интенсивность | уровень | коли- | кол-во | средняя
| оценка | S / | кол-во | тип | уровень | наличие объектов
| наличие | наличие |

| створок | узла | узла | нпт
| развития | транспортных | загрузки | число | маршрутов | частота
| доста- | орп сущ | выходов | выходов | загрузки | торговли
| градо- | предло- |

| <1>, га | S , % | УДС
в | потоков <3> | узла | уровней | | движения
| точности | S , % | | <5> | вести- |
| строи- | жений по |

| тран- | | | общ | узле
<2> | | | | | протя-
| орп КР Л | | | | | тельных
| размеще- | | | | |

| спортивных | | |
| женности | | | | | капи- | некапи-
| разрабо- | нию | | | |

| развязок | | |
| фронтов | | | | | тальных, | тальных
| ток по | стоянок | | | |

| | | | | | |
| посадки- | | | | | единиц | <7>
| узлу | "P + R" | | | |

высадки						
	<8>					

| | | | | | |
<4> | | | | | | |

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	
14	15	16	17	18	19	20
21	22					

1.	Авиамоторная	ЮВАО	А-Х-14	ТПУ I	5,2	1,5
1	Энтузиастов	1,0		2	13	5,4
1	Прим. 1	2	1	1		3
	0					2

ш. - 3070;

Авиамоторная

- 1000

2.	Академическая	ЮЗАО	А-III-5	ТПУ III	4,1	3,3
1	Профсоюзная	1,0		1	8	2,7
1	-	2	1	1		-
	0					3

ул. - 3300;

ул. Дм.

Ульянова -

1300

3.	Алтуфьево	СВАО	А-XXVI-6	ТПУ I	8,9	1,0
2	Алтуфьевское	0,9	1	11	7,3	
1	-	2	1	2	3	2
	1					

ш. - 1800;

Череповецкая

ул. - 1200

4.	Бабушкинская	СВАО	А-XXIII-	ТПУ III	4,1	0,6
2	Ул. Бабушкина	0,6	1	7	10,2	
1	-	2	1	2	5	2
	1					

- 1370;

Менжинского

920

5.	Бауманская	ЦАО	А-ХII-	ТПУIII	0,2	9,0
1	Бауманская	0,8	1	6	7,4	
1	-	1	2	3	-	3
	Открытие	0				
			12			
	ул. - 630					
	второго					
	выхода					
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+						
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----						
-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----						
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----						
6.	Беговая	СаО	А-ХII-	ТПУVII	1,9	6,3
1	3-е <u>кольцо</u> -	0,9	2	7	5,2	
1	-	2	1	1	-	1
	0					
			3, 4,			
	5160;					
	Хорошевское		XIII-			
			3, 4			
	ш. - 2583					
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+						
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----						
-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----						
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----						
7.	Беляево	ЮЗАО	В-III-2	ТПУIII	6,9	10,0
2	Профсоюзная	0,6	1	14	4,8	
1	Красными	2	1	1	-	2
	0					
	ул. - 2000;					
	линиями не					
	ул. Дм.					
	обозначена					

тран-									
	пр.								
спортное	обозначена								
	Серебрякова	-							
кольцо.									
	1230								
2. Пас-									
сажир-									
ское									
движение									
по									
трассе									
МК МЖД									

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 ---+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

10.	Братиславская	ЮВАО	В-1-16	ТПУ II	5,8	13,8	
1	Ул. Перерва -	0,6	1	8	4,5		
2	100	2	1	2	4	1	
	0						
	1050;						

	Мячковский								
	б-р - 750								

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

11.	Бульвар	ЮЗАО	В-ХІ-5,	ТПУІІІ	6,0	2,5	
1	Б-р Дмитрия	0,6	1	1	9	8,2	
1	-	2	1	1		2	2
	0						
	Дмитрия		6,				
	Донского -						
	Донского		ХІІ-5, 6				
	1100						

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

12.	Владыкино	СВАО	А-ХХ,	ТПУІІІ	3,4	35,3	
4а	Алтуфьевское	1,4	2	10	4,7		
1	100	2	2	1	-	3	1.
4-е	0						
			ХХІ-6				
	ш. - 4600;						
тран-							
	Сигнальный						
спортное							
	пр-д - 1120						
кольцо.							

2. Пас-									
сажир-									
ское									
движение									
по									
трассе									
МК МЖД									

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 ---+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

13.	Водный	САО	Д-XX-1	ТПУ III	2,4	12,5		
1	Головинское	0,5	1	5	9,9			
2	Красными	2	2	1	-			1
	1							
	стадион							
	ш. - 520;							
	линиями не							
	Кронштадтский							
	обозначена							
	б-р - 750							

14.	Войковская	CAO	A-XVII,	ТПУІ	5,0	23,0	
1	Ленинградское	0,8	2	12		9,1	
2	Красными	2	1	2	-	1	1.
4-е	0						
			XVIII-1;				
	ш. - 5200;						
транс-	линиями не						
			D-XVII,				
	ул. З. и А.						
портное	обозначена						
			XVIII-1				
кольцо.	Космодемь-						
	янских - 450						
2. Пас-							
сажир-							
ское							
движение							
по							
трассе							
МК МЖД							


```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-+-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+

```

15.	Волжская	ЮВАО	А-III-	ТПУIII	1,0	13,1
2	Волжский б-р	0,6		1	5	6,1
1	Расположена	2	2	1	-	2
	0					
			17			
	- 510					
	в действ.					
	кр. линиях					
	проезда					

```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-+-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+

```

16.	Динамо	САО	А-XIV-4	ТПУIII	6,2	6,8
1	Ленинградское	1,1		1	11	7,1
1	Красными	2	2	1	-	2
	0					
	ш. - 6120;					
	линиями не					
	Старо-					
	обозначена					
	петровский					
	пр. - 2720					

```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-+-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+

```


17.	Дмитровская	САО	А-ХVI-	ТПУII	6,4	13,1
4а	Дмитровское	1,2		2	9	9,0
1	Трамвайное	1	1	1	-	1
Строи-	1					
			4, 5			
тельство	ш. - кольцо					
выхода	Бутырская ул. красными					
дублера	- 5100 линиями не					
Ленин-	обозначено					
град-						
ского						
шоссе						

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

18.	Измайловская	ВАО	А-ХIV-	ТПУIII	3,1	13,0
3	Измайловский	0,6		1	5	5,9
1	Красными	2	2	1	1	2
Строи-	0					
			18, 19			
тельство	пр-т - 920 линиями не					
	обозначена					

Измай-									
ЛОВСКОГО									
пр-та									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
---+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
19.	Измайловский	ВАО			ТПУ II	5,9		16,9	
1	Окружной пр-д	0,8		1	10			6,5	
1	100 (ОРП	1	2	1	1			1	1.
4-е	0								
	парк								
	- 1290;								
транс-	пригородных								
	Измайловское								
портное	автобусов)								
	ш. - 1310								
кольцо.									
2. Пас-									
сажир-									
ское									
движение									

по								
трассе								
МК МЖД								

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

20.	Калужская	ЮЗАО	В-I,	ТПУIII	4,0	17,0	
1	Профсоюзная	1,0		1	18	4,8	
1	Красными	2	1	1		-	3
	0						
			II-3				
	ул. - 2400;						
	линиями не						
	ул. Обручева						
	обозначена						
	- 2050						

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

21.	Каховская	ЮЗАО	В-II-7	ТПУIII	5,6	11,8	
1	Ул. Каховка -	0,6		1	14	6,2	
1	Красными	3	1	1		2	2
	0						
	(Севастополь-						
	970; Азовская						
	линиями не						
	ская)						
	ул. - 640						
	обозначена						

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

22.	Коньково	ЮЗАО	В-IV-2	ТПУIII	2,4	2,7	
1	Профсоюзная	0,7		1	10	4,6	
1	-	2	1	1		2	2
	Строй-	0					
	ул. - 2000;						
	тельство						
	Островитянова						
	транс-						
	ул. - 1100						
	портной						
	развязки						
23.	Красносель-	ЦАО	А-ХIII-	ТПУIII	1,5	6,2	
1	Русаковская	0,7		1	8	7,3	
1	-	1	2	1		1	3
	1						
	ская		11				
	ул. - 2370;						
	ул. В.						
	Красносель-						
	ская - 280						

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+

24.	Крылатское	ЗАО	Д-ХІ,	ТПУІІІ	3,0	1,7
1	Осенний б-р -	0,4	1	1	6	6,7
1	-	2	1	1	4	2
	0					
			XII-6			
	900					

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+

25.	Кузьминки	ЮВАО	А-V-17,	ТПУІ	6,2	21,0
2	Волгоградский	0,9	1	13	5,2	
2	70	2	1	2	4	1
Строй-	1					
			18			
	пр-т - 3030;					
тельство						
	Жигулевская					
транс-						
	ул. - 1560;					
портной						
	ул. Маршала					
развяз-						
	Чуйкова - 350					
ки						

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+

26.	Кунцевская	ЗАО	Д-VII,	ТПУІІ	12,8	0,9
4а	Рублевское ш.	1,2	2	16	5,0	
2	-	2	2	1	-	1
Строй-	0					


```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+

```

28.	Ленинский	ЮЗАО	A-V-6	ТПУIII	6,2	0,8
1	Ул. Вавилова	0,8	2	2	9	6,7
1	-	2	2	1	-	1
Пасса-	1					
	проспект					
	- 1270;					
жирское						
	3-е кольцо -					
движение						
	5420;					
по						
	Ленинский					
трассе						
	пр-т - 6270					
МК МЖД						

```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+

```

29.	Люблино	ЮВАО	A-I,	ТПУIII	3,6	1,5
1	Совхозная ул.	0,6	1	1	7	4,4
1	-	2	2	1	1	2
	0					
			II-17			
	- 780;					
	Краснодарская					
	ул. - 560					


```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+

```

```

| 30. | Марьино | ЮВАО | В-II, | ТПУIII | 7,5 | 12,0 |
| 1 | Люблинская | 1,0 | 1 | 13 | 5,0 |
| 1 | 100 | 2 | 1 | 2 | 6 | 1 |
| | 0 |

```

```

| | | | III-16 | | |
| | ул. - 3200; | | | | |

```

```

| | Новомарьинская | | | | |

```

```

| | ул. - 450; | | | | |

```

```

| | Марьинский | | | | |

```

```

| | б-р - 920 | | | | |

```

```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+

```

```

| 31. | Медведково | СВАО | А-XXV- | ТПУI | 4,0 | 12,5 |
| 1 | Широкая ул. - | 0,5 | 1 | 13 | 7,1 |
| 1 | Красными | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| | 0 |

```

```

| | | | 11 | | |
| | 700; | | | | |
| | линиями не | | | | |

```

```

| | ул. Грекова - | | | | |
| | обозначена | | | | |

```

```

| | 450 | | | | |

```


32.	Молодежная	ЗАО	Д-IX-5, 6	ТПУII	3,8	21,1		
2	Ярцевская ул.	1,1	1	14		5,1		
3	43	2	2	1		1		1
Рекон-	0							

33.	Нахимовский	ЮЗАО	В-I-7	ТПУIII	2,7	1,1		
1	Нахимовский	0,6	1	2		4,8		
1	-	2	1	1		-		3
	0							

34.	Новые	ЮЗАО	А-I-4	ТПУIII	4,6	15,2		
-----	-------	------	-------	--------	-----	------	--	--

2	Профсоюзная	1,0	1	10	5,0
1	75	2	1	1	2
	1				
	Черемушки				
	ул. - 2700;				
	ул.				
	Гарибальди -				
	740				
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+					
- - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - -					
- - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - -					
- - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - - + - - - - -					
35.	Октябрьское	СЗАО	Д-ХIV,	ТПУ III	3,1
2	Ул. Народного	0,8	2	11	4,2
1	-	2	2	1	4
	Формиро-	0			
	поле		XV-15		
	Ополчения -				
	вание				
	2300;				
	общего-				
	ул. Маршала				
	родской				
	Бирюзова -				
	магис-				
	1200				
	трали по				

ул.									
Свободы									

36.	Отрадное	СВАО	А-XXII,	ТПУIII	4,9	2,2
2	Ул.	0,9	1	1	8	7,8
2	-	2	2	2	4	1
Рекон-	0					

			XXIII-7			
струкция	Хачатуряна -					

	1520;					
транс-						

	ул.					
портного						

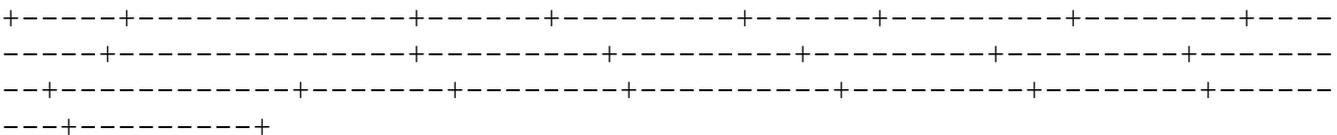
	Декабристов -					
узла						

	850					
--	-----	--	--	--	--	--

37.	Парк Победы	ЗАО	А-VIII-	ТПУII	3,1	33,3
1	Кутузовский	0,8	1	1	11	6,7
1	Красными	1	1	1	-	3
Продле-	0					

			1, 2			
	пр-т - 9400					
	линиями не					
ние						

метро в	обозначена							
Митино и								
строи-								
тельство								
Солнцев-								
ской								
линии								



38.	Первомайская	ВАО	А-ХV-19	ТПУ III	7,9	1,6
1	9-я Парковая	0,8	1	12	8,7	
1	Красными	2	1	1	-	1
	0					

ул. - 1010;
линиями не

Первомайская
обозначена

ул. - 1310

трали

общего-

родского

значения.

2.

Строй-

тельство

платформ

по

Октябрь-

ской и

Савелов-

ской ж/д							

41.	Печатники	ЮВАО	А-III-	ТПУIII	2,3	21,7	
1	Шоссейная ул.	1,1		1	6	6,1	
1	Красными	2	2	1		1	2
1.	0						

			15				
Строй-	- 950;						
	линиями не						

	ул. Гурьянова						
тельство	обозначена						

	- 500						
магис-							

трали							

общего-							

родского							

значения.							

2.							

Открытие							

2-го								
выхода								
из метро								

42.	Планерная	СЗАО	Д-XXII-	ТПУII	2,2	53,2
1	Планерная ул.	0,7	1	10	7,1	
3	70	2	2	2	-	2
	0					
			4, 5			
	- 650-850					

43.	Площадь	ЦАО	А-IX,	ТПУIII	3,5	3,7
2	Ш.	0,8	1	6	4,4	
1	-	1	2	1	2	1
Строй-	1					
	Ильича		X-12			
	Энтузиастов	-				
тельство						
	(Римская)					
	2400;					
транс-						
	Рогожский Вал					
портной						
	- 1750					
развязки						

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+

44.	Полежаевская	САО	А-II-13	ТПУIII	3,4	27,11
1	Хорошевское	1,1	1	15	5,2	
2	90	2	2	1	-	1
	0					
	ш. - 1990;					
	ул.					
	Куусинена -					
	800					

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+

45.	Преображен-	ВАО	А-XV-14	ТПУIII	7,1	3,8
2	Преображен-	1,4	1	17	8,1	
2	Красными	2	1	1	2	2
	Строй-	1				
	ская площадь					
	ская пл. -					
	линиями не					
	тельство					
	3600;					
	обозначена					
	транс-					
	Преображен-					
	портной					
	ский Вал -					
	развязки					

	1100								
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
46.	Пролетарская	ЦАО	А-VIII-	ТПУIII	5,6	25,0			
2	Волгоградский	0,8	1	11		7,1			
1	Трамвайное	2	1	2		2		2	
Строй-	1								
	(Крестьянская		11						Прим. 2
	пр-т - 2600;								
	кольцо кр.								
тельство									
	застава)								
	3-й Крутицкий								
транс-	линиями не								
	пер. - 1900								
портной	обозначено								
развязки									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
47.	Проспект	ЗАО	А-I,	ТПУI	3,0	4,3			
2	Пр.	1,0	1	13		8,5			
2	-	2	1	2		1		2	
Рекон-	0								
	Вернадского		II-1						
	Вернадского -								
струкция									
	2300;								
транс-									
	ул. Удальцова								
портного									

		0							
	проспект								
	пр-т - 2970								
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+									
51.	Свиблоро	СВАО	А-XXI,	ТПУIII	2,8		2,2		
4а	Снежная ул. -	0,9	1	1	6		6,6		
1	-	2	1	1			2		3
Рекон-	0								
			XXII-10						
	600;								
струкция									
	пр. Амундсена								
транс-									
	- 390;								
портного									
	Игарский пр.								
узла									
	- 780;								
	Кольская ул.								
	- 600								
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+									
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+									
52.	Семеновская	ВАО	А-XIII,	ТПУIII	6,2		2,4		
2	Измайловский	1,0	1	14			6,9		

1	Строй-	-	0	1	2	1	1	1
	тельство	Вал - 1200;			XIV-14			
	транс-	Щербаковская						
	портной	ул. - 1600						
	развязки							

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 ----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

53.	Сокол	CAO	A-XVI-	ТПУIII	3,5	20,0
1	Ленинградское	1,3	2	20	5	8,1
1	100	2	2	1		1
	0					
	ш. - 6200		1, 2			

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 ----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

54.	Сокольники	BAO	A-IVX-	ТПУIII	1,3	3,1
1	Ул. Стромьнка	0,9	1	12	3	6,8
1	-	1	2	1		1
	0					
	- 2100		12			

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 -+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
 ----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

55.	Сходненская	СЗАО	Д-XXI-4	ТПУIII	4,9	2,8
-----	-------------	------	---------	--------	-----	-----

4б	Ул. Героев	1,0	1	9	10,4
1	-	2	2	2	2
Строй-	0				
тельство	Панфиловцев -				
транс-	1740;				
портной	б-р Яна				
развязки	Райниса -				
	1200				

56.	Текстильщики	ЮВАО	A-V-15	ТПУ II	9,8	1,6
4а	Волгоградский	1,5	2	21	5,1	
1	-	2	1	1	-	1
1.	1					
Строй-	пр. - 3900;					
тельство	Шоссейная ул.					
транс-	- 1200;					
портной	Люблинская					

	ул. - 2700							
развязки.								
2.								
Строй-								
тельство								
4-го								
кольца								
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----								
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----								
-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----								
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----								

57.	Теплый Стан	ЮЗАО	В-VI-1	ТПУИ	7,5	1,7
1	Профсоюзная	1,0	1	20	6,4	
2	Площадка не	2	2	1	-	1
Строй-	1					

	ул. - 2400;							
тельство	выстроена							
транс-	Новоясенев-							
портной	ская ул. -							
развязки	1300							


```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-+-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+

```

```

| 58.    | Тимирязевская | САО-   | А-ХVII,   | ТПУII   | 6,1   | 5,4   | | | |
| 1      | Дмитровское   | | 1,1     | | 1       | | 8     | | 7,3   |
| 1      | 100           | | 1       | | 1       | | 1     | | 1     |
| Строи- | 0            |

```

```

|         |               | СВАО   | XVIII-   |         |         |         |
|         | ш. - 3600    |         |         |         |         |         |
| тельство |

```

```

|         |               |         | 5, 6     |         |         |         |
| транс-  |

```

```

|         |               |         |         |         |         |         |
| портной |

```

```

|         |               |         |         |         |         |         |
| развязки |

```

```

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-+-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+
-----+-----+

```

```

| 59.    | Улица 1905    | ЦАО    | А-ХI,    | ТПУIII   | 4,4   | 2,0   |
| 1      | Ул. 1905 года | | 1,2     | | 1       | | 11    | | 6,8   |
| 1      | -             | | 2       | | 3       | | 1     | | -     | 1
| Строи- | 0            |

```

```

|         | года         |         | XII-4, 5 |         |         |         |
|         | - 2920;     |         |         |         |         |         |
| тельство |

```

```

|         | ул. Красная |         |         |         |         |         |
| транс-  |

```

```

|         | Пресня - 3220 |         |         |         |         |         |
| портной |

```

```

|         |               |         |         |         |         |         |
| развязки |

```


60.	Улица	ВАО	А-ХVII-	ТПУII	5,3	22,5	
1	Открытое ш. -	0,8	1	13		6,9	
1	Красными	2	3	1	-	2	1.
4-е	0						
	Подбельского		15, 16				
	1350;						
транс-	линиями не						
	Ивантеевская						
портное	обозначена						
	ул. - 760						
кольцо.							
2. Пас-							
сажир-							
ское							
движение							
по							
трассе							

МК	МЖД								

61.	Университет	ЗАО	А-III-3	ТПУIII	7,0	16,4			
1	Пр-т		0,8	1	18	6,5			
2	Красными	2	2	1		1			1
Строй-	0								

	Вернадского	-							
тельство	линиями не								
	1935;								
транс-	обозначена								
	Ломоносовский								
портной									
	пр. - 1843								
развязки									

62.	Филевский	ЗАО	Д-VIII-	ТПУIII	1,6	33,8			
1	Минская улица		0,9	1	7	7,4			
1	60	2	2	1		-			3
Строй-	0								

	парк		1, 2,						
тельство	- 2100;								
	Ул. О.		IX-1, 2						
транс-									
	Дундича -								
портной									
	580;								

развязки								
	Сеславинская							
	ул. - 450							

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

63.	Фили	ЗАО	А-IX-2	ТПУ VII	6,3	25,3	
1	Багратионов-	1,0	1	3	10,9		
1	20	2	2	1	-		2
Строй-	0						

	ский пр. -						
тельство							

	740;						
магис-							

	Новозаводская						
трали							

	ул. - 850						
общего-							

родского							

-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----

64.	Черкизовская	ВАО	А-XV,	ТПУ VIII	3,9	1,8	
2	Б.	1,0	2	7	7,9		
1	-	2	2	1	2	1	1.
4-е	1						

			XVI-16				
--	--	--	--------	--	--	--	--

транс-	Черкизовская						
портное	ул. - 3000;						
кольцо.	Окружной пр-д						
2. Пас-	- 180						
сажир-							
ское							
движение							
по							
трассе							
МК МЖД							

65.	Щукинская	СЗАО	Д-ХVI-	ТПУIII	3,3	50,2
1	Щукинская ул.	0,7	1	19	9,1	
2	Красными	2	1	1	1	1
	0					

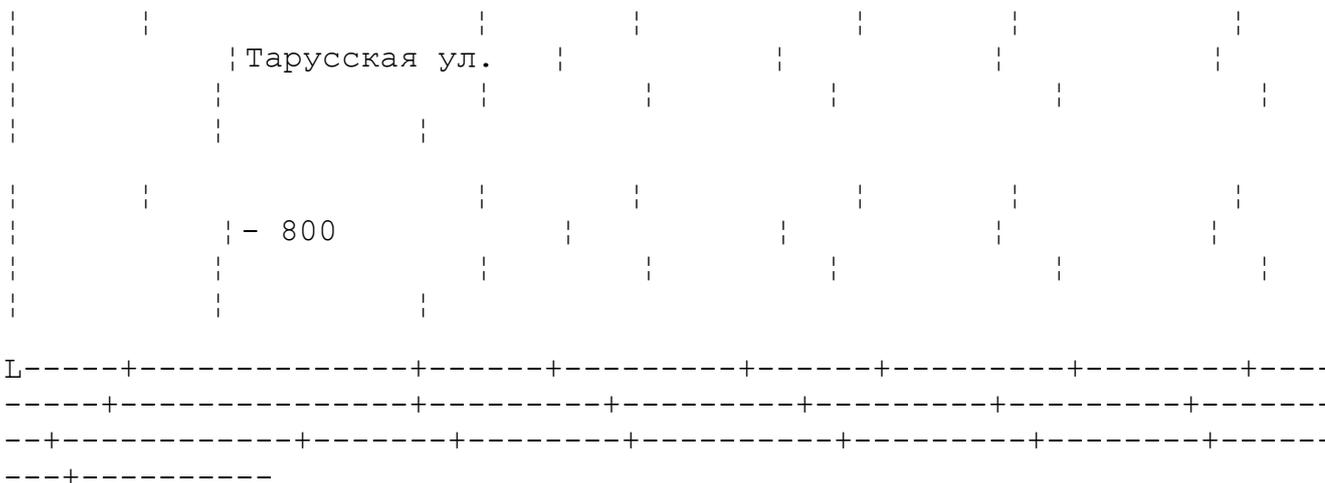
					2, 3				
		- 1200							
		линиями не							
		обозначена							
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
---+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
66.	Шоссе		ВАО			ТПУ III	2,2		4,1
2	Ш.		0,9		1		17		4,7
1	-		1	1		1	1		2
4-е	0								1.
	Энтузиастов								
	Энтузиастов -								
тран-									
	3200;								
спортное									
	Электродная								
кольцо.									
	ул. - 670								
2. Пас-									
сажир-									
ское									
движение									
по									

	трассе								
	МК МЖД								
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
------+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----									
----+-----+-----									

67.	Электрозавод-	ВАО	А-ХIII-	ТПУII	1,4	2,6
2	Б.	1,5	2	6	7,1	
1	-	1	2	2	3	1
	0					
	ская		14			
	Семеновская					
	ул. - 2700					

+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----						
------+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----						
-+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----						
----+-----+-----						

68.	Ясенево	ЮЗАО	В-VII-3	ТПУIII	6,2	15,8
1	Новоясенев-	0,7	1	11	9,7	
1	2 x 100	2	1	1	-	3
	0					
	ская ул. -					
	1300;					
	Ясногорская					
	ул. - 1800;					



Примечания:

1. В самом узле ОРП нет. Трамвайное кольцо расположено на расстоянии порядка 0,25 км.
2. С учетом существующей перехватывающей стоянки.

<1> Площадь узла определяется суммой ширины дорог в красных линиях, проходящих через узел, + стоянок индивидуального транспорта + устройств НПТ.

<2> Индекс развития:

- 1 - все дороги, входящие в узел, построены на полный поперечный профиль;
- 2 - одна из дорог не построена на полный поперечный профиль;
- 3 - все дороги, входящие в узел, построены не на полный профиль;
- 4 - имеются невыстроенные дороги, обозначенные действующими красными линиями:
 - (а) - другие дороги построены полностью;
 - (б) - другие дороги построены не полностью.

<3> Интенсивность приводится в наиболее загруженном направлении в утренний час "пик".

<4>

- 1 - достаточная протяженность фронта;
- 2 - предел пропускной способности фронтов;
- 3 - недостаточная протяженность фронтов.

<5>

- 1 - в подземном пространстве;
- 2 - наземный вестибюль;
- 3 - один вестибюль наземный, другой подземный.

<6>

1 - все выходы имеют запас пропускной способности;

2 - один из выходов исчерпал запас пропускной способности или работает с перегрузкой;

3 - все выходы исчерпали запас пропускной способности или работают с перегрузкой.

<7> Оценочный показатель количества временных объектов торговли, размещенных на территории узла:

1 - значительное количество;

2 - среднее количество;

3 - малое количество.

<8> Наличие предложений по размещению перехватывающих стоянок в узле:

0 - размещение не предлагалось;

1 - есть предложения по размещению стоянок.

Затем нами были выявлены основные факторы, влияющие на возможность размещения пересадочных терминалов. К ним относятся: площадь узла; наличие ОРП НПТ в узле; уровень загрузки улично-дорожной сети, прилегающей к узлу транспортными потоками; наличие транспортных развязок; частота движения пассажирского транспорта на подходах к узлу; протяженность (достаточность) фронта посадки-высадки пассажиров; уровень загрузки вестибюлей метро пассажирскими потоками; наличие капитальных и некапитальных торгово-сервисных объектов; намеченные перспективы планировочного развития узла; предложения по размещению перехватывающих стоянок.

Все частные факторы были оценены с применением следующих показателей: абсолютных, относительных и взвешенных (соответственно 1, 2 и 3 графы в [столбце](#) каждого показателя).

Суммарный оценочный результат необходимости и возможности размещения пересадочного терминала определялся как сумма взвешенных показателей каждого фактора в каждом узле. Расчеты представлены в таблице 9. На основании анализа результирующих показателей таблицы 9 все рассматриваемые пересадочные узлы были разделены на три группы.

Таблица 9

ОЦЕНКА НЕОБХОДИМОСТИ РАЗМЕЩЕНИЯ ТЕРМИНАЛА (ТПУ) В ПЕРЕСАДОЧНОМ УЗЛЕ

N п/п	Название узла	Роль узла	Транспортно-планировочные характеристики узла		
			Площадь узла	S / S	Уровень
Кол-во			Средняя	Оценка	Уровень
Капитальные			Некапитальные	Перспективы	Предложения по
показатель					

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

		нпт			общ			уровней			загрузки узла			частота	загрузки	торговые	размещению
		достаточности			торговые			развития узла			частота	загрузки	торговые	размещению			
		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	
1	Авиамоторная	1	1,0	10,0	5,2	0,4	4,1	1,5	0,0	0,3	1,0	1,5	3,0	2			
2	Академическая	3	0,3	3,3	4,1	0,3	3,2	3,3	0,1	0,6	1,0	1,5	3,0	1			
3	Алтуфьево	1	1,0	10,0	8,9	0,7	7,0	1,0	0,0	0,2	0,9	1,7	3,3	1			
4	Бабушкинская	3	0,3	3,3	4,1	0,3	3,2	0,6	0,0	0,1	0,6	2,5	5,0	1			
5	Бауманская	3	0,3	3,3	0,2	0,0	0,2	9,0	0,2	1,7	0,8	1,9	3,8	1			
6	Беговая	2	0,5	5,0	1,9	0,1	1,5	6,3	0,1	1,2	0,9	1,7	3,3	2			
7	Беляево	3	0,3	3,3	6,9	0,5	5,4	10,0	0,2	1,9	0,6	2,5	5,0	1			
8	Бибирево	3	0,3	3,3	4,5	0,4	3,5	12,9	0,2	2,4	0,7	2,1	4,3	1			
9	Ботанический сад	3	0,3	3,3	4,3	0,3	3,4	10,0	0,2	1,9	0,8	1,9	3,8	1			
10	Братиславская	2	0,5	5,0	5,8	0,5	4,5	13,8	0,3	2,6	0,6	2,5	5,0	1			
11	Бульвар Дмитрия Донского	3	0,3	3,3	6,0	0,5	4,7	2,5	0,0	0,5	0,6	2,5	5,0	1			
12	Владыкино	3	0,3	3,3	3,4	0,3	2,7	35,3	0,7	6,6	1,4	1,1	2,1	2			
13	Водный стадион	3	0,3	3,3	2,4	0,2	1,9	12,5	0,2	2,3	0,5	3,0	6,0	1			
14	Войковская	1	1,0	10,0	5,0	0,4	3,9	23,0	0,4	4,3	0,8	1,9	3,8	2			
15	Волжская	3	0,3	3,3	1,0	0,1	0,8	13,1	0,2	2,5	0,6	2,5	5,0	1			
16	Динамо	3	0,3	3,3	6,2	0,5	4,8	6,8	0,1	1,3	1,1	1,4	2,7	1			
17	Дмитровская	2	0,5	5,0	6,4	0,5	5,0	13,1	0,2	2,5	1,2	1,3	2,5	2			
18	Измайловская	3	0,3	3,3	3,1	0,2	2,4	13,0	0,2	2,4	0,6	2,5	5,0	1			
19	Измайловский парк	2	0,5	5,0	5,9	0,5	4,6	16,9	0,3	3,2	0,8	1,9	3,8	1			
20	Калужская	3	0,3	3,3	4,0	0,3	3,1	17,0	0,3	3,2	1	1,5	3,0	1			
21	Каховская (Севастопольская)	3	0,3	3,3	5,6	0,4	4,4	11,8	0,2	2,2	0,6	2,5	5,0	1			
22	Коньково	3	0,3	3,3	2,4	0,2	1,9	2,7	0,1	0,5	0,7	2,1	4,3	1			
23	Красносельская	3	0,3	3,3	1,5	0,1	1,2	6,2	0,1	1,2	0,7	2,1	4,3	1			
24	Крылатское	3	0,3	3,3	3,0	0,2	2,3	1,7	0,0	0,3	0,4	3,8	7,5	2			
25	Кузьминки	1	1,0	10,0	6,2	0,5	4,8	21,0	0,4	3,9	0,9	1,7	3,3	1			
26	Кунцевская	2	0,5	5,0	12,8	1,0	10,0	0,9	0,0	0,2	1,2	1,3	2,5	1			
27	Кутузовская	1	1,0	10,0	4,0	0,3	3,1	2,5	0,0	0,5	0,8	1,9	3,8	1			
28	Ленинский проспект	3	0,3	3,3	6,2	0,5	4,8	0,8	0,0	0,2	0,8	1,9	3,8	1			
29	Люблино	3	0,3	3,3	3,6	0,3	2,8	1,5	0,0	0,3	0,6	2,5	5,0	1			
30	Марьино	3	0,3	3,3	7,5	0,6	5,9	12,0	0,2	2,3	1,0	1,5	3,0	1			

31	Медведково	1	1,0	10,0	4	0,3	3,1	12,5	0,2	2,3	0,5	3,0	6,0	1
32	Молодежная	2	0,5	5,0	3,8	0,3	3,0	21,1	0,4	4,0	1,1	1,4	2,7	1
33	Нахимовский проспект	3	0,3	3,3	2,7	0,2	2,1	1,1	0,0	0,2	0,6	2,5	5,0	1
34	Новые Черемушки	3	0,3	3,3	4,6	0,4	3,6	15,2	0,3	2,9	1	1,5	3,0	1
35	Октябрьское поле	3	0,3	3,3	3,1	0,2	2,4	4,2	0,1	0,8	0,8	1,9	3,8	2
36	Отрадное	3	0,3	3,3	4,9	0,4	3,8	2,2	0,0	0,4	0,9	1,7	3,3	1
37	Парк Победы	2	0,5	5,0	3,1	0,2	2,4	33,3	0,6	6,3	0,8	1,9	3,8	1
38	Первомайская	3	0,3	3,3	7,9	0,6	6,2	1,6	0,0	0,3	0,8	1,9	3,8	1

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

39	Перово	3	0,3	3,3	2,4	0,2	1,9	3,0	0,1	0,6	0,6	2,5	5,0	1
40	Петровско-Разумовская	1	1,0	10,0	1,5	0,1	1,2	48,0	0,9	9,0	0,9	1,7	3,3	1
41	Печатники	3	0,3	3,3	2,3	0,2	1,8	21,7	0,4	4,1	1,1	1,4	2,7	1
42	Планерная	2	0,5	5,0	2,2	0,2	1,7	53,2	1,0	10,0	0,7	2,1	4,3	1
43	Площадь Ильича (Римская)	3	0,3	3,3	3,5	0,3	2,7	3,7	0,1	0,7	0,8	1,9	3,8	1
44	Полежаевская	3	0,3	3,3	3,4	0,3	2,7	27,1	0,5	5,1	1,1	1,4	2,7	1
45	Преображенская площадь	3	0,3	3,3	7,1	0,6	5,5	3,8	0,1	0,7	1,4	1,1	2,1	1
46	Пролетарская (Крестьянская застава)	3	0,3	3,3	5,6	0,4	4,4	25,0	0,5	4,7	0,8	1,9	3,8	1
47	Проспект Вернадского	1	1,0	10,0	3,0	0,2	2,3	4,3	0,1	0,8	1,0	1,5	3,0	1
48	Профсоюзная	3	0,3	3,3	3,3	0,3	2,6	5,2	0,1	1,0	1,2	1,3	2,5	1
49	Речной вокзал	1	1,0	10,0	3,0	0,2	2,3	50,0	0,9	9,4	1,0	1,5	3,0	1
50	Рязанский проспект	3	0,3	3,3	2,5	0,2	2,0	2,4	0,0	0,5	1,1	1,4	2,7	1
51	Свиблово	3	0,3	3,3	2,8	0,2	2,2	2,2	0,0	0,4	0,9	1,7	3,3	1
52	Семеновская	3	0,3	3,3	6,2	0,5	4,8	2,4	0,0	0,5	1,0	1,5	3,0	1
53	Сокол	3	0,3	3,3	3,5	0,3	2,7	20,0	0,4	3,8	1,3	1,2	2,3	2
54	Сокольники	3	0,3	3,3	1,3	0,1	1,0	3,1	0,1	0,6	0,9	1,7	3,3	1
55	Сходненская	3	0,3	3,3	4,9	0,4	3,8	2,8	0,1	0,5	1,0	1,5	3,0	1
56	Текстильщики	2	0,5	5,0	9,8	0,8	7,7	1,6	0,0	0,3	1,5	1,0	2,0	2
57	Теплый Стан	1	1,0	10,0	7,5	0,6	5,9	1,7	0,0	0,3	1,0	1,5	3,0	1
58	Тимирязевская	2	0,5	5,0	6,1	0,5	4,8	5,4	0,1	1,0	1,1	1,4	2,7	1
59	Улица 1905 года	3	0,3	3,3	4,4	0,3	3,4	2,0	0,0	0,4	1,2	1,3	2,5	1
60	Улица Подбельского	2	0,5	5,0	5,3	0,4	4,1	22,5	0,4	4,2	0,8	1,9	3,8	1
61	Университет	3	0,3	3,3	7,0	0,5	5,5	16,4	0,3	3,1	0,8	1,9	3,8	1
62	Филевский парк	3	0,3	3,3	1,6	0,1	1,3	33,8	0,6	6,4	0,9	1,7	3,3	1
63	Фили	2	0,5	5,0	6,3	0,5	4,9	25,3	0,5	4,8	1,0	1,5	3,0	1
64	Черкизовская	3	0,3	3,3	3,9	0,3	3,0	1,8	0,0	0,3	1,0	1,5	3,0	2
65	Щукинская	3	0,3	3,3	3,3	0,3	2,6	50,2	0,9	9,4	0,7	2,1	4,3	1
66	Шоссе Энтузиастов	3	0,3	3,3	2,2	0,2	1,7	4,1	0,1	0,8	0,9	1,7	3,3	1
67	Электrozаводская	2	0,5	5,0	1,4	0,1	1,1	2,6	0,0	0,5	1,5	1,0	2,0	2
68	Ясенево	3	0,3	3,3	6,2	0,5	4,8	15,8	0,3	3,0	0,7	2,1	4,3	1

Узлы первой группы имеют максимальные значения оценочного показателя, из чего следует, что размещение пересадочного терминала необходимо на первую очередь. К подобным узлам относятся транспортные узлы у следующих станций метрополитена: Петровско-Разумовская, Войковская, Речной вокзал, Планерная, Щукинская, Теплый Стан, Кузьминки, Проспект Вернадского, Молодежная, Дмитровская, Медведково, Кунцевская, Университет, Измайловский парк, Водный стадион, Текстильщики, Фили.

В узлах второй категории необходимость размещения терминалов меньше чем в узлах первой группы, оценочные территориальные возможности узла позволяют разместить терминал. К узлам второй группы относятся: Улица Подбельского, Братиславская, Тимирязевская, Полежаевская, Алтуфьево, Первомайская, Отрадное, Кутузовская, Парк Победы, Владыкино, Пролетарская

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

(Крестьянская застава), Ленинский проспект, Семеновская, Черкизовская, Ясенево, Бауманская, Беговая, Сходненская, Филевский парк, Улица 1905 года, Печатники, Ботанический сад, Измайловская, Бибирево, Беляево, Профсоюзная, Марьино, Октябрьское поле, Авиамоторная, Сокол, Электровзаводская, Динамо, Преображенская площадь, Бабушкинская.

В узлах третьей категории размещение терминалов наименее необходимо либо сопряжено с наибольшими трудностями. К таким узлам относятся: Новые Черемушки, Бульвар Дмитрия Донского, Волжская, Шоссе Энтузиастов, Каховская (Севастопольская), Крылатское, Площадь Ильича (Римская), Калужская, Люблино, Красносельская, Перово, Автозаводская, Нахимовский проспект, Сокольники, Орехово, Рязанский проспект, Коньково, Свиблово, Академическая, Кантемировская.

Таким образом, использованная методика многофакторного анализа позволила оценить возможность и необходимость размещения пересадочных терминалов в каждом из пересадочных узлов. Кроме того, данная методика позволяет оценивать не только существующие узлы (для их оценки, определения места в составе городской транспортной инфраструктуры, возможности размещения пересадочных терминалов и т.д.), но и рассматривать перспективные пересадочные узлы для определения необходимости размещения и основных параметров пересадочных терминалов, размещаемых в них, уже на стадии проектирования.

5. Принципы формирования и очередность создания системы транспортно-пересадочных узлов

Перехватывающие стоянки

Формирование системы перехватывающих стоянок - не новое явление в мировой градостроительной практике. Развитые страны мира, первыми столкнувшись с острыми противоречиями между парком автомобильного транспорта и пропускными способностями улично-дорожной сети (УДС), многие годы ищут способы ограничения объемов транспортного движения в отдельных зонах городов. Одним из таких способов является устройство перехватывающих стоянок.

Назначение перехватывающих стоянок - перехват потоков легкового транспорта, направляющихся в районы с перегруженной улично-дорожной сетью. В первую очередь - это исторический центр города, районы Центрального административного округа, отдельные районы срединной зоны города.

В основе устройства системы перехватывающих стоянок лежит координированное использование частного легкового и массового общественного транспорта, при котором автовладельцы при подъезде к зонам с неблагоприятными условиями движения пересаживаются с автомобиля на общественный транспорт, оставляя автомобили на перехватывающих стоянках.

Устоявшимися требованиями к размещению перехватывающих стоянок являются:

- размещение на путях движения основных транспортных потоков;
- размещение на подходах к участкам улично-дорожной сети, на которых требуется ограничить объемы движения;

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

- размещение в пешеходной доступности от станций скоростного внеуличного или наземного общественного транспорта.

Так как основным назначением перехватывающих стоянок является паркирование автомобилей тех автовладельцев, кто пересекается с легкового автомобиля на общественный транспорт, наиболее целесообразно размещение таких стоянок в зоне станций скоростного внеуличного транспорта, в первую очередь, метрополитена. Однако, как правило, площадки в зоне станций метро плотно застроены. Существенный дефицит свободных территорий, в том числе и для гаражного строительства, сделал необходимым поиск резервов для размещения перехватывающих стоянок.

Для подбора участков под размещение перехватывающих стоянок в работе "Разработка схемы размещения объектов гаражного строительства по административным округам на период 2003-2006 гг." (титул 5-02/579) был выполнен сбор и анализ предложений по их размещению, выдвинутых в составе работ Института Генерального плана Москвы. В числе таких работ были рассмотрены предложения по размещению гаражей-стоянок в г. Москве с использованием сложных в инженерном отношении мест, Генеральная схема размещения крупных торговых объектов в г. Москве до 2020 г., Программа комплексной реорганизации территорий, прилегающих к МК МКЖД.

Выполненный анализ позволил предложить следующие основные способы их организации:

- за счет эффективного использования пространства над магистралями, линиями железных дорог и метрополитена мелкого заложения;
- над отстойно-разворотными площадками наземного общественного транспорта;
- устройство перехватывающих стоянок в составе реконструируемых и строящихся торговых комплексов и зон, крупных гостиниц с организацией комфортного и быстрого подвоза к станциям метрополитена наземным общественным транспортом.

В названных зонах были подобраны площадки, пригодные под размещение паркингов. Для проверки соответствия подобранных площадок сформулированным выше требованиям размещения перехватывающих стоянок в работе "Разработка градостроительных обоснований размещения объектов гаражного строительства в городе Москве" (тит. 5-02/490) был проведен анализ их размещения по отношению к зонам с низкими скоростями сообщения и к станциям метрополитена. Этот анализ позволил сформулировать предложения по размещению перехватывающих стоянок, которые должны оптимально решить проблему перехвата автомобилей, направляющихся к зонам с неблагоприятными условиями движения.

В целом работами Института Генерального плана Москвы суммарная потребность в емкости перехватывающих стоянок на расчетный срок определена в объеме 150,0 тыс. машиномест.

В результате выполненных исследований до 2010 г. предлагаются следующие возможные площадки под размещение перехватывающих площадок. Предлагается 30 участков над линиями железных дорог и 10 участков над линиями метрополитена мелкого заложения суммарной емкостью 50,0-55,0 тыс. машиномест. В качестве перехватывающих стоянок предлагается использовать пространство в зонах 22 отстойно-разворотных площадок наземного общественного транспорта. Ориентировочно емкость таких стоянок может составить 3,0-5,0 тыс. машиномест. В зонах строительства гостиниц и торговых зон предлагается устройство 75 перехватывающих стоянок. Емкость этих стоянок составляет порядка 30,0-40,0 тыс. машиномест.

Предлагаемые стоянки позволяют обеспечить отстой автомобилей, направляющихся к центру города, а также перехват автомобилей, двигающихся по всем крупным радиальным направлениям города.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

В качестве первоочередных предложено 35 площадок (таблица 10; схема - не приводится).

Таблица 10

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ПЕРВООЧЕРЕДНОМУ РАЗМЕЩЕНИЮ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ
СТОЯНОК В ЗОНАХ ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ**

Наименование направлений	Наименование станций метрополитена
Волоколамское и Ленинградское направления	1. Станция метро "Тушинская" - две площадки. 2. Станция метро "Белорусская". 3. Станция метро "Маяковская"
Дмитровское и Алтуфьевское направления	4. Станция метро "Алтуфьево". 5. Станция метро "Петровско-Разумовская". 6. Станция метро "Дмитровская"
Ярославское направление	7. Станция метро "Бабушкинская". 8. Станция метро "Рижская"
Щелковское направление	9. Станция метро "Щелковская". 10. Станция метро "Черкизовская". 11. Станция метро "Преображенская площадь". 12. Станция метро "Красносельская". 13. Станция метро "Красные ворота"

Горьковское направление.	14. Станция метро "Площадь	
Шоссе Энтузиастов	Ильича".	
	15. Станция метро "Новогиреево"	
+-----+		
Волгоградское и Рязанское	16. Станция метро "Выхино".	
направления	17. Станция метро "Кузьминки".	
	18. Станция метро "Текстильщики".	
	19. Станции метро "Крестьянская	
	застава", "Пролетарская"	
+-----+		
Варшавское шоссе	20. Станция метро "Павелецкая".	
	21. Станция метро "Серпуховская"	
+-----+		
Профсоюзная ул.,	22. Станция метро "Теплый Стан" -	
Ленинский просп.,	две площадки.	
просп. Вернадского	23. Станция метро "Новые	
	Черемушки".	
	24. Станция метро "Профсоюзная".	
	25. Станция метро "Юго-Западная".	
	26. Станция метро "Спортивная".	
	27. Станция метро "Парк культуры"	
+-----+		
Кутузовский просп.	28. Станция метро "Кутузовская".	
	29. Станция метро "Киевская".	
	30. Станция метро "Смоленская"	
+-----+		

Предложения по формированию системы пересадочных терминалов в Москве

Основой для разработки предложений по формированию системы пересадочных терминалов (ТПУ) послужила разработанная в составе темы классификация транспортно-пересадочных узлов с

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей

учетом оценочной возможности размещения ТПУ и предложений по формированию системы перехватывающих стоянок в городе.

При разработке классификации выделены следующие основные типы пересадочных узлов:

- узлы с максимальным пассажирооборотом (Новогиреево, Юго-Западная, Выхино и т.п.);
- узлы общегородского значения I уровня (узлы, в основном расположенные у периферийных станций метро, к которым обеспечивается подвоз жителей районов города, расположенных за пределами нормативного радиуса транспортной доступности от станций метрополитена, жителей районов ближнего Подмосковья) - Теплый Стан, Петровско-Разумовская, Проспект Вернадского и др.;
- узлы общегородского значения II уровня (узлы, в основном расположенные в срединной зоне города, имеющие транспортные функции, схожие с узлами I уровня, но имеющие меньший уровень загрузки пассажиропотоками) - Текстильщики, Тимирязевская, Беговая и др.;
- узлы окружного значения (узлы, обеспечивающие транспортное обслуживание прилегающих районов города, расположенных в пределах нормативного удаления от станций метрополитена);
- узлы с минимальным уровнем загрузки пассажиропотоками (Волгоградский проспект, Битцевский парк, Фрунзенская и т.п.).

Вопросы размещения пересадочных терминалов (ТПУ) в узлах первых трех групп необходимо отнести к прерогативе органов власти городского уровня, при этом в узлах, имеющих максимальные показатели по объемам пассажиропотоков, необходимо рассматривать ТПУ как чисто транспортный объект, не размещая в его составе дополнительных объектов торговли.

Решения о строительстве терминалов окружного значения должны приниматься в префектурах соответствующих округов. Строительство необходимо вести за счет средств привлекаемых инвесторов.

Перечень узлов представлен в таблице 7.

Очередность строительства

В составе работы на основе анализа планировочного решения площадей у станций метрополитена, загрузки транспортно-пересадочных узлов всеми типами потоков, развития территории у станций метро был выведен оценочный показатель необходимости и возможности размещения пересадочного терминала в составе пересадочного узла. На основании этого показателя и с учетом вышеизложенной классификации были разработаны предложения по очередности строительства пересадочных терминалов (ТПУ).

Предлагается отнести к первоочередным все узлы с максимальным пассажирооборотом и узлы общегородского значения I и II уровней, относящиеся к первой группе относительно оценочного показателя, с учетом предложений по размещению перехватывающих стоянок. Предложения по размещению первоочередных ТПУ представлены в таблице 11.

Как уже отмечалось выше, очередность формирования системы узлов окружного значения должна определяться префектурами соответствующих округов.

ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ТПУ

N п/п	Административный округ	Название узла	Размещение перехватывающей стоянки
Узлы с максимальным пассажирооборотом			
1.	ВАО	Новогиреево	Необходимо
2.	ЗАО	Юго-Западная	Необходимо
3.	ВАО - ЮВАО	Выхино	Необходимо
4.	СЗАО	Тушинская	Необходимо
5.	СВАО	ВДНХ	-
Узлы общегородского значения I и II уровней			
6.	САО	Войковская	-
7.	САО	Дмитровская	Необходимо
8.	САО	Речной вокзал	-
9.	САО	Петровско- Разумовская	Необходимо
10.	САО - СВАО	Тимирязевская	-
11.	СВАО	Медведково	Необходимо
12.	ВАО	Измайловский парк	-
13.	ЮВАО	Кузьминки	Необходимо
14.	ЮВАО	Текстильщики	Необходимо
15.	ЮЗАО	Теплый Стан	Необходимо
16.	ЗАО	Кунцевская	-
17.	ЗАО	Молодежная	-
18.	ЗАО	Фили	-
19.	СЗАО	Планерная	-

6. Разработка типологических схем транспортного

обслуживания для характерных пересадочных терминалов (ТПУ)

На основании предложенного в составе работы деления пересадочных узлов на группы (по возможности и необходимости размещения на них пересадочных терминалов) и по согласованию с заказчиком работы в составе работы разработаны схемы транспортного обслуживания для четырех транспортно-пересадочных узлов, принадлежащих к четырем типологическим группам. Были рассмотрены следующие узлы:

- у станции метрополитена "Тушинская" (узел относится к узлам общегородского значения, имеющим максимальный уровень загрузки пассажирскими потоками, где безусловно необходимо

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

размещение пересадочного терминала на первую очередь);

- у станции метрополитена "Речной вокзал" (узел относится к узлам общегородского значения I класса, где размещение терминала (ТПУ) также необходимо на первую очередь).

Основной целью разделов являлась разработка предварительных рекомендаций и мероприятий по транспортному обслуживанию пересадочных терминалов, относящихся к основным типологическим группам, которые должны учитываться при разработке других пересадочных узлов.

В составе раздела по каждому из узлов выполнен анализ современной транспортной ситуации, сложившейся в районе рассматриваемых транспортно-пересадочных узлов, с оценкой существующей загрузки улично-дорожной сети в районе, загрузки вестибюлей станции, объемов подвоза маршрутами наземного пассажирского транспорта к метро, рассмотрена существующая схема организации движения транспорта и пешеходов, работа пассажирского транспорта, проведены выборочные обследования интенсивности транспортных и пешеходных потоков. При разработке проектных предложений разработаны транспортно-планировочные решения пересадочных узлов со схемами организации движения транспорта и пешеходов, даны предложения по организации работы пассажирского транспорта (с учетом перспективного развития прилегающих районов города).

Следует отметить, что приведенные ниже разделы по транспортному обслуживанию выполняются на стадии Концепции, носят предварительный характер и должны быть уточнены при разработке градостроительных обоснований на указанные ТПУ.

6.1. Станция метрополитена "Тушинская"

Транспортно-пересадочный узел в районе станции метрополитена "Тушинская" расположен в периферийной зоне города в Северо-Западном административном округе, районе Покровское-Стрешнево. Станция метрополитена имеет два вестибюля (северный и южный), в районе северного вестибюля расположена отстойно-разворотная площадка наземного пассажирского транспорта. Кроме того, в состав пересадочного узла входит платформа Тушинская Рижского направления МЖД.

Улично-дорожная сеть

Рассматриваемый узел расположен на проезде Стратонавтов, который в свою очередь примыкает к Волоколамскому шоссе.

Волоколамское шоссе является одной из основных радиальных магистралей северо-западного сектора города. Шоссе обеспечивает транспортные связи прилегающих к нему районов Москвы, Московской области и районов Москвы, расположенных за пределами МКАД, с центральной планировочной города.

В составе работы рассмотрены поперечные профили основных улиц, обеспечивающих транспортное обслуживание рассматриваемой территории.

Волоколамское шоссе построено на полный поперечный профиль и имеет общую ширину в красных линиях 62,0 м. Проезжая часть шоссе размечена на восемь полос движения в оба

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

направления с шириной проезжей части 32,0 м. Пешеходное движение обеспечивается по тротуарам шириной 4,5 м, расположенным вдоль проезжей части.

Проезд Стратонавтов в рассматриваемом узле имеет два характерных сечения. На участке от Волоколамского шоссе до железнодорожной станции Тушинская проезд выстроен на полный поперечный профиль. Общая ширина проезда в красных линиях - 31,5 м, ширина проезжей части - 20,5 м, тротуаров - по 5,0 м с каждой стороны. На участке, проходящем вдоль Рижского направления МЖД, проезд также выстроен на полный поперечный профиль. Общая ширина в красных линиях - 25,0 м. Ширина проезжей части - 12,5 м.

В составе работы рассмотрена схема организации движения транспорта и пешеходов в рассматриваемом районе.

Пересечения всех рассматриваемых улиц одноуровневые.

По участку проезда Стратонавтов от Волоколамского шоссе организовано одностороннее движение транспорта в направлении от станции к шоссе, движение от шоссе к станции разрешено только для наземного пассажирского транспорта (НПТ). Пересечение Волоколамского шоссе с проездом решено под светофор с организацией левоповоротного движения всех видов транспорта в направлении центра города, правоповоротного движения транспорта с проезда в направлении области и левоповоротного движения общественного транспорта с шоссе в направлении железнодорожной станции.

Пересечение в районе северного выхода из станции метрополитена решено как нерегулируемое со всеми возможными поворотами.

Пешеходное движение через Волоколамское шоссе обеспечивается по подземному пешеходному переходу через проезд Стратонавтов: в районе южного выхода - по подземному пешеходному переходу, совмещенному с выходом из станции метро, в районе северного выхода - по наземным пешеходным переходам. Движение пешеходов через Рижское направление МЖД обеспечивается подземным пешеходным переходом, совмещенным с северным вестибюлем станции метрополитена.

По действующей структуре магистралей, принятой в Генплане развития Москвы на период до 2020 года, Волоколамское шоссе является магистральной улицей общегородского значения I класса, проезд Стратонавтов - улица местного значения.

В составе работы определена существующая и перспективная интенсивность транспортных потоков по рассматриваемой УДС.

Таблица

**ИНТЕНСИВНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ ПО УДС, ПРИЛЕГАЮЩЕЙ
К ТЕРРИТОРИИ ОБЪЕКТА (В ПРИВЕДЕННЫХ ЕДИНИЦАХ В УТРЕННИЙ
ЧАС "ПИК" В НАИБОЛЕЕ ЗАГРУЖЕННОМ НАПРАВЛЕНИИ)**

	Существующее положение	Расчетный срок (2020 г.)
Волоколамское шоссе	2800	4200
Проезд Стратонавтов	900	1400

Проведенные расчеты показали, что в настоящее время все рассматриваемые улицы сохраняют запас пропускной способности, к расчетному сроку при условии формирования на базе Волоколамского шоссе магистрали непрерывного движения и реализации городской программы дорожно-мостового строительства рассматриваемые улицы будут сохранять запас пропускной способности.

В составе городской программы развития улично-дорожной сети (постановление Правительства № 104-ПП от 18.02.2003) и плана градостроительного развития Северо-Западного АО на УДС, прилегающей к рассматриваемой территории, намечается:

- формирование городской магистрали улица Свободы - Щукино (задельное мероприятие, т.е. мероприятие со сроком окончания реализации за 2010 годом);

- строительство транспортной развязки на пересечении Рижского направления МЖД с Волоколамским проездом. Строительство указанной развязки позволит сформировать районную магистраль, связывающую Планерную улицу с Волоколамским шоссе. Строительство развязки намечается к расчетному сроку (2020 году);

- строительство транспортной развязки на Волоколамском шоссе на пересечении с Волоколамским проездом, что позволит организовать по рассматриваемому участку шоссе непрерывное движение транспорта. Строительство развязки намечается к расчетному сроку (2020 году).

Реализация указанного комплекса мероприятий позволит увеличить пропускную способность магистральной улично-дорожной сети района и улучшить условия выезда транспорта с рассматриваемой территории.

Пассажирский транспорт

Станция "Тушинская" является станцией Таганско-Краснопресненской линии метрополитена.

Таганско-Краснопресненская линия метрополитена - диаметральная линия, обеспечивающая сообщение юго-восточного сектора города с центральными и северо-восточными районами города. Линия имеет высокую градостроительную ценность за счет наличия в центральной части города пересадочных станций практически со всеми линиями метрополитена.

По результатам обследования интенсивности пассажиропотоков на Таганско-Краснопресненской линии метрополитена, проведенного ГУП "Московский метрополитен", максимальный пассажиропоток на линии отмечается в направлении центра города на перегоне "Улица 1905 года" - "Баррикадная". Интенсивность потока составляет 62,6 тыс. чел. в час "пик" при провозной способности - 53,8 тыс. чел., то есть линия работает с перегрузкой.

Станция "Тушинская" - станция мелкого заложения - расположена вдоль проезда Стратонавтов,

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

с двумя вестибюлями - северным и южным. Северный вестибюль совмещен с подземным пешеходным переходом под путями Рижского направления МЖД и выходом на платформу Тушинская, южный - с подземным переходом под проездом Стратонавтов.

По данным ГУП "Московский метрополитен", на 2004 год загрузка станции "Тушинская" Таганско-Краснопресненской линии метрополитена составляет в час "пик" (утренний час "пик" - 8-9 ч.) 25,7 тыс. чел., в том числе вход - 16,7 тыс. чел., выход - 9,0 тыс. чел.

Северный вестибюль станции исчерпал запас пропускной способности и работает с перегрузкой по входу пассажиров в утренний час "пик", южный вестибюль сохраняет запас пропускной способности по входу пассажиров порядка 10-12%.

Городской наземный пассажирский транспорт (ГНПТ) представлен автобусными маршрутами, осуществляющими внутрирайонные, межрайонные и внутригородские перевозки, а также подвоз населения к внеуличным видам транспорта.

По рассматриваемому участку проезда Стратонавтов и Волоколамскому шоссе организовано движение автобусных маршрутов "Мосгортранса" N 2, 88, 210, 266, 530, 542, 549, 568, 575, 614, 631, 640, 741, 777, 901, 902 с общей частотой движения 127,4 машины в утренний час "пик". Маршруты "Мосгортранса" обеспечивают в основном связь микрорайонов Митино и прилегающих районов Московской области со станцией "Тушинская".

Кроме того, на рассматриваемых участках магистралей организовано движение 18 маршрутов "Мострансавто", обеспечивающих связь станции с северо-западными районами Московской области.

В районе северного вестибюля станции расположена ОРП НПТ площадью порядка 0,5 га. Площадка полностью выстроена (т.е. в соответствии с действующими красными линиями), и на ней расположено здание временной конечной станции. В настоящее время площадка совместно используется "Мосгортрансом" и "Мострансавто".

На площадке организовано кольцевание 16 автобусных маршрутов "Мосгортранса" (N 2, 88, 210, 266, 530, 542, 549, 568, 575, 614, 631, 640, 741, 777, 901, 902) с общей частотой движения 119,2 машины в утренний час "пик". Кроме того, на площадке организован отстой 18 маршрутов "Мострансавто". Проведенные в составе работы расчеты показали, что в настоящее время ОРП исчерпала запас пропускной способности для организации отстоя подвижного состава после утренних часов "пик".

Основным мероприятием, намеченным Генпланом развития города в рассматриваемом секторе города, является формирование Митинско-Строгинской линии метрополитена. Намечается сооружение участка Митинско-Строгинской линии метрополитена от станции "Парк Победы" до станции "Кунцевская" (2006-2007 гг.), участка от станции "Строгино" до станции "Крылатское" (2007-2008 гг.) и от станции "Строгино" до станции "Митино" (2010 г.).

Участки новой линии метрополитена вместе с действующим участком "Крылатское" - "Кунцевская" Филевской линии образуют диаметральную линию, которая будет эксплуатироваться от станции "Митино" до станции "Щелковская". Благодаря чему жители района Митино получают новую беспересадочную скоростную связь с северо-западными, центральными и восточными районами города.

Реализация вышеуказанных мероприятий позволит несколько уменьшить подвоз пассажиров к станции метро "Тушинская", однако подвоз пассажиров, прибывающих из Московской области железнодорожным и автобусным транспортом, сохранится на уровне, аналогичном существующему положению.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Предложения по формированию пересадочного узла с учетом размещения пересадочного терминала (ТПУ)

При разработке предложений по размещению, транспортному обслуживанию ТПУ учитывались следующие факторы:

- существующая ОРП НПТ исчерпала запас пропускной способности для организации отстоя автобусов в "межпиковые" часы;

- жители жилой застройки, расположенной вдоль проезда Стратонавтов, испытывают значительный дискомфорт в связи с организацией посадки пассажиров НПТ в непосредственной близости от жилых домов;

- в настоящее время разработаны проектные предложения по размещению автостанции "Тушинская" вблизи рассматриваемой территории.

При разработке архитектурной концепции на размещение ТПУ намечено разместить терминал вдоль проезда Стратонавтов со стороны существующей промышленной застройки и со стороны полосы Рижской железной дороги. Терминал представляет собой два объема, объединенных надземным переходом, что позволит сохранить прямое движение транспорта по проезду Стратонавтов (на участке, расположенном вдоль Рижского направления МЖД). Подобное размещение ТПУ позволит уменьшить негативное воздействие от НПТ и железной дороги на жителей прилегающей жилой застройки.

В составе ТПУ предлагается устроить два пассажирских перрона. Первый - протяженностью порядка 140 м в районе южного выхода из станции метрополитена для обеспечения высадки пассажиров. Второй - протяженностью порядка 160 м в районе северного выхода для обеспечения посадки пассажиров. Организация пересадки пассажиров, следующих по железной дороге, сохранится аналогичной существующему положению. Пассажиры пригородных автобусов "Мострансавто" могут обслуживаться по следующей схеме: высадку пассажиров осуществлять в районе южного выхода из станции метро, посадка будет осуществляться на проектируемой автостанции "Тушинская", расположенной на территории, прилегающей к ТПУ, в северо-восточной части участка.

В составе работы проведены расчеты для определения протяженности фронта посадки пассажиров внутри рассматриваемого терминала. Для расчетов была использована методика из книги "Автовокзалы и пассажирские автостанции" Ю.А. Гольденберга, адаптированная для расчета протяженности фронтов посадки-высадки пассажиров городского пассажирского транспорта при разработке предложений по транспортному обслуживанию ТПУ "Планерная".

Проведенные расчеты показали, что в составе терминала необходимая протяженность постов посадки должна составлять не менее 160 метров для "Мосгортранса". Расчетная протяженность фронта высадки пассажиров НПТ должна составлять порядка 120-130 м. Таким образом, проектируемая протяженность фронтов посадки обеспечит комфортные условия обслуживания пассажиров системы наземного пассажирского транспорта.

В составе работы рассмотрена схема организации подъезда к проектируемому ТПУ. Предлагается максимально сохранить существующую схему организации движения транспорта и пешеходов в рассматриваемом районе.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Схема организации заезда к территории проектируемого ТПУ показана на чертеже М 1:2000 (не приводится).

Расчет емкости приобъектных стоянок, а также расчет прибытия посетителей к рассматриваемому объекту должен быть выполнен после уточнения основных площадных параметров терминала при разработке градостроительного обоснования размещения ТПУ.

6.2. Станция метрополитена "Речной вокзал"

Транспортно-пересадочный узел в районе станции метрополитена "Речной вокзал" расположен в периферийной зоне города в Северном административном округе, районе Левобережный. Станция метрополитена имеет два вестибюля (северный и южный), в районе южного вестибюля расположена отстойно-разворотная площадка наземного пассажирского транспорта.

Улично-дорожная сеть

Рассматриваемый узел расположен на Фестивальной улице, которая в свою очередь примыкает к Ленинградскому шоссе.

Ленинградское шоссе - радиальная магистраль, которая за границами города переходит в федеральную автодорогу "Россия". На территории города Ленинградское шоссе - магистральная улица общегородского значения I класса, которая обеспечивает транспортные связи центральных районов города с северными районами Москвы и Московской области.

Ленинградское шоссе построено на полный поперечный профиль. Общая ширина рассматриваемого участка шоссе в красных линиях - 60,0 м. Проезжая часть шоссе размечена на 8 полос движения в оба направления.

Фестивальная улица построена на полный поперечный профиль. Общая ширина Фестивальной улицы в красных линиях 30,0 м. Проезжая часть размечена на четыре полосы движения в оба направления с шириной проезжей части 15,0 м.

По действующей структуре магистралей, принятой в Генплане развития Москвы, Фестивальная улица - магистральная улица районного значения.

В составе работы рассмотрена схема организации движения транспорта и пешеходов в рассматриваемом районе. Пересечение Фестивальной улицы с Ленинградским шоссе решено по типу примыкания (т.е. только с правыми поворотами). На площади у станции метрополитена организовано двухстороннее движение транспорта. Для обеспечения безопасности пешеходного движения в районе дома N 13, к. 1 на Фестивальной улице установлен пешеходный светофорный объект.

В составе работы определена существующая и перспективная интенсивность транспортных потоков по рассматриваемой УДС.

**ИНТЕНСИВНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ ПО УДС, ПРИЛЕГАЮЩЕЙ
К ТЕРРИТОРИИ ОБЪЕКТА (В ПРИВЕДЕННЫХ ЕДИНИЦАХ В УТРЕННИЙ ЧАС
"ПИК" В НАИБОЛЕЕ ЗАГРУЖЕННОМ НАПРАВЛЕНИИ)**

	Существующее положение	Расчетный срок (2020 г.)
Ленинградское шоссе	4325	5000
Фестивальная улица	830	1220

Проведенные расчеты показали, что в настоящее время Ленинградское шоссе исчерпало запас пропускной способности и работает с перегрузкой порядка 20%. Исчерпание запаса пропускной способности Фестивальной улицей объясняется значительными объемами неорганизованного паркования индивидуальных автомобилей в районе станции метрополитена.

В составе городской программы развития улично-дорожной сети (постановление Правительства N 104-ПП от 18.02.2003) и плана градостроительного развития Северного АО на УДС, прилегающей к рассматриваемой территории, намечается:

- реконструкция Фестивальной улицы с расширением проезжей части до 21,0 м - на первую очередь (в период до 2010 года);
- строительство транспортной развязки на пересечении Ленинградского шоссе с Фестивальной улицей (на первую очередь);
- строительство магистрали Останкино - Химки, проходящей вдоль Октябрьской железной дороги (задельное мероприятие 2010 года);
- строительство путепровода через Октябрьскую железную дорогу в створе Фестивальной улицы (задельное мероприятие 2010 года);
- строительство дублера Ленинградского шоссе, проходящего в рассматриваемом районе по улицам Лавочкина - Дыбенко (на расчетный срок - 2020 год).

Реализация общегородской программы дорожно-мостового строительства позволит сформировать на базе Ленинградского шоссе магистраль с непрерывным движением транспорта, разгрузить его от транзитных транспортных потоков и улучшить условия движения транспорта на рассматриваемой территории.

Проведенные в составе работы расчеты показали, что при условии реализации городской программы развития улично-дорожной сети УДС, прилегающая к рассматриваемой территории, будет сохранять запас пропускной способности.

Пассажирский транспорт

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Станция "Речной вокзал" является станцией Замоскворецкой линии метрополитена.

Станция "Речной вокзал" - конечная станция северного участка Замоскворецкой линии метрополитена, находится вблизи Ленинградского шоссе на ул. Фестивальной. Станция мелкого заложения, имеет два наземных вестибюля - северный и южный, расположенные по обеим сторонам Фестивальной улицы, с выходами к жилой застройке района Левобережный, парку Дружбы, Северному речному вокзалу.

Станцией пользуется население муниципальных округов Левобережный, Ховрино, Головинский, Бусиново, к ней осуществляется подвоз жителей г. Зеленограда, Химки, пассажиров аэропорта Шереметьево.

Загрузка станции составляет в утренний час "пик" 21,9 тыс. чел., в том числе вход - 16,0 тыс. чел., выход - 5,9 тыс. Пропускная способность станции по входу пассажиров в утренний час "пик" составляет 17,4 тыс. чел. При этом северный вестибюль станции исчерпал запас пропускной способности и работает с перегрузкой, южный сохраняет запас пропускной способности. Загрузка станции в сутки - 218,9 тыс. чел.

Замоскворецкая линия метрополитена имеет высокую градостроительную ценность: проходит по основным направлениям развития города через крупные общественные комплексы и транспортно-пересадочные узлы, обеспечивает беспересадочные поездки в центральные и южные районы города.

В центральной части города в пределах Кольцевой линии имеет 5 пересадочных станций, образующих пересадочные узлы практически со всеми линиями метрополитена, кроме Филевской линии. Это дает возможность выбора пассажирам оптимальных путей следования при поездках по системе метрополитена.

Максимальный пассажирский поток на северном участке Замоскворецкой линии в направлении центра составляет 34,3 тыс. пассажиров в утренний час "пик" на перегоне Динамо - Белорусская. При эксплуатации 40 пар 8-вагонных поездов с нормативной провозной способностью 55,4 тыс. пассажиров в час условия перевозок пассажиров в утренний час "пик" составляют 1,9 стоящего пассажира на кв. м свободной площади пола при нормативе 4,5 чел./кв. м.

Существующая загрузка станции "Речной вокзал" представлена в работе по данным обследования пассажиропотоков на метрополитене, проведенного в 2004 году ГП "Московский метрополитен".

Общие затраты времени на поездку в центр города с использованием метрополитена составляют 45-50 минут.

Проектом Генерального плана развития Москвы на период до 2020 года, утвержденным постановлением Правительства Москвы от 27.07.99 N 687, для улучшения транспортного обслуживания населения Ховрино предусматривается развитие линий скоростного внеуличного транспорта.

К расчетному сроку планируется продление действующей Замоскворецкой линии от станции "Речной вокзал" по внутриквартальному проезду, улицам Беломорской и Дыбенко протяженностью 1,6 км с двумя новыми станциями - "Беломорская" и "Улица Дыбенко".

Постановлением Правительства Москвы от 18.02.2003 N 104-ПП "О проекте размещения жилищного, культурно-бытового, коммунального и других видов строительства в городе Москве на

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

период 2003-2010 гг." предусматривается сооружение первоочередной линии скоростной транспортной системы "Аэропорт Шереметьево - центр города", предназначенной обеспечить транспортные связи с аэропортами, крупными узлами города и ближайшими городами и территориями Подмосковья.

В северо-западном секторе города к 2010 г. предусмотрено дальнейшее развитие территорий г. Зеленограда, районов Молжаниновский, Куркино, г. Химки, аэропорта Шереметьево, тяготеющих по условиям транспортного обслуживания к Замоскворецкой и Таганско-Краснопресненской линиям метрополитена.

В связи с этим посадка на станцию "Речной вокзал" до продления Замоскворецкой линии в район Ховрино увеличится до 20,0 тыс. чел. в утренний час "пик". При пропускной способности станции 23,8 тыс. чел. в час резерв пропускной способности будет незначительным - 3,8 тыс. чел.

Максимальный пассажирский поток в направлении центра на северном участке Замоскворецкой линии метрополитена составит около 40,0 тыс. чел. при нормативной провозной способности 55,8 тыс. чел.

Городской наземный пассажирский транспорт (ГНПТ) представлен автобусными и троллейбусными маршрутами, осуществляющими внутрирайонные, межрайонные и внутригородские перевозки, а также подвоз населения к внеуличным видам транспорта и связь с прилегающими населенными пунктами Московской области. Кроме того, от станции метрополитена организовано отправление бесплатных автобусов к крупным торговым центрам: "ИКЕА", "Метро Кэш энд Керри".

В настоящее время по Фестивальной улице организовано движение 24 автобусных маршрутов с общей частотой движения порядка 135 машин в утренний час "пик" и одного троллейбусного маршрута. Автобусы маршрутов N 90, 138, 173, 188, 199, 200, 233, 270, 673, 739, 745, 851 с общей частотой движения порядка 81 автобуса в утренний час "пик" обеспечивают городские перевозки. Автобусы маршрутов N 342, 343, 343к, 344, 345, 345к, 350м, 368к, 370, 400, 551 с общей частотой движения порядка 54 автобусов в утренний час "пик" обеспечивают сообщение с населенными пунктами Московской области и Зеленоградом. Троллейбусный маршрут обеспечивает местное сообщение.

Городские автобусные маршруты обеспечивают связь станции метрополитена с районами Войковский, Ховрино, Головинский, Левобережный, Тушино и др. Пригородные автобусные маршруты имеют своими конечными пунктами следующие населенные пункты: Химки, Менделеево, Долгопрудный, Сходня, Зеленоград. Кроме того, имеются и пригородные и городские автобусы, обеспечивающие связь с аэропортами Шереметьево-1 и Шереметьево-2.

Как уже отмечалось выше, в районе южного вестибюля расположена отстойно-разворотная площадка наземного пассажирского транспорта. В настоящее время на площадке сложилось неорганизованное паркирование автомобилей посетителей торговых объектов, расположенных в южной части площади, что значительно осложняет организацию работы пассажирского транспорта.

Предложения по формированию пересадочного узла с учетом размещения пересадочного терминала (ТПУ)

При разработке предложений по размещению, транспортному обслуживанию ТПУ учитывалось, что в настоящее время разработаны проектные предложения по размещению на площади у станции

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

метрополитена торговых объектов (предложения выполнены в составе Проекта планировки территории природного комплекса парка Дружбы с установлением границ и режимов регулирования режимов градостроительной деятельности - титул N 19-03/48). При этом на площади у станции метро намечается сохранить минимальный отстой подвижного состава, переведя основную массу отстаивающихся у станции метро автобусов на другие отстойно-разворотные площадки района.

При разработке архитектурной концепции на размещение ТПУ намечено разместить терминал на месте существующей ОРП в районе южного выхода из станции метро, объединив его с объектами торговли, расположенными на площади.

Предварительные предложения по организации заезда к проектируемому комплексу, определение протяженности фронтов посадки-высадки пассажиров были выполнены в составе транспортного раздела к титулу N 19-03/48.

Схема организации заезда к территории проектируемого ТПУ показана на чертеже М 1:2000 (не приводится).

Расчет емкости приобъектных стоянок, а также расчет прибытия посетителей к рассматриваемому объекту должны быть выполнены после уточнения основных площадных параметров терминала при разработке градостроительного обоснования размещения ТПУ.

Основные выводы

1. В связи с неудовлетворительными условиями обслуживания пассажиров общественного транспорта, особенно в местах пересадки с городского наземного пассажирского транспорта на метрополитен и другие виды внеуличного транспорта, а также в связи с переходом "Мосгортранса" на новые формы сбора оплаты проезда в городе необходимо создание системы пересадочных терминалов (ТПУ). Эта система должна быть увязана с формирующимися в городе транспортно-пересадочными узлами.

2. В составе работы определены группы достаточно сформированных транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных вокзалов и узлов, в которых нет необходимости устройства ТПУ, а также разработана классификация основных транспортно-пересадочных узлов:

- узлы с максимальным пассажирооборотом (Новогиреево, Юго-Западная, Выхино и т.п.);
- узлы общегородского значения I уровня (узлы, в основном расположенные у периферийных станций метро, к которым обеспечивается подвоз жителей районов города, расположенных за пределами нормативного радиуса транспортной доступности от станций метрополитена, жителей районов ближнего Подмосковья) - Теплый Стан, Петровско-Разумовская, Проспект Вернадского и др.;
- узлы общегородского значения II уровня (узлы, в основном расположенные в срединной зоне города, имеющие транспортные функции, схожие с узлами I уровня, но имеющие меньший уровень загрузки пассажиропотоками) - Текстильщики, Тимирязевская, Беговая и др.;
- узлы окружного значения (узлы, обеспечивающие транспортное обслуживание прилегающих районов города, расположенных в пределах нормативного удаления от станций метрополитена);
- узлы с минимальным уровнем загрузки пассажиропотоками (Волгоградский проспект, Битцевский парк, Фрунзенская и т.п.).

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

3. Проведенный анализ загрузки узлов пассажирскими потоками и выборочное обследование пешеходных потоков на пристанционных площадях показали, что на сегодняшний день практически у всех станций метрополитена необходимо размещение пересадочных терминалов.

4. Разработанная методика расчета суммарного оценочного показателя необходимости и возможности размещения пересадочного терминала в составе пересадочного узла позволила выявить три группы по приоритетности сооружения ТПУ.

5. В связи со значительными объемами пассажиропотоков в узлах общегородского значения строительство в них терминалов (ТПУ) должно осуществляться за счет городских средств и, как правило, параллельно с такими крупными мероприятиями, как продление линий метрополитена и соответствующим перераспределением потоков подвозящего транспорта. Очередность строительства ТПУ окружного значения должна определяться префектурой соответствующего округа по отдельным окружным материалам.

6. Определены в работе предложения по первоочередным ТПУ (см. табл. 11), основанные на выявленных транспортно-пересадочных узлах с максимальными пассажиропотоками.

7. В составе работы определена перспективная роль пересадочных узлов у станций метрополитена, намеченных к строительству на первую очередь. Роль пересадочного узла и необходимость устройства на нем пересадочного терминала (ТПУ) для перспективных станций метрополитена и станций других видов скоростного внеуличного транспорта должны определяться по предложенной методике при проектировании соответствующих линий.

8. Разработанные в составе работы предварительные транспортные схемы для четырех транспортно-пересадочных узлов, принадлежащих к четырем типологическим группам, подтверждают универсальность предложенной методики и служат примером предпроектных разработок по созданию транспортно-пересадочных узлов.

Приложение 2

к распоряжению Правительства

Москвы

от 1 сентября 2005 г. N 1699-РП

ПЕРЕЧЕНЬ

ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

№	Размещение транспортно-пересадочного узла в районе станции метро и вблизи остановочных пунктов на Малом кольце МЖД (МК МЖД)	Административный округ города Москвы	Тип транспортно-пересадочного узла по классификации
1	Войковская (у ст. метро и на МК МЖД)	Северный	Региональный
2	Дмитровская	Северный	Региональный
3	Речной вокзал	Северный	Региональный
4	Петровско-Разумовская	Северный	Региональный
5	Водный стадион	Северный	Окружной
6	Тимирязевская	Северный - Северо-Восточный	Региональный
7	Медведково	Северо-Восточный	Региональный
8	Алтуфьево	Северо-Восточный	Региональный
9	ВДНХ	Северо-Восточный	Региональный, особо загруженный
10	Владыкино (у ст. метро и на МК МЖД)	Северо-Восточный	Окружной
11	Ботанический сад (у остановочного пункта МК МЖД)	Северо-Восточный	Окружной
12	Бибирево	Северо-Восточный	Окружной
13	Новогиреево	Восточный	Региональный, особо загруженный
14	Черкизово (у остановочного пункта МК МЖД)	Восточный	Межрегиональный
15	Шоссе Энтузиастов (у ст. метро и на МК МЖД)	Восточный	Окружной
16	Измайловский парк	Восточный	Городской
17	Выхино	Восточный - Юго-Восточный	Региональный, особо загруженный
18	Жулебино (район железнодорожной станции Косино)	Восточный - Юго-Восточный	Региональный
19	Текстильщики	Юго-Восточный	Региональный
20	Кузьминки	Юго-Восточный	Региональный
21	Волгоградская	Юго-Восточный	Окружной
22	Теплый Стан	Юго-Западный	Региональный
23	Ясенево	Юго-Западный	Окружной
24	Проспект Вернадского	Западный	Региональный
25	Университет	Западный	Окружной
26	Молодежная	Западный	Региональный
27	Кунцевская	Западный	Региональный
28	Юго-Западная	Западный	Региональный, особо загруженный
29	Фили	Западный	Региональный
30	Тушинская	Северо-Западный	Региональный, особо загруженный

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

31	Планерная Выпускается	Северо-Западный	Городской	гр
градостроительная				
документация				
32	Новопесчанная (у остановочного пункта МК МЖД)	Северо-Западный	Окружной	до
33	Щукинская	Северо-Западный	Окружной	
34	Кутузово (у остановочного пункта МК МЖД)	Центральный	Городской	
35	Сити (у остановочного пункта МК МЖД)	Центральный	Городской	
36	Площадь Гагарина (у остановочного пункта МК МЖД)	Центральный	Окружной	

Примечание:

1. Целесообразность строительства терминала транспортно-пересадочного узла (ТПУ), "задерживающих" стоянок и других сооружений определяется градостроительной документацией отдельно для каждого из узлов.