

# НАБЕРЕЖНЫЕ РЕКИ МОСКВЫ

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
ДЛЯ КОНЦЕПЦИИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ  
ПРИБРЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЙ МОСКВЫ-РЕКИ

# ВВЕДЕНИЕ



Москва-река представляет собой прекрасный, но не до конца используемый городской ресурс, соединяющий собой многие основные достопримечательности и места отдыха. Сегодня набережные используются прежде всего как транспортные магистрали, что возводит преграду между городом и рекой. Плотный транспортный поток создает высокий уровень шума, не позволяя использовать набережные как места для прогулок и отдыха. Отсутствует визуальная и физическая связь достопримечательностей, расположенных на берегах, с рекой. Всего 7% набережных доступно для пешеходов.

Чтобы повысить привлекательность Москвы для ее жителей, необходимо развивать обществен-

ные пространства и использовать для этого берега реки. Надо дать возможность проводить время у воды, обеспечить легкость перемещения от набережных к местам притяжения и обратно, улучшить связи между берегами. Решение этих задач невозможно без существенного изменения транспортной инфраструктуры вдоль реки, через нее и по ней.

Мы сформулировали основные принципы развития транспортной инфраструктуры на набережных и хотим поделиться ими с архитекторами, разделяющими наше видение будущего Москвы, как города удобного для жизни.

# ВДОЛЬ РЕКИ



Вне зависимости от предлагаемых архитектурных и планировочных решений и глубины преобразования набережных, мы рекомендуем следовать нескольким базовым принципам в области транспорта вдоль реки:

**1. Пешеходное и велодвижение:**

**а) Создание сквозных пешеходных и велосипедных путей вдоль всей протяженности береговой линии\*.**

*Создание сквозной пешеходной и велосипедной инфраструктуры позволит обеспечить связность зеленых зон, повысит их привлекательность и посещаемость. Основные зеленые (парковые, рекреационные) зоны Москвы так или иначе связаны с бассейном Москвы-реки (берега Москвы-реки, Яузы, Канала им. Москвы).*

**б) Обеспечение приоритета пешеходного движения над автомобильным.** При невозможности обеспечить одновременно (в силу тех или иных ограничений) равный уровень транспортного обслуживания для пешеходного и автомобильного движения, приоритет должен отдаваться пешеходному\*. Это касается в том числе и «узких» мест — «проколов» под насыпями, промышленных зон и пр.

*\*Исключение могут составлять только объекты портовой инфраструктуры, объекты системы жизнеобеспечения города (водозаборы), объекты с контролируемым доступом (гидротехнические сооружения).*

Амстердам



Амстердам

с) Создание пешеходных переходов в одном уровне с проезжей частью. Равномерное распределение переходов по всему протяжению набережных, доступных для автомобильного движения. Пешеходные переходы должны быть со светофорным регулированием.

Светофорные объекты вдоль автодорог оказывают «дресселирующий» эффект на транспортный поток, растягивают пиковые потоки и не позволяют образовываться сплошным «мертвым» заторам в случае ЧП.



Париж



Роттердам

## 2. Общественный транспорт:

а) На любом участке набережной должны работать маршруты общественного транспорта, тесно интегрированные в городскую транспортную сеть. Общественный транспорт, проходящий вдоль участка набережной, должен:

— обеспечивать связь с ближайшими станциями скоростного внеуличного транспорта (метро, ЖД),

— обеспечивать связь с основными объектами тяготения в зоне транспортной доступности (2 км),

— предоставлять возможность альтернативных вариантов проезда (например, подвоз не к единственной, а к 2—3 станциям разных линий метрополитена).

— критериями для выбора вида общественного транспорта должны быть минимизация суммарного времени в пути и пересадочности, обеспечение удобства, скорости и комфорта сообщения. Критерии должны применяться индивидуально для каждого сегмента набережных.

*Обращаем особое внимание на то, что не требуется создание маршрутов общественного транспорта, проходящих вдоль всей прибрежной полосы, так как такие маршруты фактически не совпадают с основными направлениями пассажиропотоков и для большинства объектов тяготения не будут обеспечивать кратчайшие и наиболее быстрые связи.*

б) Должна быть обеспечена возможность посадки/пересадки на общественный транспорт, следующий по пересекающим набережные направлениям, в том числе путем организации дополнительных остановок общественного транспорта на мостах (с учетом необходимости организации удобного подхода к ним с набережных).

с) Должен быть обеспечен приоритет общественного транспорта перед личным за счет запрета для движения личного автотранспорта, выделения полосы только для общественного транспорта или обособления трамвайных путей и линий безрельсового транспорта.

Бордо



### 3. Автомобильное движение:

а) Ограничение **транзитного проезда** по всей протяженности набережных (для минимизации транзитного трафика).

б) Соблюдение **принципа равномерности пропускной способности** набережных, т. е. равное количество полос для ликвидации «бутылочных горлышек» (снижения полосности) для сокращения турбулентности потока и минимизации точек конденсации заторов.

с) Ограничение количества полос движения на набережных **до 2-х и менее** в каждую сторону, так как:

— *Высокая пропускная способность участка улично-дорожной сети стимулирует автомобильное использование и перетягивает автомобильный трафик с соседних улиц.*

— *Широкая проезжая часть «отрезает» прибрежную часть от окружающей застройки, негативно сказывается на доступности пешеходной части береговой полосы, снижает безопасность одноуровневых пешеходных переходов.*

— *Широкая проезжая часть стимулирует несанкционированную парковку.*

д) **Использование средств «успокоения трафика»** (Traffic Calming) на проезжей части вдоль набережных для снижения средней скорости автомобильного движения, повышения безопасности и комфорта пешеходного и велосипедного движения.



*Эти причины снижают привлекательность набережных для пешеходов и популярность для мелкого бизнеса (магазины, места питания и пр.) в окружающих зданиях и в целом приводят к деградации набережных.*

**Обустройство реверсивных полос для автомобильного движения нежелательно.** Несимметричное увеличение пропускной способности приведет к тому, что больше автомобилей в пиковые часы будет прибывать на ограниченный ресурс улично-дорожной сети центральной части города, тем самым провоцируя рост заторовой ситуации. Кроме того, увеличение автомобильной пропускной способности набережных снижает привлекательность набережных для пешеходов и велосипедистов.

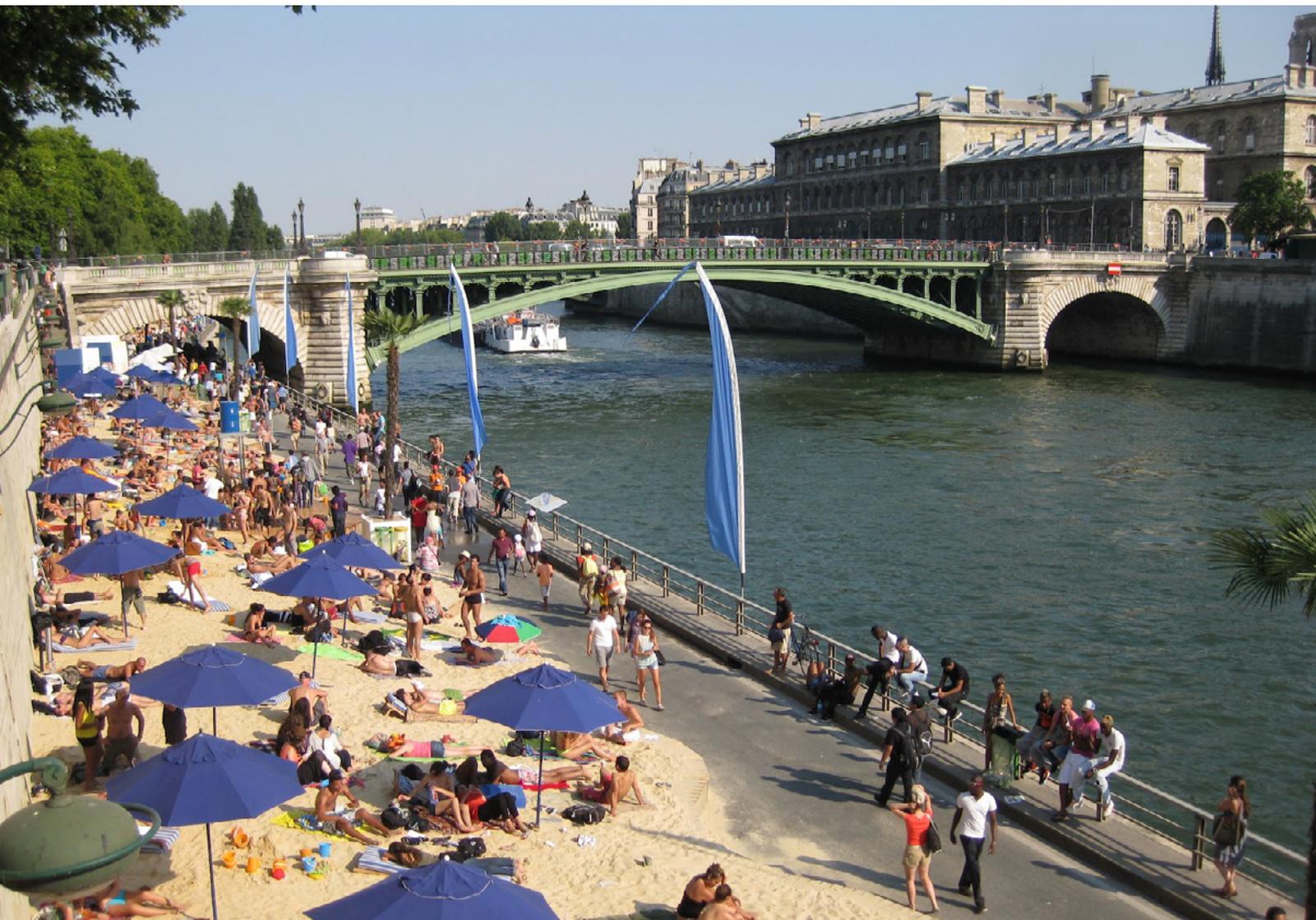


На реконструируемых участках прибрежной полосы (бывшие промзоны, пустыри и т. д.) **развитие территории должно выполняться с соблюдением следующих базовых принципов:**

а) На реорганизуемой территории должны появиться как постоянные, так и временные и случайные посетители. **Реконструируемые территории должны обеспечить максимально смешанное использование.** Недостаточно предусматривать только офисные или жилые зоны.

б) Для обеспечения полноты городской жизни на набережных должны появиться люди, которые приходят сюда с целями, отличными от проживания и работы. **Необходимы дополнительные объекты тяготения.** Это могут быть как объекты сервиса и торговли, так и культурно-исторические объекты: музеи, театры, спортивные комплексы, места развлечений, детские игровые площадки и т. д.

в) Необходимо свободное общественное пространство. Оно должно быть достаточным, чтобы пришедшие люди не чувствовали дискомфорта и скученности. Необходимо продуманное зонирование общественных территорий, выделение транзитных зон для обеспечения свободного прохода / велопроезда мимо выделенных «точек концентрации» активности.



Париж



Гамбург



Нью-Йорк



Лондон



Амстердам

# ЧЕРЕЗ РЕКУ



**1.** Сооружение новых пересечений через Москву-реку должно рассматриваться с двух точек зрения: как средство сокращения перепробегов, положительно влияющее на транспортную ситуацию; как фактор, работающий на привлечение дополнительного трафика, отрицательно влияющий на транспортную ситуацию. Положительный эффект в виде снижения нагрузки на улично-дорожную сеть может наблюдаться только локально, в то время как общий рост автомобилепользования будет влиять на заторовую ситуацию по всему городу.

В этой связи необходимо тщательно рассчитывать и моделировать каждый предлагаемый объект.

**2.** Приоритет должен отдаваться сооружению мостов, рассчитанных исключительно на пешеходное, велослужение и движение общественного транспорта в коридорах с высоким потенциальным пассажиропотоком (например, из района ЗИЛ к Варшавскому шоссе в створе Новоданиловского проезда).

**3.** Необходимо создание пешеходных мостов в районах, где значительные жилые зоны, места приложения труда, крупные объекты тяготения и станции метро разделены рекой. В таких местах рекомендуется создание исключительно пешеходных мостов.

Гамбург



Тбилиси



Копенгаген



Лондон



Амстердам

**4.** Рекомендуется рассмотреть возможность ликвидации сквозного проезда по некоторым существующим мостам, превращения их в пешеходные. Оценить сокращение пропускной способности (количества полос) для снижения нагрузки на улично-дорожную сеть на прилегающих территориях. Например, Москворецкий мост упирается в крайне стесненную улично-дорожную сеть с большим дефицитом парковочных мест и имеет явно избыточную пропускную способность.

**5.** Возможно рассмотреть вопрос создания канатных дорог через широкие водные пространства, разделяющие крупные жилые районы со значительным потенциалом пассажиропотока и не имеющие быстрой и прямой связи. Например, запланированное в Генплане создание автомобильной связи с высокой пропускной способностью между Химкинским водохранилищем в створе Химкинского бульвара/Фестивальной улицы нежелательно, так как спровоцирует рост транзитного автотрафика через жилые кварталы.

**6.** Если по разным причинам (требование соблюдения подмостового габарита и недопустимых в связи с этим уклонов, невозможность изменения видовых характеристик и пр.) строительство мостовых переходов невозможно, то следует рассмотреть сооружение пересечений Москвы-реки тоннелями, в том числе по технологии погружных секций. Эта технология позволяет уменьшить потребность в инвестициях на строительство, сократить протяженность и уклон рамповых участков, что может быть критичным для рельсового транспорта.



*Кёльн*

# К РЕКЕ

**1.** Необходимо обеспечение свободного пешеходного и велосипедного доступа к реке на всем ее протяжении в городской черте. При новой застройке / редевелопменте промышленных зон не рекомендуется планировать кварталы с шириной фронта застройки больше 200—300 метров, чтобы обеспечить свободный доступ к воде.

**2.** В сложившейся застройке рекомендуется раскрытие дополнительных проходов и проездов к береговой линии, в том числе с использованием дворового пространства.

**3.** Необходимо обеспечить кратчайшие пешеходные и велосипедные пути к реке от станций метро. Все проекты строительства объектов скоростного внеуличного транспорта в зоне доступности (2 км) от береговой линии должны изначально проектироваться с учетом этого требования.

Проходы к береговой линии от объектов тяготения, жилой и ком-

мерческой застройки, станций метро должны быть максимально благоустроены, освещены, обеспечивать беспрепятственное передвижение для маломобильных категорий граждан (по возможности с минимизацией перепадов по высоте, отсутствием немотивированных разноуровневых пешеходных переходов).

**4.** Необходимо максимально обеспечить «проницаемость» кварталов вдоль набережных в зонах размещения причалов водного транспорта, самостоятельных объектов тяготения на набережных, ее видовых местах и т. д.

*Амстердам*





Прага



Лион



Париж



Копенгаген

### Пассажирское сообщение по Москве-реке

Регулярное пассажирское сообщение по реке оправдано при следующих условиях:

1. Существуют или планируются к созданию объекты тяготения находящиеся в непосредственной близости от реки.
2. Отсутствует адекватная (по времени в пути и «прямолинейности») альтернатива транспортного обслуживания другими видами транспорта.
3. Есть возможность организации причальной инфраструктуры и нет ограничений природоохранного характера.

Мы считаем, что развитие пассажирского сообщения по Москве-реке следует рассматривать как дополнительный стимул притяжения людей к реке, в основном с туристическо-рекреационными целями.

Регулярное пассажирское сообщение возможно только в качестве узкоспециализированного, нишевого сервиса по отдельным маршрутам. Ввиду малой провозной способности и нишевого характера, подобная система водного транспорта не окажет существенного влияния на функционирование системы городского пассажирского транспорта и загрузку улично-дорожной сети.

Однако маршруты водного сообщения могут и должны создавать новые, отсутствующие связи. Остановочные пункты следует размещать на разных берегах Москвы-реки, минимизируя тем самым «разделяющее» действие реки на городскую ткань.

# ПО РЕКЕ

*Копенгаген*



### Грузовое сообщение по Москве-реке

Москва является одним из крупнейших потребителей инертных материалов для нужд ведущегося масштабного строительства и реконструкции, таких как песок или щебень. Основные способы доставки строительных материалов в настоящий момент — речной, железнодорожный и автомобильный транспорт.

Рекомендуется усилить и интенсифицировать использование речного транспорта для доставки грузов в адрес потребителей в Москве. В первую очередь это касается преимущественно строительных грузов и инертных материалов.

Ввиду того, что использование речного транспорта для массовых грузов является наиболее экономически привлекательным, а пропускную способность железнодорожных коридоров предпочтительнее высвободить под развитие и интенсификацию пассажирского движения, рекомендуется усилить роль речного транспорта в доставке более широкой номенклатуры грузов.

В свою очередь, для снижения загрузки улично-дорожной сети, минимизации транзитного движения и улучшения экологической ситуации рекомендуется сокращать роль автомобильного транспорта в доставке грузов.

При этом рекомендуется оптимизировать логистические процессы с применением современных технологий и методов, что позволит сократить неоправданно гипертрофированные площади, занимаемые в настоящий момент грузовой портовой инфраструктурой (например, территории Северного и Южного речных портов) и высвободить пространство для жилой и деловой застройки, организации общественных пространств, парков и другого использования.



Париж

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

## Что необходимо сделать

Градостроительные, транспортные и планировочные решения должны разрабатываться индивидуально для каждого участка береговой линии.

Стимулировать максимально смешанное использование прибрежной полос. Жилые, офисно-деловые, общественные и рекреационные зоны должны взаимно дополнять друг друга, а не отделяться искусственными барьерами.

Обеспечить доступность всей прибрежной полосы для пешеходного и велосипедного движения.

Обеспечить частые, удобные и комфортные связи прибрежной полосы со станциями скоростного внеуличного транспорта и крупными объектами тяготения, расположенными в пешеходной доступности от береговой линии.

Снизить интенсивность и скорость транспортного потока вдоль набережных.

Обеспечить работу общественного транспорта, интегрированного в общую маршрутную сеть города.

## Чего делать нельзя

Разрабатывать общие «шаблонные» решения для всех набережных.

Превращать набережные в транзитные автомагистрали, в т. ч. обеспечивать возможность сквозного (транзитного) автомобильного движения вдоль набережных на значительном протяжении.

Сооружать инфраструктурные объекты (мосты, путепроводы, развязки), стимулирующие рост автомобилепользования.

Выбирать технологические решения (в том числе транспортные) с позиций «эффективности», а не «эффективности»

# КОНТАКТЫ



**Агентство  
Городские проекты**

ООО «Агентство Городские проекты»

127055, Москва, Угловой пер., дом 2, пом. 22, комн. 3

Телефон: +7 (499) 653-83-77

Эл. почта: [info@pro4city.ru](mailto:info@pro4city.ru)

[pro4city.ru](http://pro4city.ru)