

Проект планировки территории жилого
микрорайона с бульваром, расположенной вдоль
берега реки Москвы, Филевского бульвара и
проектируемого проезда № 2017
(Западный административный округ)

РАЗДЕЛ:
"ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ТЕРРИТОРИИ
(ПРОЕКТ)"



КОМИТЕТ ПО
АРХИТЕКТУРЕ И
ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВУ
ГОРОДА МОСКВЫ

Введение.	3
1. Анализ современного состояния.	3
1.1. Улично-дорожная сеть.	3
1.2. Загрузка улично-дорожной сети транспортными потоками.	5
1.3. Анализ работы наземного пассажирского транспорта.	5
1.4. Анализ работы скоростного внеуличного транспорта.	7
1.5. Существующая обеспеченность территории гаражными объектами и гостевыми автостоянками.	12
1.6. Предложения по корректировке красных линий улично-дорожной сети.	12
2. Анализ имеющихся проектных проработок и принятых решений по развитию транспортной инфраструктуры.	13
2.1. Предпосылки развития улично-дорожной сети.	13
2.2. Анализ имеющихся проработок и принятых решений по развитию скоростного внеуличного транспорта (метрополитена).	19
2.3. Определение величины въезда и выезда населения и работающих в утренний час «пик» с распределением по видам транспорта.	19
2.4. Организация пешеходного движения и размещение внеуличных и наземных пешеходных переходов.	20
2.5. Транспортно-планировочное решение.	21
2.6. Предложения по развитию улично-дорожной сети на прилегающей территории.	22
2.7. Расчет плотности улично-дорожной сети.	23
2.8. Предложения по развитию и корректировке маршрутов наземного пассажирского транспорта.	23
2.9. Расчет потребности в местах парковки легковых автомобилей.	25
2.10. Расчет интенсивности движения и загрузки улично-дорожной сети транспортными потоками.	29
Выводы.	31
ГРАФИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ	33

Введение.

Работа «Подготовка проекта планировки территории жилого микрорайона с бульваром, расположенной вдоль берега реки Москвы, Филевского бульвара и проектируемого проезда № 2017 (Западный административный округ)» выполнена в соответствии с государственным контрактом № 0173200022711000191 на основании решения Градостроительно-земельной комиссии города Москвы от 01.10.2015 г. №32 (пункт 1), по заказу «Главстрой Деволупмент».

Целью настоящей работы является, по результатам моделирования транспортных потоков, оценить влияние дополнительной транспортной нагрузки от объектов и оценить эффективность предложенных мероприятий по транспортному обслуживанию.

Определены основные задачи, включающие в себя выполнение схемы подъезда и построение математических моделей в программном комплексе.

На основе анализа существующего положения и с учетом проектных решений создана макроскопическая модель транспортных потоков в среде сетевой статической модели расчетов транспортных систем.

В работе были использованы материалы:

- «Генеральный план города Москвы» от 05.05.2010 года № 17»;
- Адресная Инвестиционная программа на 2014-2017 г.г., от 15.10.2014 г. № 606-ПП;
- «Территориальная схема развития территории, прилегающей к МКАД», с разработкой планировочного решения транспортных узлов и участков магистрали;
- Протокол совещания у Мэра Москвы №4 Т-С-015/10 от 22 ноября 2010 года «О первоочередных мерах по развитию метрополитена в городе Москве на 2011 год и на период до 2020 года»;
- «Перечень объектов перспективного строительства Московского метрополитена в 2012-2020 гг.» программы развития Московского метрополитена до 2020 года, утвержденным протоколом совещания у Мэра Москвы С. С. Собянина от 21.12.2013 года №4-27-145/3.

1. Анализ современного состояния.

1.1. Улично-дорожная сеть.

Рассматриваемая территория расположена в Западном административном округе города Москвы.

Территория ограничена действующими красными линиями: с севера и с запада – р. Москвой, с востока – Большой Филевской улицей, с юга – пр.пр. № 153 (Новофилевским проездом). По рассматриваемой территории проходят действующие красные линии Берегового проезда. Планировочные показатели по улично-дорожной сети представлены в таблице № 1.1.1.

Таблица №1.1.1.

№ п/п	Наименования планировочных показателей улично-дорожной сети	Показатели
Береговой проезд		
1	ширина в красных линиях	25,0 м
2	количество полос движения	по 2 полосы движения в каждом направлении
3	ширина проезжей части	15,0 м
4	тротуары	1,5 м с обеих сторон проезжей части
5	движение наземного общественного транспорта	предусмотрено
6	движение пешеходов через проезжую часть	предусмотрено по наземным пешеходным переходам
Большая Филевская улица		
1	ширина в красных линиях	86,0 м
2	количество полос движения	по 3 полосы в каждом направлении
3	ширина проезжей части	10,5 – 25,0 м
4	тротуары	2,25 м
5	движение наземного общественного транспорта	предусмотрено
6	движение пешеходов через проезжую часть	предусмотрено по наземным пешеходным переходам
Новофилевский проезд (пр.пр. № 153)		
1	ширина в красных линиях	21,0 м
2	количество полос движения	2 полосы в одном направлении
3	ширина проезжей части	10,5 м
4	тротуары	0,75 м при следовании в сторону центра города
5	движение наземного общественного транспорта	не предусмотрено
6	движение пешеходов через проезжую часть	предусмотрено по наземным пешеходным переходам

1.2. Загрузка улично-дорожной сети транспортными потоками.

Результаты расчетов, проведенных в программном комплексе ЕММЕ для «существующего положения», показывающих интенсивность движения транспорта на улично-дорожной сети (в приведенных единицах в утренний час «пик» в одном направлении), представлены в таблице №1.2.1.

Таблица №1.2.1.

№№	Магистраль	Размеры движения	Уровень загрузки
1	Береговой проезд	470 - 500	0,55 - 0,59
2	Новофилевская улица	470 - 500	0,55 - 0,59

В районе рассматриваемых земельных участков Береговой проезд и Новофилевская улица работают с запасом пропускной способности.

1.3. Анализ работы наземного пассажирского транспорта.

В настоящее время в районе планируемого размещения жилого микрорайона, расположенного вдоль берега реки Москвы, Филёвского бульвара и проектируемого проезда № 2017 и на прилегающей территории транспортное обслуживание населения осуществляется маршрутами операторов наземного городского пассажирского транспорта (НГПТ): ГУП «Мосгортранс» и коммерческих операторов.

По Новофилёвскому и Береговому проездам проходят маршруты НГПТ с суммарной частотой движения 41,1 ед. в час, в том числе:

- автобусные маршруты ГУП «Мосгортранс» №№ 152 и 653 с суммарной частотой движения 26,1 ед. в час;
- маршрут коммерческих операторов № 653м с частотой движения 15,0 ед. в час.

По Новозаводской улице на участке от ул. Барклай до Берегового проезда проходят автобусные маршруты ГУП «Мосгортранс» №№ 69, 109, 116 и 653к с суммарной частотой движения 26,9 ед. в час.

По Новозаводской улице на участке от Берегового проезда до Большой Филёвской улицы проходят маршруты НГПТ с суммарной частотой движения 68,0 ед. в час, в том числе:

- автобусные маршруты ГУП «Мосгортранс» №№ 69, 109, 116, 152, 653 и 653к с суммарной частотой движения 53,0 ед. в час;
- маршрут коммерческих операторов № 653м с частотой движения 15,0 ед. в час.

По Новозаводской улице на участке от Большой Филёвской улицы до Багратионовского проезда проходят маршруты НГПТ с суммарной частотой движения 88,5 ед. в час, в том числе:

- автобусные маршруты ГУП «Мосгортранс» №№ 69(пр.,обр.), 109, 116, 653, 653к и 869 с суммарной частотой движения 53,5 ед. в час;
- маршруты коммерческих операторов №№ 28м и 653м с суммарной частотой движения 35,0 ед. в час.

По Большой Филёвской улице на участке от ул. Барклай до Новозаводской улицы проходят маршруты НГПТ с суммарной частотой движения 44,6 ед. в час, в том числе:

- автобусный маршрут ГУП «Мосгортранс» № 155 с частотой движения 5,8 ед. в час;
- троллейбусные маршруты ГУП «Мосгортранс» №№ 54 и 66 с суммарной частотой движения 23,8 ед. в час;
- маршрут коммерческих операторов № 254м с частотой движения 15,0 ед. в час.

По Большой Филёвской улице на участке от Новозаводской улицы до Шмитовского проезда проходят маршруты НГПТ с суммарной частотой движения 72,9 ед. в час, в том числе:

- автобусные маршруты ГУП «Мосгортранс» №№ 69, 152, 155 и 869 с суммарной частотой движения 14,1 ед. в час;
- троллейбусные маршруты ГУП «Мосгортранс» №№ 54 и 66 с суммарной частотой движения 23,8 ед. в час;
- маршруты коммерческих операторов №№ 28м и 254м с суммарной частотой движения 35,0 ед. в час.

Все маршруты в рассматриваемом районе проходят транзитом, осуществляют подвоз пассажиров к станциям скоростного внеуличного транспорта (СВТ):

- станциям метро: «Фили», «Пионерская», «Багратионовская», «Филёвский парк», «Кутузовская» Филёвской линии; «Парк Победы» Арбатско-Покровской линии; «Белорусская» Замоскворецкой линии; «Улица 1905 года», «Баррикадная», «Полежаевская» Таганско-Краснопресненской линии; «Краснопресненская», «Белорусская» Кольцевой линии;
- платформе «Тестовская» Белорусского направления МЖД;
- Белорусскому вокзалу.

Кроме того, маршруты наземного городского пассажирского транспорта обеспечивают внутрирайонные и междрайонные беспересадочные транспортные связи жителей районов: Филёвский парк, Фили-Давыдково, Дорогомилово и Пресненский.

В непосредственной близости от проектируемого жилого микрорайона расположены остановочные пункты маршрутов НГПТ:

- «Новофилевский пр.» (к Филёвскому бульвару): длина посадочной площадки составляет 20 м, установлен павильон ожидания, без заездного кармана;
- «Новофилевский пр.» (к Новозаводской улице): длина посадочной площадки составляет 20 м, установлен павильон ожидания, без заездного кармана.

Рассматриваемый объект расположен в зоне пешеходной доступности указанных остановочных пунктов (400 м), что соответствует действующим нормативам.

В составе настоящей работы выполнен анализ загруженности подвижного состава маршрутов операторов всех видов собственности (ГУП «Мосгортранс» и коммерческие операторы), работающих в утренний час «пик» и проходящих вблизи рассматриваемой территории. Загруженность подвижного состава маршрутов ГУП «Мосгортранс» и коммерческих операторов в утренний час «пик» проходящих в рассматриваемом районе по:

Большой Филёвской улице составляет в среднем от 50% до 60%;

Новофилёвскому проезду составляет в среднем от 80% до 90%.

Схема существующего положения обслуживания рассматриваемой территории наземным городским пассажирским транспортом показана ниже на схеме № 1.3.1.

1.4. Анализ работы скоростного внеуличного транспорта.

Транспортное обслуживание рассматриваемой территории в настоящее время обеспечивается следующими линиями скоростного внеуличного транспорта:

- Филевской линией метрополитена - станция «Фили»;
- Таганско-Краснопресненской линией метрополитена - станции «Улица 1905 года» и «Баррикадная»;
- Кольцевой линией - станция «Краснопресненская»;
- Смоленским направлением Московской железной дороги (МЖД) в пригородно-городском сообщении - остановочные пункты Тестовская и Фили.

К станциям метрополитена «Фили» Филевской линии и станциям Таганско-Краснопресненской линии организован подвоз пассажиров маршрутами наземного пассажирского транспорта, средняя длина подвоза к данным станциям составляет от 2,3 км (станция «Фили») до 6,5 км (станция «Баррикадная»).

Затраты времени на поездку в центр города с использованием метрополитена составляют 40-45 минут, при нормативных – 45 минутах.

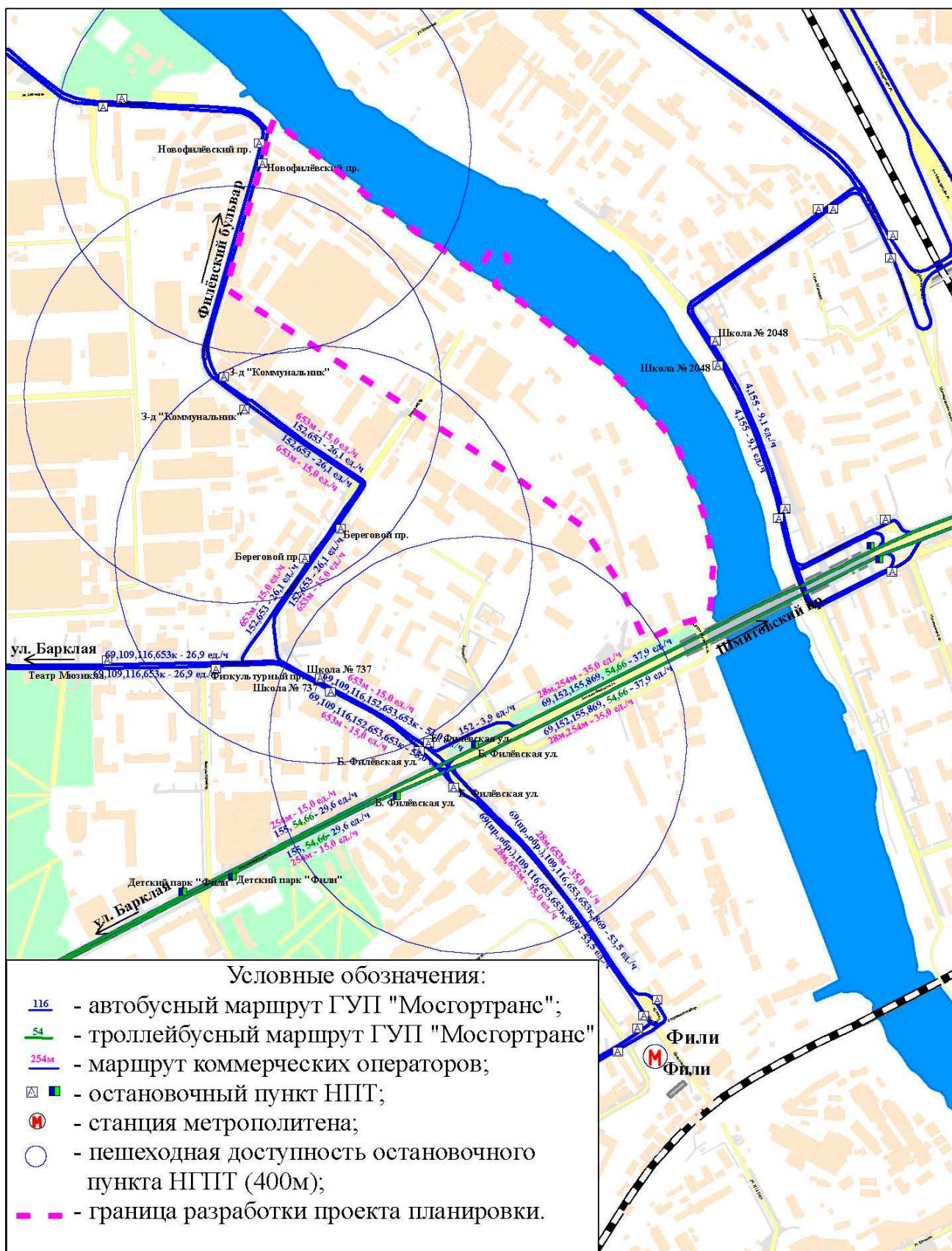


Схема № 1.3.1.

Метрополитен

Существующая загрузка станций и линий метрополитена приводится по данным ГУП «Московский метрополитен» на октябрь 2015 года.

Станция **«Фили»** Филевской линии метрополитена размещается у пересечения Новозаводской улицы с Багратионовским проездом, пересадочная с остановочным пунктом Фили Смоленского направления МЖД, с двумя наземными вестибюлями и выходами к Новозаводской и Тучковской улицам, Багратионовскому проезду, остановочным пунктам железной дороги и наземного пассажирского транспорта (НПТ), жилой и производственной застройке.

Загрузка станции в рабочий день составляет:

- в сутки – 44,1 тыс. чел.;
- в утренний час пик (8⁰⁰-9⁰⁰ час) – 4,7 тыс. чел., в том числе вход – 1,8 тыс. чел., выход – 2,9 тыс. чел.;
- в вечерний час пик (18⁰⁰-19⁰⁰ час) – 4,5 тыс. чел., в том числе вход – 2,6 тыс. чел., выход – 1,9 тыс. чел.

Станция имеет пропускную способность в час по входу – 6,4 тыс. чел., по выходу – 19,2 тыс. чел.

Станция в наиболее напряженные часы работы имеет резерв пропускной способности на вход и выход пассажиров: в утренний час пик на вход – 4,6 тыс. чел., на выход – 16,3 тыс. чел., в вечерний час пик на вход – 3,8 тыс. чел., на выход – 17,3 тыс. чел.

Филевская линия метрополитена – радиальная, работает от станции «Кунцевская» до центра города станции «Александровский Сад», с вилочным ответвлением от станции «Киевская» до станции «Международная», имеет 3 пересадочных узла с 4-мя линиями метрополитена – Арбатско-Покровской, Сокольнической, Серпуховско-Тимирязевской и Кольцевой, обеспечивает поездки населения северо-западных и западных районов в центр и по территории города.

Максимальные пассажиропотоки на Филевской линии метрополитена на подходе к станции «Киевская», с учетом вилочного ответвления линии к станции «Международная», в утренний час пик составляют в направлении центра 10,0 тыс. чел., от центра - 13,1 тыс. чел., размеры движения составляют 26 поездов 4-х вагонных составов (2-х секционных «Руссич») с провозной способностью 23,6 тыс. чел. в утренний час пик, условия перевозок пассажиров – нормативные.

Станция **«Улица 1905 года»** Таганско-Краснопресненской линии метрополитена размещается на площади Краснопресненская Застава, с двумя вестибюлями (наземный и подземный) и выходами на площадь Краснопресненская Застава, к Звенигородскому шоссе, улицам 1905 года, Красная Пресня, Пресненский Вал, остановочным пунктам НПТ, жилой и производственной застройке.

Загрузка станции в рабочий день составляет:

- в сутки – 136,1 тыс. чел.;

- в утренний час пик (8^{00} - 9^{00} час) – 14,4 тыс. чел., в том числе вход – 2,9 тыс. чел., выход – 11,5 тыс. чел.;

- в вечерний час пик (18^{00} - 19^{00} час) – 14,4 тыс. чел., в том числе вход – 10,1 тыс. чел., выход – 4,3 тыс. чел.

Станция имеет пропускную способность в час по входу – 13,6 тыс. чел., по выходу – 18,8 тыс. чел.

Станция имеет резерв пропускной способности пассажиров в утренний час пик на вход 10,7 тыс. чел., на выход – 7,3 тыс. чел., в вечерний час пик на вход – 3,5 тыс. чел., на выход – 14,5 тыс. чел.

Станция **«Баррикадная»** Таганско-Краснопресненской линии метрополитена расположена вдоль Баррикадной улицы у пересечения с Большой Грузинской улицей, пересадочная со станцией **«Краснопресненская»** Кольцевой линии метрополитена, с одним наземным вестибюлем и выходами к Баррикадной и Большой Грузинской улицам, остановочным пунктам НПТ, жилой и общественной застройке.

Загрузка станции в рабочий день составляет:

- в сутки – 70,4 тыс. чел.,

- в утренний час пик (8^{00} - 9^{00} час) – 6,2 тыс. чел., в том числе вход – 0,7 тыс. чел., выход – 6,3 тыс. чел.,

- в вечерний час пик (18^{00} - 19^{00} час) – 7,8 тыс. чел., в том числе вход – 4,9 тыс. чел., выход – 2,9 тыс. чел.

Станция имеет пропускную способность в час по входу – 8,0 тыс. чел., по выходу – 7,6 тыс. чел.

Станция имеет резерв пропускной способности пассажиров в утренний час пик на вход 7,3 тыс. чел., на выход – 1,3 тыс. чел., в вечерний час пик на вход – 3,5 тыс. чел., на выход – 14,5 тыс. чел.

Таганско-Краснопресненская линия метрополитена в настоящее время работает от станции **«Планерная»** до станции **«Котельники»**, является диаметральной, имеет 23 станции, в том числе 6 пересадочных станций: 5 - в центральной части города и 1 – в срединной зоне города, которые образуют пересадочные узлы с линиями метрополитена.

Максимальные пассажиропотоки на линии на участке **«Улица 1905 года» - «Баррикадная»** в утренний час пик составляют в направлении центра 56,3 тыс. чел., от центра – 46,4 тыс. чел. При существующих размерах движения на линии 36 пар 8-ми вагонных составов и провозной способности 51,2 тыс. чел. в час условия перевозок на линии в среднем за час пик в сторону центра составляют 5,1 стоящих человека на m^2 свободной площади пола салона вагона при занятых местах для сидения, что превышает нормативные условия перевозок – 4,5 чел./ m^2 в 1,1 раза, в направлении от центра условия перевозок пассажиров – нормативные.

Станция **«Краснопресненская»** Кольцевой линии метрополитена расположена вдоль Большой Грузинской улицы на пересечении с улицей Красная Пресня, глубокого заложения, пересадочная со станцией **«Баррикадная»** Таганско-Краснопресненской линии метрополитена, с одним

наземным вестибюлем и выходами к улицам Красная Пресня, Баррикадной и Большой Грузинской, остановочным пунктам НПТ, жилой и общественной застройке.

Загрузка станции в рабочий день составляет:

- в сутки – 66,5 тыс. чел.;
- в утренний час пик (8⁰⁰-9⁰⁰ час) – 6,9 тыс. чел., в том числе вход – 1,5 тыс. чел., выход – 5,4 тыс. чел.;
- в вечерний час пик (18⁰⁰-19⁰⁰ час) – 7,6 тыс. чел., в том числе вход – 5,2 тыс. чел., выход – 2,4 тыс. чел.

Станция имеет пропускную способность в час (эскалаторы) в утренний час пик по входу – 7,6 тыс. чел., по выходу – 15,2 тыс. чел.; в вечерний час пик входу – 15,2 тыс. чел., по выходу – 7,6 тыс. чел.

Станция имеет резерв пропускной способности пассажиров в утренний час пик на вход 6,1 тыс. чел., на выход – 9,8 тыс. чел., в вечерний час пик на вход – 10,0 тыс. чел., на выход – 5,2 тыс. чел.

Кольцевая линия метрополитена имеет 12 станций, является распределительной между диаметральными линиями, обеспечивает пересадки со всеми линиями метрополитена, кроме Каховской и Бутовской, транспортные связи в центральной зоне города, а также транспортное обслуживание железнодорожных вокзальных комплексов – 7 из 9 железнодорожных вокзалов Москвы расположены у станций Кольцевой линии.

Максимальные пассажиропотоки на Кольцевой линии в утренний час пик на подходе к станции «Краснопресненская» составляют 21,0 тыс. чел. (перегон «Киевская» - «Краснопресненская») и 29,1 тыс. чел. (перегон «Краснопресненская» - «Киевская»). При размерах движения поездов на линии 34 пары 5-вагонных составов «Русич», нормативная провозная способность – 38,7 тыс. чел. в час, условия перевозок пассажиров – нормативные.

Железная дорога

Загрузка остановочных пунктов и Смоленского направления МЖД приводится по данным филиалов ОАО «РЖД» Московской железной дороги - АСОКУПЭ за октябрь 2015г. и ЦО-27.

Остановочный пункт **Тестовская** размещается вдоль Третьего транспортного кольца у пересечения со Шмитовским проездом.

Загрузка остановочного пункта в сутки составляет около 1,9-2,5 тыс. чел., в утренний час пик – 0,2 тыс. чел., в том числе посадка – 0,1 тыс. чел., высадка – 0,1 тыс. чел.

Остановочный пункт **Фили** расположен вдоль Промышленного проезда, вблизи улицы 1812 года, пересадочный со станцией «Фили» Филевской линии метрополитена.

Загрузка остановочного пункта составляет в сутки 12,6 тыс. чел., в утренний час пик – 1,1 тыс. чел., в том числе посадка – 0,4 тыс. чел., высадка – 0,7 тыс. чел.

Остановочные пункты имеют запас пропускной способности на вход и выход пассажиров в часы пик.

Смоленское направление МЖД в пригородно-городском сообщении обеспечивает перевозки пассажиров между западными районами Московской области и Москвы с центром города, а через Савеловско-Смоленский и Курско-Смоленский железнодорожные диаметры с северными, южными районами Москвы и области.

Максимальный пассажиропоток в пригородно-городском сообщении на въезде в город составляет 17,8 тыс. пасс. При существующей провозной способности в 17,7 тыс. чел. (10 поездов 10-12-ти вагонных составов), условия перевозок пассажиров – нормативные.

Схема существующего обслуживания района наземным общественным транспортом и скоростным внеуличным транспортом и схема «Скоростной внеуличный транспорт» представлены в графической части настоящего раздела.

1.5. Существующая обеспеченность территории гаражными объектами и гостевыми автостоянками.

При проведении визуального обследования рассматриваемой территории выявлено:

- хранение и паркирование личного автотранспорта производится на территории проектирования;
- хранение и паркирование личного автотранспорта производится на местной улично-дорожной сети;

В составе данной работы проведен расчет машиномест в соответствии с принятыми нормативными показателями и даны предложения по размещению парковочных мест.

1.6. Предложения по корректировке красных линий улично-дорожной сети.

Предложения по корректировке линий градостроительного регулирования представлены на чертеже «План границ объектов транспортной инфраструктуры» настоящего раздела.

2. Анализ имеющихся проектных проработок и принятых решений по развитию транспортной инфраструктуры.

2.1. Предпосылки развития улично-дорожной сети.

Радиально-кольцевую планировочную структуру магистралей в соответствии с внесенными изменениями в перспективную схему магистралей Генерального плана Москвы дополняют четыре хордовых направления: Северо-восточная хорда, Южная рокада, Северо-Западная хорда, Юго-восточная хорда.

Основными задачами развития улично-дорожной сети Москвы в увязке с сетью автомобильных дорог Московского региона являются:

- обеспечение пропуска перспективных объемов движения автомобильного транспорта, удовлетворение потребности пассажиров и городского хозяйства в быстрых, безопасных и удобных сообщениях между отдельными районами Москвы, аэропортами, между населенными пунктами Московского региона и ЦЭР;
- интеграция магистральной улично-дорожной сети Москвы в сеть автодорог Российской Федерации и международные транспортные коридоры;
- разгрузка центральной части города от транзитных транспортных и пассажирских потоков;
- повышение пропускной способности улично-дорожной сети;
- приведение к мировым стандартам показателей обеспеченности населения улично-дорожной сетью;
- снижение негативного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду.

В целях решения поставленных задач развитие магистральной улично-дорожной сети будет осуществляться по следующим приоритетным направлениям:

1. Формирование хордовых направлений:

- Северо-Восточной хорды с обеспечением выхода на скоростные автодороги федерального значения Москва-Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород – Казань;
- Южной рокады с обеспечением выхода на автомобильные дороги федерального значения М-9 «Балтия» и М-5 «Урал»;
- Северо – Западной хорды с обеспечением выхода на автомобильные дороги федерального значения М-1 «Беларусь» и обход города Одинцово и М-8 «Холмогоры»;
- Юго-Восточной хорды с обеспечением выхода на автомобильную дорогу федерального значения М-7 «Волга» и на новые территории Москвы (магистраль Солнцево-Бутово-Видное).

2. Реконструкция МКАД:

- строительство боковых проездов в зонах развязок, в местах размещения крупных многофункциональных объектов;

- строительство направленных съездов в транспортных развязках;
- реконструкция существующих элементов развязок для улучшения планировочных параметров.

3. Развитие системы радиальных направлений:

- увеличение пропускной способности и комплексная реконструкция существующих радиальных магистралей – Волоколамского шоссе, Калужского шоссе;
- строительство новых радиальных магистралей – Северного и Южного дублеров Кутузовского проспекта, магистрали Печатники-Братеево, дублера Варшавского шоссе, дублера Ярославского шоссе, восточного дублера Калужского шоссе, магистрали МКАД – Коммунарка – аэропорт Остафьево.

4. Развитие системы поперечных направлений, в том числе на новых территориях Москвы:

- реконструкция Малого Московского кольца и строительство скоростных участков ЦКАД;
- строительство автомобильной дороги Солнцево-Бутово-Видное;
- строительство автомобильной дороги по связи аэропортов Внуково – Остафьево – Щербинка;
- строительство отдельно стоящих транспортных сооружений через железные дороги и водные объекты.

5. Реконструкция существующих железнодорожных переездов со строительством путепроводов в увязке со строительством главных путей.

Реализация данных мероприятий должна осуществляться в увязке с развитием сети автомобильных дорог Московского региона в целом.

В целях решения поставленных задач по развитию улично-дорожной сети Адресной Инвестиционной программой города Москвы (АИП) на 2015-2018 гг., утвержденной постановлением Правительства Москвы от 30.09.2015 № 630-ПП, предусматривается реализация следующих мероприятий:

- завершение начатых дорожно-мостовых объектов - транспортной развязки на пересечении Ленинградского шоссе и Волоколамского шоссе, участков Северо-Восточной хорды от шоссе Энтузиастов до Измайловского шоссе и от Измайловского шоссе до Щелковского шоссе, реконструкции Волоколамского шоссе, Б. Черкизовской ул. – Щелковского шоссе, Волгоградского проспекта;
- завершение мероприятий по формированию Северо-западной хорды от Дмитровского шоссе до МКАД, в том числе завершение реконструкции Б. Академической ул., завершение строительства Алабяно-Балтийского тоннеля, реконструкция ул. Народного Ополчения с эстакадой на пересечении с ул. Берзарина, реконструкция ул. Нижние Мневники, реконструкция ул. Ярцевской, ул. Кубинка, Сколковского шоссе и Рябиновой ул.;
- осуществление комплекса мероприятий по транспортному обслуживанию ММДЦ СИТИ - строительство эстакады и путепровода над

Смоленским направлением МЖД (с учетом остановочного пункта СИТИ), продление Пресненской набережной;

- осуществление мероприятий по формированию Северо-восточной хорды: строительство участков от Щелковского шоссе до Открытого шоссе, от Открытого шоссе до Ярославского шоссе, продолжение строительства входа платной скоростной дороги Москва – Санкт-Петербург в пределы МКАД от транспортной развязки на пересечении с Фестивальной ул. до Дмитровского шоссе, строительство участка от шоссе Энтузиастов до МКАД с транспортной развязкой на пересечении с проспектом Буденного;

- освобождение трассы для строительства Северного и Южного дублеров Кутузовского проспекта;

- реконструкция транспортных развязок на пересечении МКАД с вылетными магистралями – Профсоюзной ул., Каширское шоссе;

- развитие системы поперечных связей – формирование магистрали по ул. 800-летия Москвы со строительством путепровода на пересечении с Савеловским направлением МЖД, магистрали по Элеваторной ул. со строительством путепровода на пересечении с Павелецким направлением МЖД;

- строительство отдельно стоящих путепроводов, в том числе взамен существующих переездов в одном уровне через железные дороги;

- строительство и реконструкция улично-дорожной сети на территории ТиНАО, в том числе реконструкция Калужского шоссе от МКАД до ЦКАД (1-й и 2-й этапы), строительство магистрали Солнцево-Бутово-Видное (1-й этап);

- осуществление мероприятий по транспортному обслуживанию застройки Нагатинской поймы (ЗиЛ) – строительство участков магистрали вдоль левого берега реки Москвы от 3-го транспортного кольца до МК МЖД и от проспекта Андропова до Шарикоподшипниковской ул. со строительством моста через реку Москву, районной магистрали с эстакадой на пересечении с МК МЖД.

Реализация ряда дорожно-мостовых объектов предусматривается за счет средств Дорожного фонда. К их числу относятся Северный и Южный дублеры Кутузовского проспекта, участки МКАД (схема № 2.1.1).

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗВИТИЮ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ
(Адресная инвестиционная программа города Москвы на 2015-2018 гг., утвержденная постановлением Правительства Москвы от 30.09.2015 г. № 630-ПП)

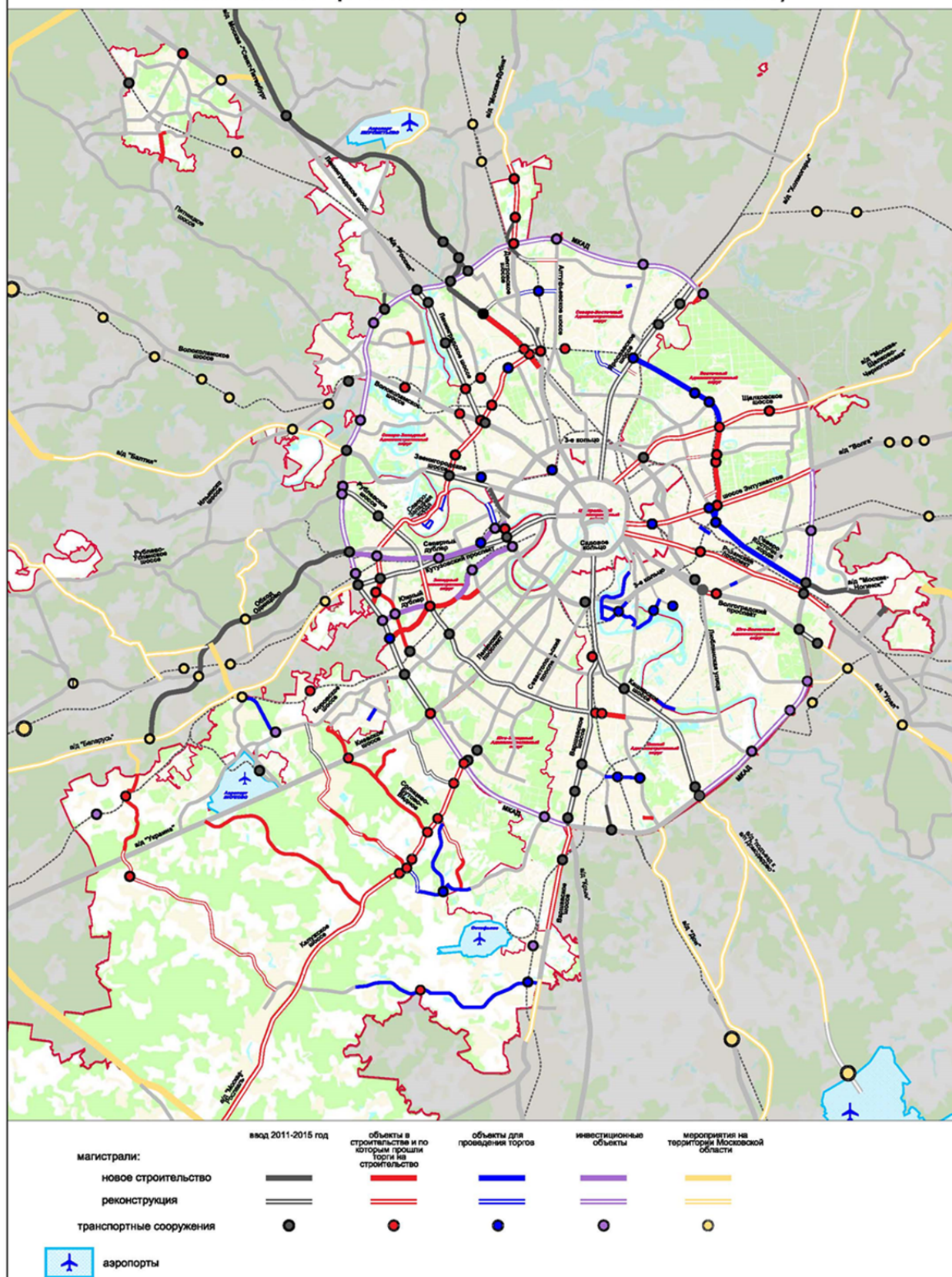


Схема № 2.1.1. Предложения по развитию улично-дорожной сети в соответствии с Адресной инвестиционной программой города Москвы на 2015-2018 гг.

Предложения по развитию улично-дорожной сети на первую очередь Генерального плана 2025 г. и на расчетный срок – 2035 г. разработаны в составе «Подготовки материалов Генерального плана города Москвы для внесения изменений в части территорий, присоединенных в соответствии с постановлением Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 27 декабря 2011 г. № 560-СФ «Об утверждении изменения границы между субъектами Российской Федерации городом федерального значения Москвой и Московской областью» контракт №0173200001415000527, в соответствии с которыми в Москве до 2025 г. предусматривается:

- реконструкция МКАД от Варшавского шоссе до Рублевского шоссе по участкам, от Рублевского шоссе до Ярославского шоссе по участкам, от шоссе Энтузиастов до ул. Молдагуловой, от ул. Верхние Поля до Каширского шоссе по участкам;
- строительство Северного и Южного дублеров Кутузовского проспекта;
- строительство улично-дорожной сети для транспортного обслуживания Большого Сити, застройки Нагатинской поймы, МФЦ Рублево-Архангельского и Инновационного центра Сколково;
- строительство сети магистралей в ТиНАО - магистрали Солнцево-Бутово – Видное от Боровского шоссе до ул. Поляны, магистрали МКАД – пос. Коммунарка – аэропорт Остафьево, дублера Калужского шоссе и др.

До 2035 года планируется:

- завершение формирования Северо-Восточной хорды;
- строительство Юго-Восточной хорды от шоссе Энтузиастов до МКАД;
- строительство магистрали Печатники – Братеево от 3-го транспортного кольца до Люблинской ул.;
- строительство входов Носовихинского шоссе и Осташковского шоссе в пределы МКАД;
- строительство путепроводов через Ярославское направление МЖД, через Рижское направление МЖД и через Павелецкое направление.

Предложения по развитию улично-дорожной сети до 2035 г. в соответствии с Генеральным планом представлены на схеме № 2.1.2.

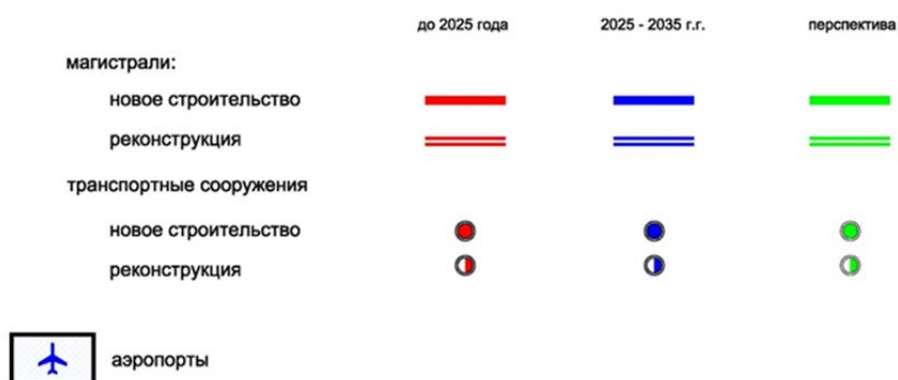
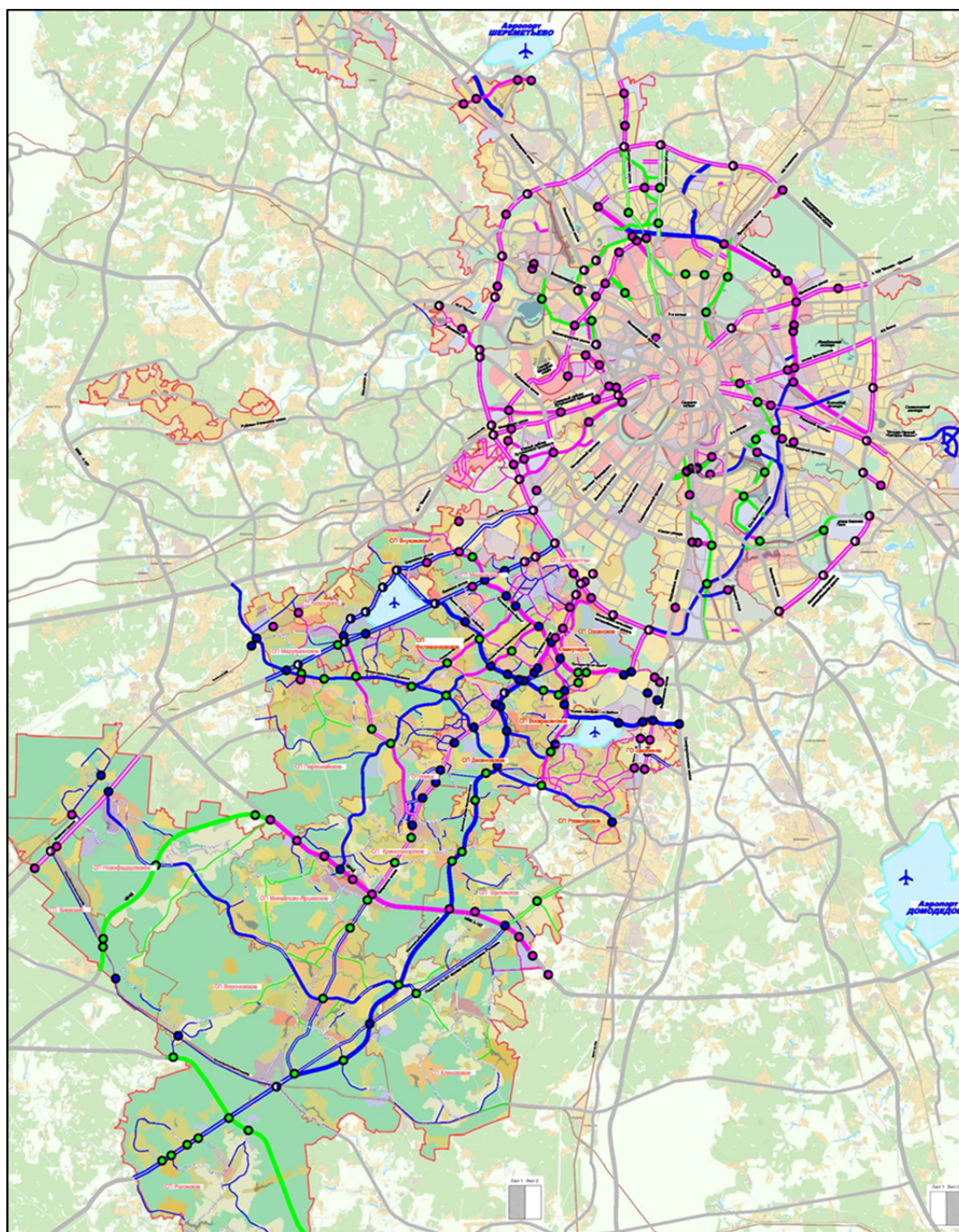


Схема № 2.1.2. Предложения по развитию улично-дорожной сети до 2035 г. в соответствии с Генеральным планом города Москвы.

2.2. Анализ имеющихся проработок и принятых решений по развитию скоростного внеуличного транспорта (метрополитена).

В соответствии с постановлением Правительства Москвы от 11 ноября 2014 года № 661-ПП «О внесении изменений в постановление Правительства Москвы от 4 мая 2012г. № 194-ПП до 2020 года предусматривается строительство линии Третий пересадочный контур (ТПК), в том числе вблизи рассматриваемой территории северо-западного участка от станции «Деловой Центр» до станции «Нижняя Масловка» и западного - «Хорошевская» - «Кунцевская».

Проект планировки участка линии метрополитена ТПК от станции «Деловой Центр» до станции «Нижняя Масловка» утвержден постановлением Правительства Москвы №813-ПП от 25.12.2012 г.

Вблизи рассматриваемой территории размещается станция «Шелепиха» ТПК вдоль Малого кольца Московской железной дороги (МК МЖД), севернее пересечения со Шмитовским проездом, пересадочная с проектируемым одноименным остановочным пунктом на МК МЖД.

К концу 2016 года предусматривается реконструкция Малого кольца Московской железной дороги с электрификацией, организацией городского пассажирского движения поездов, сооружением 31 остановочного пункта и формировании транспортно-пересадочных узлов с линиями метрополитена и радиальными направлениями железных дорог, в том числе на основе проектируемого остановочного пункта Шелепиха.

Материалами проекта «Актуализация Генеральной схемы развития Московского железнодорожного узла до 2020 года и разработка предложений по развитию до 2025 года» намечается сооружение 3-го и 4-го главных путей на Смоленском направлении МЖД участок Москва-Пассажирская-Смоленская - Одинцово.

Схема развития улично-дорожной сети и скоростного внеуличного транспорта, предусмотренные имеющимися проектными проработками, представлена в графической части настоящего раздела.

2.3. Определение величины въезда и выезда населения и работающих в утренний час «пик» с распределением по видам транспорта.

Расчет отправления и прибытия людей с рассматриваемой территории определен на максимальные часы «пик», в соответствии с имеющимися закономерностями использования транспорта при поездках типа: дом - работа.

Прогноз отправления и прибытия жителей и работающих выполнен на основе технико-экономических показателей. Распределение въезда-выезда населения, работающих и посетителей по видам транспорта в утренний час «пик» представлено в таблице № 2.3.1.

Таблица № 2.3.1.

I. Отправление (жители)			
%	человек	%	человек
100	жители: 13510¹	-	-
20	в час «пик»: 2702	100	2702
вид транспорта:			
I. индивидуальные автомобили		30	811
II. общественный транспорт		70	1891
II. Прибытие (работающие)			
%	человек	%	человек
100	работающие: 1926	-	-
60	в час «пик»: 1156	100	1156
вид транспорта:			
I. на автомобиле		30	347
II. общественный транспорт		70	809

Из приведенной выше таблицы видно, что в утренний час «пик» на автомобильном транспорте в утренний час «пик» к рассматриваемому объекту будет прибывать 347 человек, с учетом коэффициента наполнения 1.2 – 289 приведенных единиц в утренний час "пик", а отправление составит 811 человек, с учетом коэффициента наполнения 1.2 – 676 приведенных единиц в утренний час "пик". Таким образом, дополнительная нагрузка на улично-дорожную сеть составит 965 приведенных единиц в утренний час "пик".

2.4. Организация пешеходного движения и размещение внеуличных и наземных пешеходных переходов.

Пешеходные связи складываются в зонах формирования проектируемой жилой и общественной застройки. Пешеходные пересечения магистральных направлений районной улично-дорожной сети (Береговой проезд), предусматривается по существующему положению, т.е. по наземным пешеходным переходам. Пешеходные пересечения местного значения, на проектируемой территории, предусматриваются по наземным переходам типа «зебра», без светофорного регулирования движения транспорта и со светофорным регулированием движения транспорта.

В пределах квартальной застройки пешеходное движение будет осуществляться по тротуарам местных улиц, а также по пешеходной части внутриквартальных проездов.

Пешеходные тротуары предусматриваются шириной не менее 3,0 м.

¹ Расчет произведен на максимально возможное население.

В системе улиц местного значения, при малой интенсивности пешеходных потоков, ширина тротуаров может быть снижена с 3,0 до 2,25 метров (2,25 м - минимальная ширина для проезда встречных инвалидных колясок).

2.5. Транспортно-планировочное решение.

В составе данной работы были даны предложения по развитию улично-дорожной сети с учетом развития проектируемой территории.

Транспортно-планировочным решением предусмотрены мероприятия:

- Реконструкция Берегового проезда на участке от Новофилевского проезда до Шелепихинской набережной. Ширина проезжей части – 36,64 (2 боковых проезда по 8,5 м, разделенные зеленой полосой – подмостовым пространством), по 2 полосы движения в двух направлениях. Также предусматривается строительство внеуличного сооружения – моста через реку Москву, соединяющего Береговой проезд с Шелепихинской набережной. Ширина проезжей части – 19,64 м, по 2 полосы движения в двух направлениях.

- Строительство Проектируемого проезда 2017 на участке от Новофилевского проезда до Большой Филевской улицы. Ширина проезжей части – 15,0 м, по 2 полосы движения в каждом направлении.

Проектом также предусмотрено строительство местных проездов.

Мероприятия представлены на чертеже «Схема организации движения транспорта и пешеходов с размещением остановочных пунктов общественного транспорта, мест парковки легковых автомобилей (по расчетным периодам)».

Основные планировочные характеристики улично-дорожной сети представлены в таблице №2.5.1.

Таблица 2.5.1.

№ п/п	Перечень основных требований	Содержание требований (показатели)
	Планировочные показатели улично-дорожной сети	
1	<u>Продление Берегового проезда до Шелепихинской набережной с организацией съездов на территорию рассматриваемой застройки</u>	Реконструкция и новое строительство (боковые проезды и мост)
	Протяженность рассматриваемого участка	389,6 м
	Ширина проезжей части	36,64 м
	Движение наземного общественного транспорта	А1 «Филёвский бульвар – станция метро «Фили»»
	Тротуары	0,75 – 3,0 м
2	<u>Проектируемый проезд № 2017</u>	Новое строительство
	Протяженность рассматриваемого участка	1085,7 м
	Ширина проезжей части	15,0 м
	Движение наземного общественного транспорта	А 2 «Филёвский бульвар – станция метро «Шелепиха»»
	Тротуары	3,0 м

2.6. Предложения по развитию улично-дорожной сети на прилегающей территории.

В соответствии с перспективной схемой магистралей Генерального плана Москвы на период до 2035 года улицы и магистрали, прилегающие к рассматриваемой территории, имеют следующие категории:

- Шмитовский проезд - магистральные улицы общегородского значения II класса;
- Новофилевский проезд и Береговой проезд - магистральные улицы районного значения.

Вблизи рассматриваемой территории в соответствии с Адресной инвестиционной программой города Москвы на 2016-2018г. намечается;

- реконструкция Шелепихинской набережной на участке от Причального проезда до Пресненской набережной (2016-2018 г.г.);
- реконструкция Проектируемого проезда № 1672 на пересечении с Береговым проездом. Ширина проезжей части – 8,0 м, по 2 полосы движения в одном направлении;
- освобождение трассы для строительства Северного дублера Кутузовского проспекта (проектно-изыскательские работы 2015-2016 г.г., освобождение территории 2016-2018);
- осуществление комплекса мероприятий по транспортному обслуживанию ММДЦ СИТИ - строительство эстакады и путепровода над Смоленским направлением МЖД, продление Пресненской набережной (2015-2016 г.г.).

Северный дублер Кутузовского проспекта является инвестиционным объектом и будет реализован за счет средств Дорожного фонда. Сроки строительства городскими программами не определены.

После реализации вышеперечисленных мероприятий магистральная улично-дорожная сеть на прилегающей территории, предусмотренная перспективной схемой магистралей, будет сформирована полностью.

Развитие сети улиц районного и местного значения, обеспечивающих транспортное обслуживание проектируемой застройки на прилегающей территории, должно быть осуществлено в сроки, увязанные со сроками ее освоения.

2.7. Расчет плотности улично-дорожной сети.

Расчет плотности улично-дорожной сети выполнен в соответствии с Региональными нормативами градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения.

Площадь территории в границах разработки составляет 32,13 га.

Протяженность распределительной улично-дорожной сети – 4,99 км.

Плотность распределительной улично-дорожной сети 15,54 км/км². (при нормативной плотности распределительной улично-дорожной сети – 2 км/км²).

Плотность улично-дорожной сети соответствует нормативным требованиям.

2.8. Предложения по развитию и корректировке маршрутов наземного пассажирского транспорта.

В проекте планировки территории жилого микрорайона с бульваром, расположенного вдоль берега реки Москвы, Филёвского бульвара и проектируемого проезда № 2017 (Западный административный округ) предусматривается:

- строительство новой и реконструкция существующей улично-дорожной сети (УДС);
- проектирование и строительство жилого микрорайона;
- строительство объектов транспортной инфраструктуры.

Для осуществления транспортного обслуживания и подвоза населения к проектируемому жилому микрорайону необходимо разработать предложения по формированию новых и корректировке действующих маршрутов наземного общественного транспорта.

На основании проведённого анализа работы наземного пассажирского транспорта (НПТ) в непосредственной близости от рассматриваемой территории и в соответствии с предлагаемым к реализации планировочным решением, определены необходимые мероприятия по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и разработаны предложения по организации работы наземного пассажирского транспорта на прилегающей территории.

В соответствии с выполненным прогнозом, максимальный выезд из проектируемого жилого микрорайона на маршрутах НПТ составит порядка 1,9 тыс. человек.

На *первом этапе* реализации мероприятий по реконструкции существующей и строительству новой улично-дорожной сети в рассматриваемом районе, а также с учетом ввода в эксплуатацию строящейся станции «Шелепиха» линии Третьего пересадочного контура на участке «Деловой центр» - «Хорошевская» (открытие станции намечено на 2016 год по информации Комплекса градостроительной политики и строительства

города Москвы) предлагается корректировка маршрута № 152, работающего в рассматриваемом районе и организация нового маршрута А1.

Для оценки возможности подвоза пассажиров существующими маршрутами НПТ был проведён анализ загруженности действующих маршрутов ГУП «Мосгортранс» №№ 152 и 653, проходящих вблизи от проектируемого микрорайона.

Как показал анализ, резерв провозной способности на маршруте № 653 составляет около 10-20%, на маршруте № 152 порядка 40%.

Так как на Филевском бульваре отсутствует резерв для отстоя подвижного состава, то на автобусном маршруте № 152 частота движения увеличиваться не будет. Имеющийся резерв провозной способности позволит дополнительно перевезти порядка 150 пассажиров в час. Основная нагрузка по перевозу населения (порядка 1000 чел.) проектируемой жилой застройки и прилегающих территорий будет приходиться на предлагаемый автобусный маршрут № А1 с частотой движения 15 ед. в час. При вводе в эксплуатацию жилой застройки по результатам обследования пассажиропотоков частота движения на маршруте № А1 возможно будет скорректирована.

Для организации транспортного обслуживания проектируемого микрорайона предлагается организовать новый автобусный маршрут ГУП «Мосгортранс» № А1 ««Силикатный з-д.» – «Новый мкр.»» с трассой следования: 1-й Силикатный пр. – Шелепихинское шоссе – «м. Шелепиха» – Большая Филёвская улица – новая УДС – Новофилевский проезд».

Длина предлагаемого маршрута – 4,6 км. Планируемая частота движения – 15 ед./ч. Время обратного рейса составит 45 мин, выпуск на предлагаемом маршруте – 12 автобусов большой вместимости. Единовременный отстой подвижного состава – 5 ед.

Регулирование и межсменный отстой подвижного состава автобусного маршрута № А1 предлагается осуществлять на отстойно-разворотной площадке (ОРП) с конечной станцией «Силикатная» ГУП «Мосгортранс». Она расположена по адресу: 1-й Силикатный проезд, д. 12 корпус 1. На ОРП осуществляется межсменный отстой подвижного состава и регулируются автобусные маршруты №№ 4, 6, 27 и 294. Конечная станция размещена в отдельно стоящем двухэтажном здании. Здесь же организованы и обеды водителей. Площадь ОРП составляет около 0,63 га. Площадка используется для регулирования и межсменного отстоя подвижного состава автобусных маршрутов №№ 4, 6, 27 и 294 с общим выпуском 17 единиц автобусов большой вместимости (БВ). В единовременном отстое – 7 единиц БВ. Площадь для отстоя 7 единиц БВ составляет 0,14 га. Площадь земельного участка под здание конечной станции составляет 0,07 га. Таким образом, резерв площади ОРП составляет порядка 0,42 га. Планируемый выпуск на предлагаемом маршруте № А1 составит 12 автобусов большой вместимости. В единовременном отстое будет находиться около 5 единиц подвижного состава БВ. Необходимая площадь для отстоя 5 единиц БВ (на перспективу

6 единиц) составит 0,1 га (на перспективу 0,12 га). Следовательно, площадь ОРП позволяет разместить на ней дополнительный подвижной состав.

На *перспективу* при условии строительства моста через Москва-реку, предлагается изменить трассу следования организованного на первом этапе нового автобусного маршрута ГУП «Мосгортранс» № А1 ««м. «Фили» – «Силикатный 3-д»». Изменённая трасса следования: 1-й Силикатный пр. – Шелепихинское шоссе – ст. Шелепиха – новая УДС – Большая Филёвская улица – Новозаводская улица - станция метро «Фили».

Длина предлагаемого на перспективу маршрута составит 5,5 км. Планируемая частота движения – 15 ед./ч. Время обратного рейса - около 50 мин, выпуск на предлагаемом маршруте – 13 автобуса большой вместимости. Единоновременный отстой подвижного состава – 6 ед.

Регулирование и межсменный отстой подвижного состава автобусного маршрута № А1 предлагается сохранить на площадке с конечной станцией «Силикатная».

Для организации транспортного обслуживания территории жилого микрорайона предлагается:

- обустроить два новых остановочных пункта на проектируемой УДС вдоль жилого микрорайона. Длина фронта посадки составит 40 м с обустройством заездных карманов и установкой павильонов ожидания;
- на перспективу обустроить новый остановочный пункт на проектируемой УДС ведущей к проектируемому мосту. Длина фронта посадки составит 40 м с обустройством заездных карманов и установкой павильонов ожидания.

Для удобства пассажиров и безопасного подхода к проектируемым остановочным пунктам и проектируемой застройке необходимо обустроить вызывные светофорные объекты и пешеходные переходы.

После открытия предлагаемого маршрута № А1, а также частичного изменения трассы маршрута № 152, с учётом перераспределения пассажиропотоков возможно проведение дополнительной корректировки трасс следования маршрутов и режимов движения.

Предлагаемый вариант работы маршрутов наземного пассажирского транспорта в районе проектируемого микрорайона приведен на чертежах «Схема проектируемого обслуживания района наземным общественным транспортом» на первую очередь строительства и на расчетный срок.

2.9. Расчет потребности в местах парковки легковых автомобилей.

На основании исходных данных был выполнен расчет требуемого количества машиномест. Расчет потребности в местах организованного хранения легковых автомобилей посетителей и сотрудников проектируемой застройки выполнен в соответствии с Постановлением Правительства Москвы № 945 от 23.12.15 г. «Об утверждении региональных нормативов

градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения».

Расчет количества парковок для постоянного хранения:

$$N_{\text{п}} = \frac{S}{S_1} * K_1 * K_2, \text{ где}$$

$N_{\text{п}}$ - количество парковочных мест постоянного хранения автотранспортных средств;

S - суммарная поэтажная площадь объекта;

S_1 - показатель суммарной поэтажной площади объекта на одно машиноместо для постоянного хранения автотранспортных средств;

K_1 - уточняющий коэффициент соотношения численности дневного населения и населения, проживающего на территории района города Москвы. (Место расположения объекта- район Филевский парк. Зона «2», $K_1=0,9$);

K_2 - уточняющий коэффициент к расчетному количеству парковок в зависимости от доступности территории городским пассажирским транспортом. (Только городской наземный общественный пассажирский транспорт, $K_2=0,85$).

Расчет количества парковок для временного хранения индивидуального транспорта:

$$N_{\text{в}} = \frac{S}{S_2} * K_3 * K_2, \text{ где}$$

$N_{\text{в}}$ - количество парковочных мест временного хранения автотранспортных средств;

S - суммарная поэтажная площадь объекта;

S_2 - показатель суммарной поэтажной площади объекта на одно машиноместо для временного хранения автотранспортных средств;

K_3 - уточняющий коэффициент урбанизации. (Зона урбанизации Т-5, $K_3=0,80$);

K_2 - уточняющий коэффициент к расчетному количеству парковок в зависимости от доступности территории городским пассажирским транспортом (Только городской наземный общественный пассажирский транспорт, $K_2=0,85$).

Расчет требуемого количества машиномест и предлагаемые варианты размещения представлены ниже в таблице.

Расчет требуемого количества машиномест и предлагаемое размещение (выполнен в соответствии с ППМ № 945-ПП от 23.12.2015¹⁾)

№ участков на плане	Наименование объекта капитального строительства	S		S ₁ Показатель суммарной поэтажной площади объекта на одно машино-место для постоянного хранения	K1	K2	K3	S ₁ Показатель суммарной поэтажной площади объекта на одно машино-место для временного хранения	Нормативное кол-во м/мест			Кол-во м/мест, предусмотренных к размещению проектом в границах зон планируемого размещения объектов, жилых кварталов						
		жилая часть	нежилая часть						постоянного хранения	временного хранения	гостевого хранения	постоянного хранения	временного хранения	гостевого хранения	в том числе предусмотрено к размещению в гаражах			
3	Жилой комплекс	258,4	23,85, в т.ч:	80	0,9	0,85	0,8	60	2471	148	247	2471 ²	148	247 ³	2300			
			6,0 - ДОО					440		10								
			7,0 – полук.					330		15								
2	Школа на 1100 мест	-	15,18	-	-			440	-	24	-	-	24	-	-			
1	Школа на 650 мест		8,97					440		14			14					
7	Объект предпринимательства		15,0					60		170			170		150			
5,6	Жилой комплекс	191,0	14,0, в т.ч:	90	0,9			60	1624	135	163	1674	135	163	1600 ⁴			
			6,0 - ДОО					440		5								
4	Жилой комплекс	91,0	14,0, в т.ч:	80				60	870	96	87	870	96	87	900			
			3,0 - ДОО					440		10								
ИТОГО МАШИНОМЕСТ (по видам хранения)									4965	587	497	5015	587	497	4950			
ИТОГО МАШИНОМЕСТ									6049			6099						

¹ - «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения».

² - В том числе 171 м/место – на территории УДС в радиусе доступности.

³ - В том числе – 70 м/мест возможно разместить в парковочных карманах боковых проездов под планируемым мостом.

⁴ - В том числе многоуровневый гараж на 750 м/мест (участок № 9)

Номер участка на плане берется в соответствии со схемой 2.9.1. «План функционально-планировочной организации. Планируемое размещение машиномест».

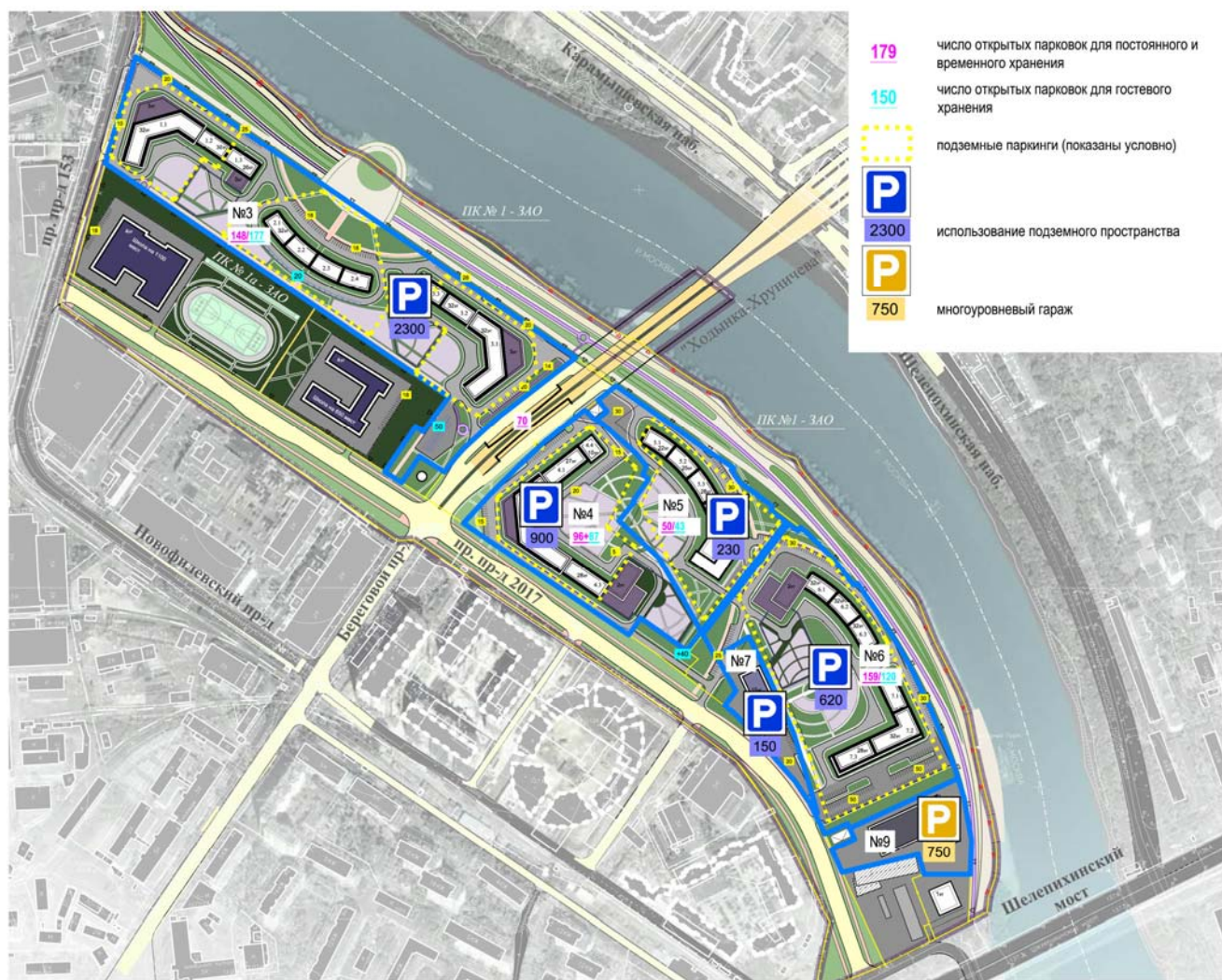


Схема 2.9.1. «План функционально-планировочной организации. Планируемое размещение машиномест».

На рассматриваемой территории предусматривается размещение 6099 машиномест.

2.10. Расчет интенсивности движения и загрузки улично-дорожной сети транспортными потоками.

Рассматриваемые земельные участки с кадастровыми номерами 77:07:002003:20 и 77:07:002003:7 расположены по адресу: Береговой проезд, вл.2 и Береговой проезд, вл. Обслуживание данных земельных участков осуществляться с Берегового проезда и Новофилевской улицы. На перспективу, транспортное обслуживание предполагается осуществлять с Берегового проезда, Новофилевской улицы и проектируемой местной улично-дорожной сети. Транспортная нагрузка от проектируемого объекта на улично-дорожную сеть в утренние часы "пик" рабочих дней рассчитана на основании данных, предоставленных заказчиком, и в соответствии с закономерностями, применяемыми при расчетах въезда/выезда населения и работающих от объектов. Нагрузка составит – 676 пр.ед. выезжающих с проектируемой территории и 289 пр.ед. прибывающих к проектируемой территории в утренний час "пик".

Все данные по изменению организации движения на рассматриваемой территории были введены в транспортную модель Москвы и Московского региона, созданную на базе лицензионного программного комплекса ЕММЕ.

Институт выполняет расчеты с 1998 года, регулярно обновляя базу данных программы, состоящую из транспортно-планировочных районов прибытия-отправления; сетей автомобильного, пассажирского наземного транспорта, сетей метрополитена и железных дорог; линий пересадок и др.

Графическая часть модели была дополнена новыми элементами сети на основании разработанной схемы организации движения транспорта, а также новыми транспортно-планировочными районами прибытия-отправления, увеличены емкости существующих районов для отражения развития застройки.

Расчеты проведены на "существующее положение" и на расчетный срок (с учетом предложений по развитию новых территорий за МКАД).

Результаты расчетов, проведенных в программном комплексе ЕММЕ для «существующего положения», показывающих интенсивность движения транспорта на улично-дорожной сети (в приведенных единицах в утренний час «пик» в одном направлении), представлены в таблице № 2.10.1.

Таблица № 2.10.1.

№ п/п	Магистраль	Размеры движения	Уровень загрузки
1	Береговой проезд	470 - 500	0,55 - 0,59
2	Новофилевская улица	470 - 500	0,55 - 0,59

В районе рассматриваемых земельных участков Береговой проезд и Новофилевская улица работают с запасом пропускной способности.

Результаты расчетов, проведенных в программном комплексе ЕММЕ для «расчетного срока», показывающих интенсивность движения транспорта

на улично-дорожной сети (в приведенных единицах в утренний час «пик» в одном направлении), представлены в таблице № 2.10.2.

Таблица № 2.10.2

№ п/п	Магистраль	Размеры движения	Уровень загрузки
1	Береговой проезд	940 - 1890	0,40 - 0,82
2	Новофилевская улица	340 - 740	0,21 - 0,32
3	Проектируемая местная улично-дорожная сеть	110 - 1400	0,07 - 0,87
4	Новый Мост через реку Москва	1810 - 3040	0,54 - 0,91

В районе рассматриваемого объекта на расчетный срок Береговой проезд в утренний час «пик» будет работать на пределе и с запасом пропускной способности. Новофилевская улица в утренний час «пик» будет работать с запасом пропускной способности. Проектируемая местная улично-дорожная сеть в утренний час «пик» будет работать на пределе и с запасом пропускной способности. Новый Мост через реку Москва в утренний час «пик» будет работать с запасом пропускной способности в направлении области и на пределе пропускной способности в направлении центра.

Мероприятия по реконструкции и новому строительству улично-дорожной сети в районе рассматриваемой территории позволят улучшить транспортную ситуацию. Но в связи с развитием прилегающих территорий уровень загрузки улично-дорожной сети останется на уровне работы на пределе пропускной способности. Суммарная нагрузка от объекта составит 965 пр. ед. в утренний час «пик», которая распределится на новую улично-дорожную сеть, Береговой проезд и Новофилевскую улицу.

ВЫВОДЫ

1. Работа «Подготовка проекта планировки территории жилого микрорайона с бульваром, расположенной вдоль берега реки Москвы, Филевского бульвара и проектируемого проезда № 2017 (Западный административный округ)» выполнена в соответствии с государственным контрактом № 0173200022711000191 на основании решения Градостроительно-земельной комиссии города Москвы от 01.10.2015 г. № 32 (пункт 1), по поручению «Главстрой Девелопмент».

2. Рассматриваемая территория расположена в Западном административном округе города Москвы. Территория ограничена действующими красными линиями: с севера и с запада – р. Москвой, с востока – Большой Филевской улицей, с юга – Новофилевским проездом (пр.пр. № 153). По рассматриваемой территории проходят красные линии Берегового проезда и ПК № 1 «Бульвар (4 участка) вдоль р. Москвы в районе Филевский парк», предлагаемые к отмене.

3. В районе рассматриваемых земельных участков Береговой проезд и Новофилевская улица работают с запасом пропускной способности.

4. Для организации транспортного обслуживания проектируемого микрорайона предлагается организовать новый автобусный маршрут ГУП «Мосгортранс» № А1 «Филёвский бульвар – станция метро «Фили»» с трассой следования: Филёвский бульвар – Новофилёвский проезд – новая УДС – Большая Филёвская улица – Новозаводская улица - станция метро «Фили». Длина предлагаемого маршрута – 4 км. Планируемая частота движения – 15 ед./ч. Время обратного рейса составит 40 мин, а выпуск на предлагаемом маршруте – 10 автобусов большой вместимости.

В случае строительства моста через Москва-реку, предлагается организовать новый автобусный маршрут ГУП «Мосгортранс» № А2 «Филёвский бульвар – станция метро «Шелепиха»» с трассой следования: Филёвский бульвар – Новофилёвский проезд – новая УДС – Шелепихинское шоссе - станция метро «Шелепиха». Длина предлагаемого маршрута – 4 км. Планируемая частота движения – 5 ед./ч. Время обратного рейса составит 40 мин, а выпуск на предлагаемом маршруте – 4 автобуса большой вместимости.

Существующая схема маршрутов наземного городского пассажирского транспорта, работающих в рассматриваемом районе и на прилегающей территории, представлена на чертеже «Схема существующего положения обслуживания района наземным городским пассажирским и скоростным внеуличным транспортом. Наземный городской пассажирский транспорт» настоящего раздела.

5. Обслуживание рассматриваемой территории скоростным внеуличным транспортом обеспечено несколькими линиями скоростного внеуличного транспорта.

6. При проведении визуального обследования рассматриваемой территории выявлено, что временное хранение и паркирование личного

автотранспорта производственной и коммунально-складской застройки осуществляется в настоящий момент на территории проектирования и на местной улично-дорожной сети.

7. Предпосылки развития транспортной инфраструктуры выявлены с учетом анализа имеющихся предложений по развитию территории и городских программ развития объектов транспортной инфраструктуры. Первоочередные мероприятия по развитию улично-дорожной сети Москвы определены Адресной инвестиционной программой города Москвы (АИП).

8. Максимальная нагрузка от проектируемой территории на улично-дорожную сеть в утренний час «пик» составит 965 пр. ед. в час.

9. В районе рассматриваемого объекта на расчетный срок Береговой проезд в утренний час «пик» будет работать на пределе и с запасом пропускной способности. Новофилевская улица в утренний час «пик» будет работать с запасом пропускной способности. Проектируемая местная улично-дорожная сеть в утренний час «пик» будет работать на пределе и с запасом пропускной способности. Новый Мост через реку Москва в утренний час «пик» будет работать с запасом пропускной способности в направлении области и на пределе пропускной способности в направлении центра.

10. В составе данной работы были даны предложения по развитию улично-дорожной сети с учетом развития проектируемой территории.

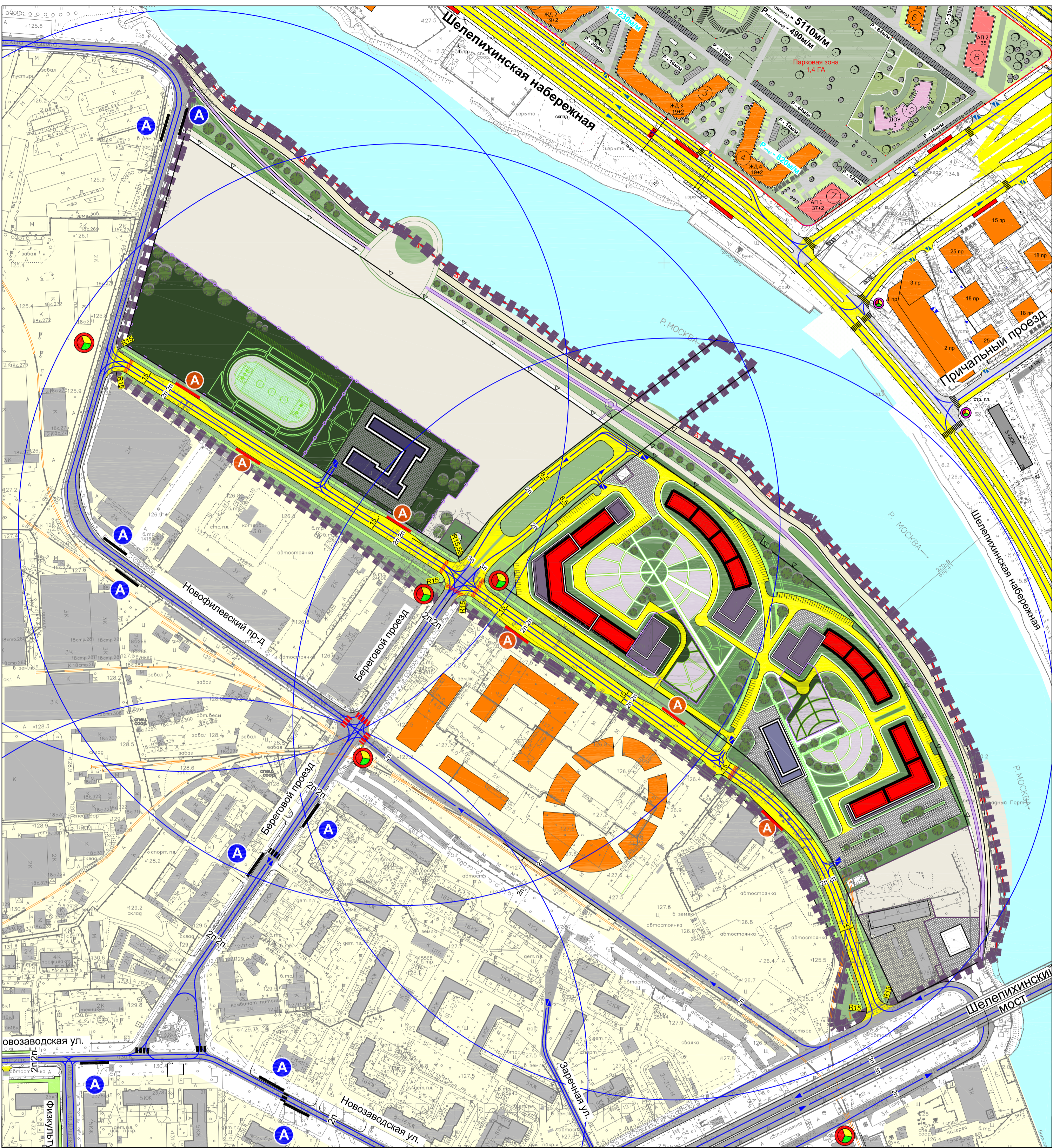
11. Плотность распределительной улично-дорожной сети $15,54 \text{ км/км}^2$. (при нормативной плотности распределительной улично-дорожной сети – 2 км/км^2). Плотность улично-дорожной сети соответствует нормативным требованиям.

12. На основании проведенного анализа работы наземного пассажирского транспорта (НПТ), в непосредственной близости от рассматриваемой территории и в соответствии с предлагаемым к реализации планировочным решением, определены необходимые мероприятия по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры и разработаны предложения по организации работы наземного пассажирского транспорта на прилегающей территории.

13. Расчет машиномест согласно Постановлению Правительства Москвы № 945 от 23.12.15 г. «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения» предусматривает размещение 6099 машиномест:

- 5015 машиномест постоянного хранения; в том числе 4050 – в подземных паркингах планируемых жилых комплексов, 150 – в подземном паркинге планируемого общественного объекта и 750 – в планируемом наземном паркинге;
- 587 машиномест – временного хранения;
- 497 машиномест – гостевого хранения.

ГРАФИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- граница разработки
- => направление движения транспорта

СФЕТОФОРНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

- существующие
- проектируемые

НАЗЕМНЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ:

- существующие
- новые
- 2п количество полос движения

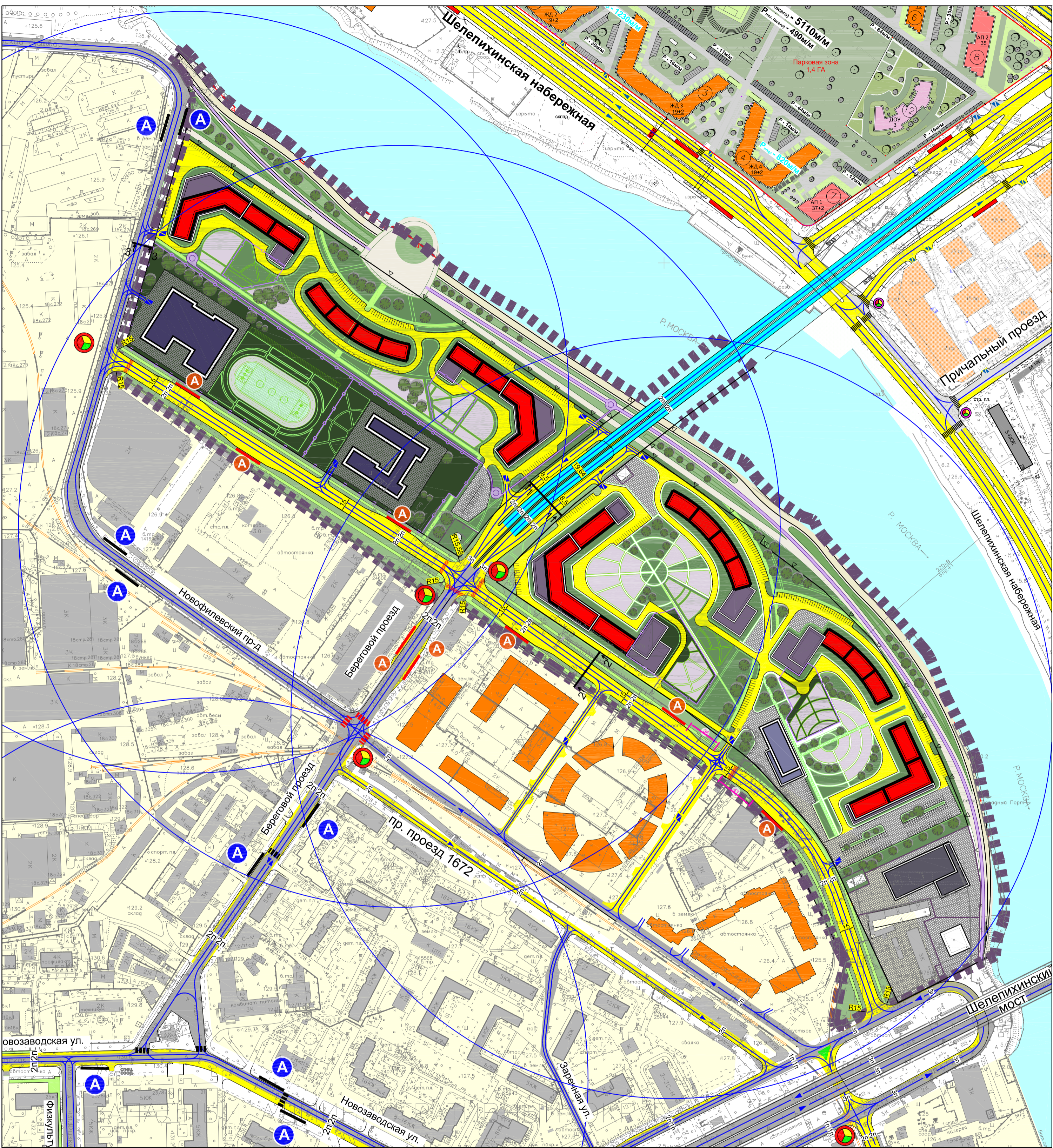
ОСТАНОВКИ НАЗЕМНОГО ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

- существующие
- проектируемые
- радиус пешеходной доступности R=400 м)
- существующие остановки наземного пассажирского транспорта
- проектируемые остановки наземного пассажирского транспорта

УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ:

- существующая
- проектируемая в уровне земли

Гос. контракт № 0173200022711000191					
Проект планировки территории жилого микрорайона с бульваром, расположенной вдоль берега реки Москвы, Филевского бульвара и проектируемого проезда № 2017					
ИЗМ.			СТАДИЯ		
КОП.УЧ.			ЛИСТ		
ЛИСТ			ЛИСТОВ		
№ ДОК.			П		
ПОДП.			1		
ДАТА			5		
Транспортное обслуживание территории					
Схема организации движения транспорта и пешеходов, размещения остановочных пунктов общественного транспорта, мест хранения, парковки легковых автомобилей (первая очередь), М 1:2000					



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- граница разработки
- => направление движения транспорта

СФЕТОФОРНЫЕ ОБЪЕКТЫ:

- светофор существующий
- светофор проектируемый

НАЗЕМНЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ:


- пешеходный переход существующий
- пешеходный переход новый
- 2п количество полос движения

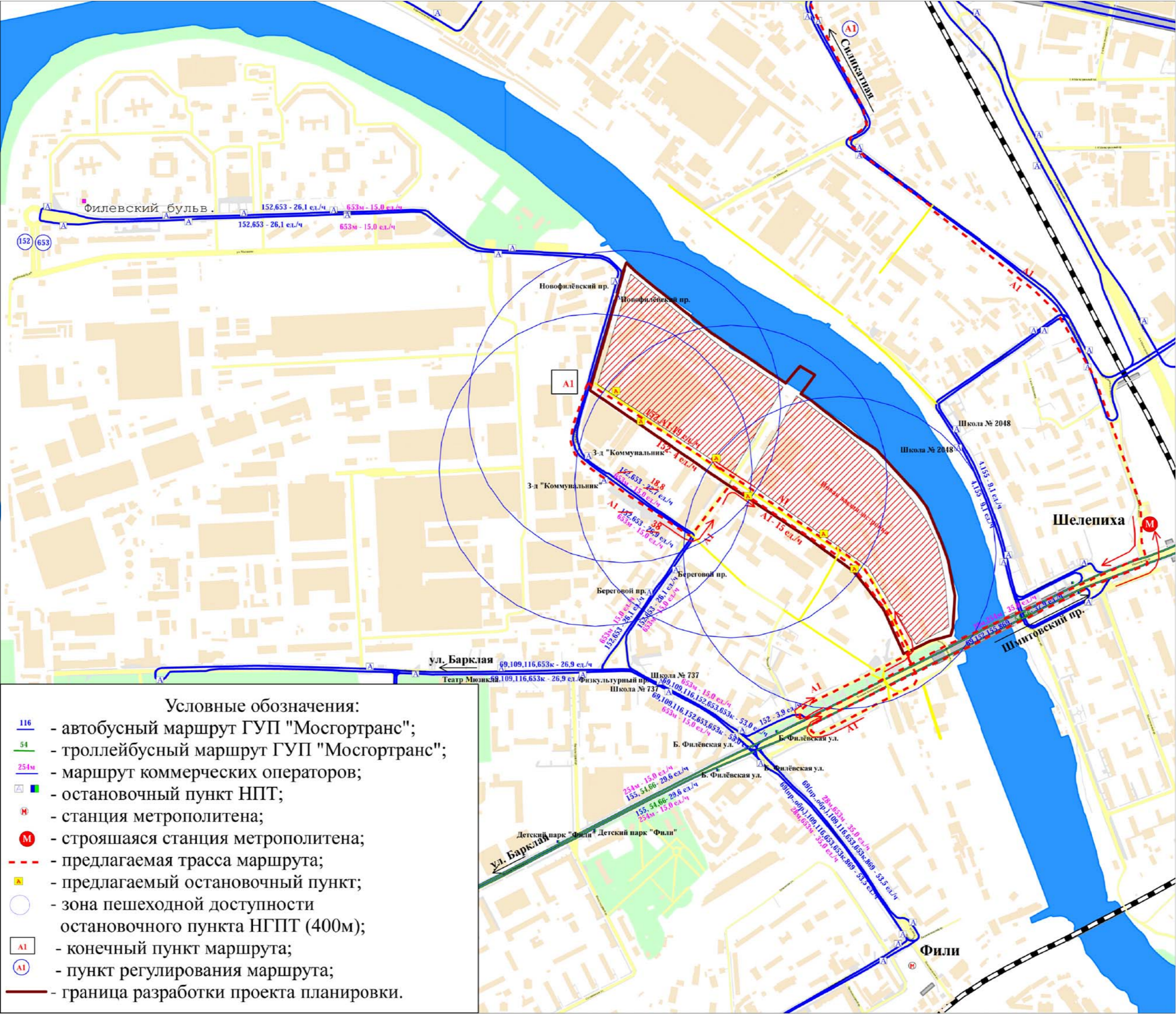
ОСТАНОВКИ НАЗЕМНОГО ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА


- остановка существующая
- остановка проектируемая
- радиус пешеходной доступности R=400 м
- остановка существующая наземного пассажирского транспорта
- остановка проектируемая наземного пассажирского транспорта

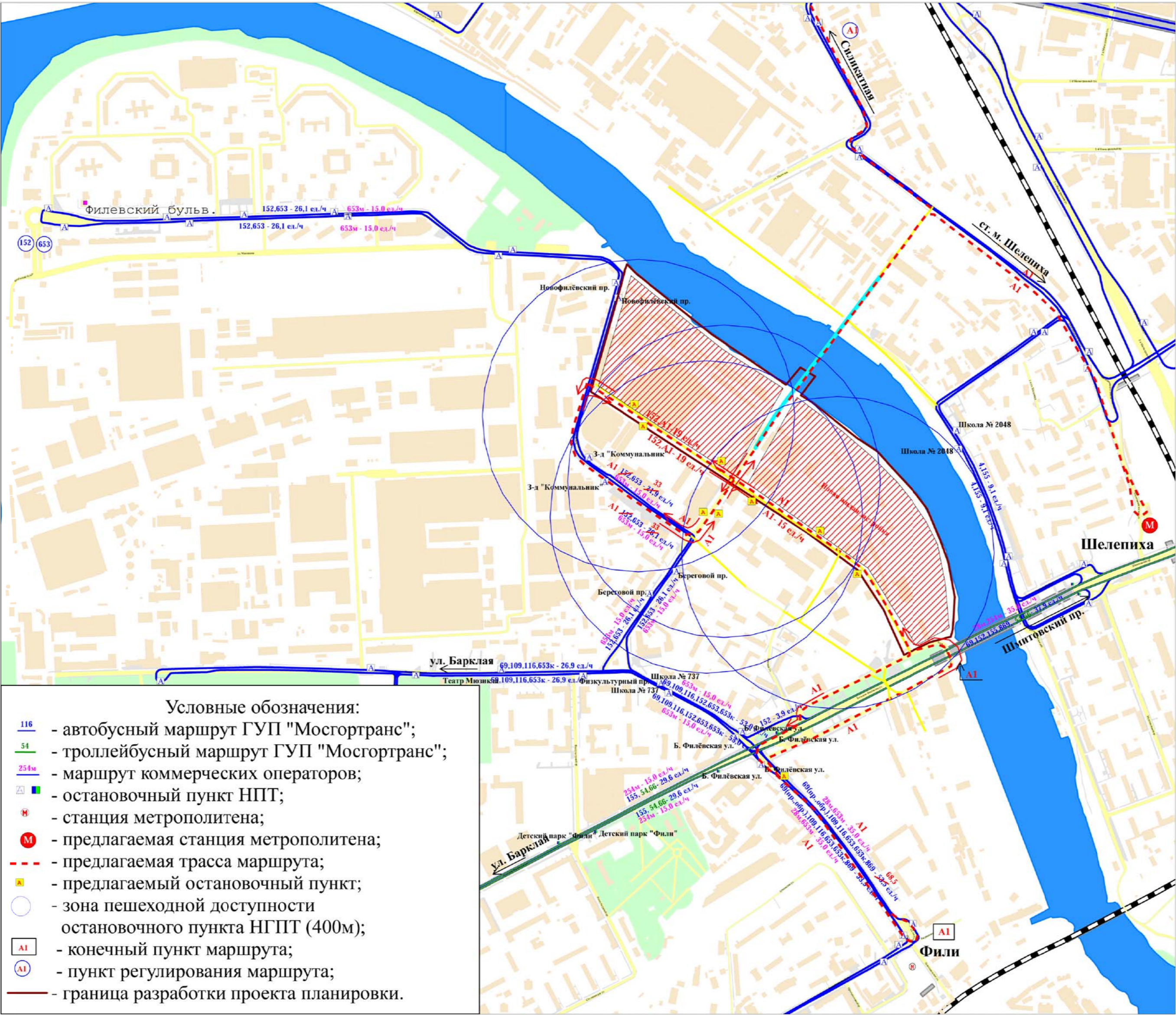
УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ:

- дорога существующая
- дорога проектируемая в уровне земли
- дорога проектируемая вне уличная


							Гос. контракт № 0173200022711000191				
							Проект планировки территории жилого микрорайона с бульваром, расположенной вдоль берега реки Москвы, Филевского бульвара и проектируемого проезда № 2017				
ИЗМ.	КОП.	Л.	№ ДОК.	ПОДП.	ДАТА		Транспортное обслуживание территории (проект)		СТADIЯ	ЛИСТ	ЛИСТОВ
									П	2	5
							Схема организации движения транспорта и пешеходов с размещением остановочных пунктов общественного транспорта, мест хранения, парковки легковых автомобилей (на расчетный срок). М 1:2000				
							 КОМПЕТ. ПО АРХИТЕКТУРЕ И ГРАЖДАНСКОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ ГЕНЕРАЛ-ДИРЕКТОР				

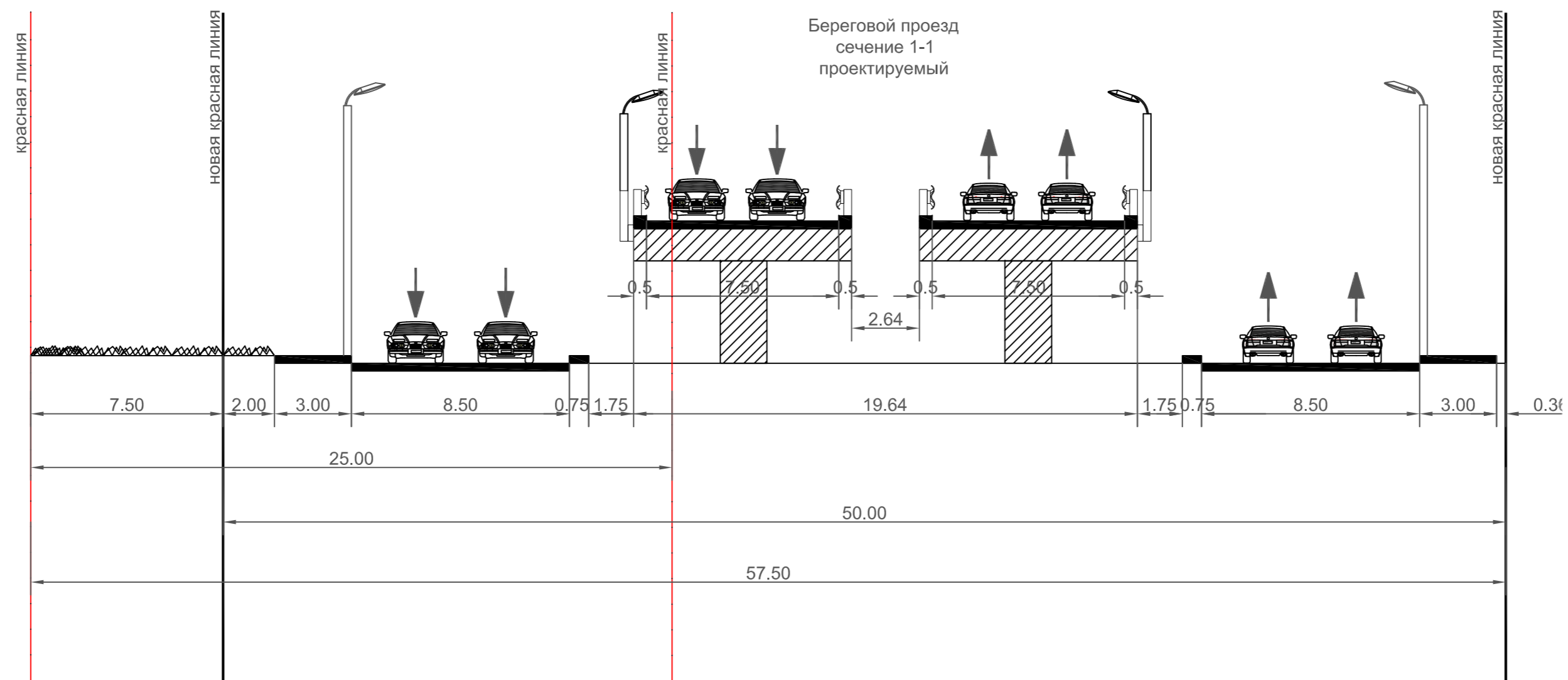
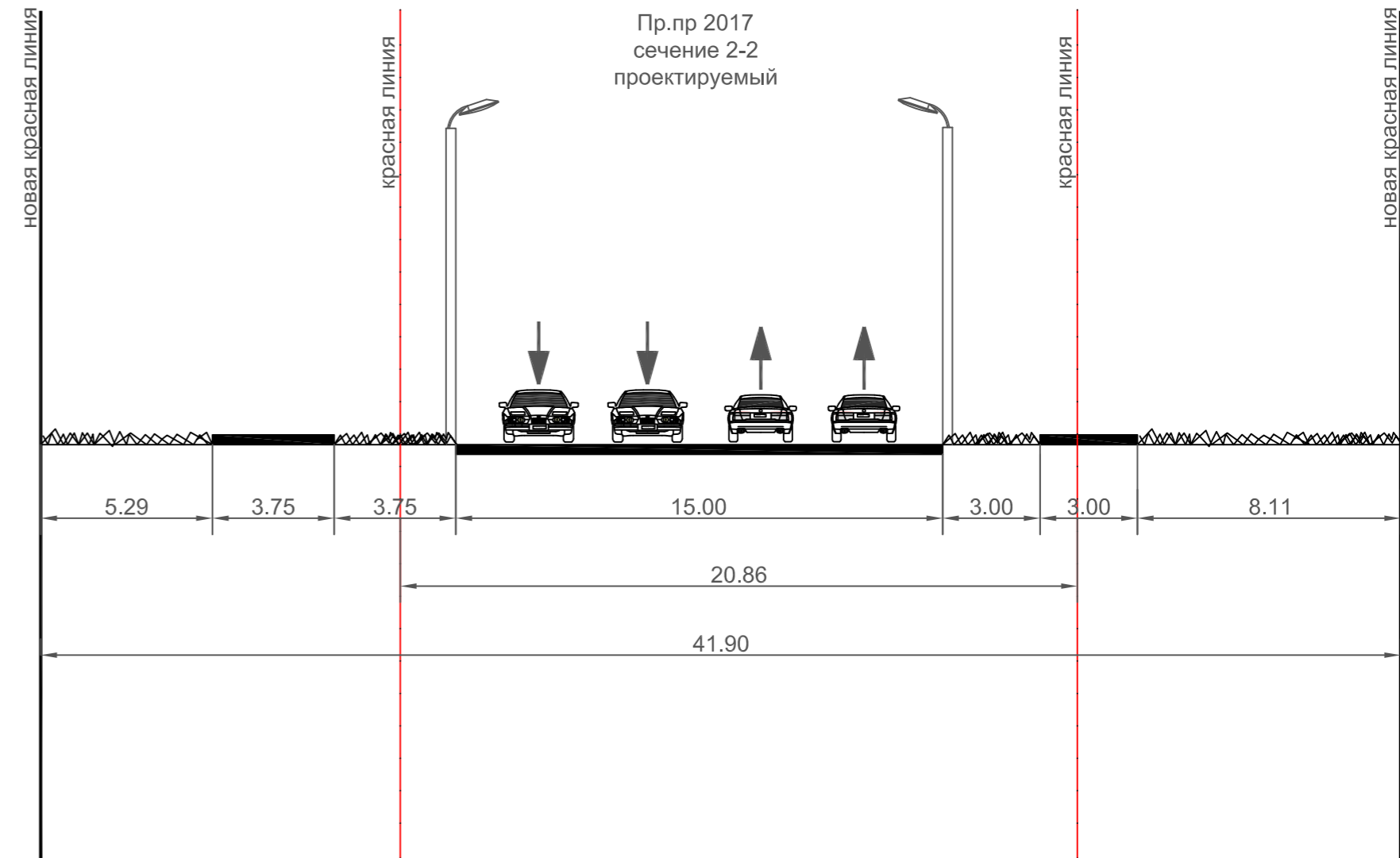
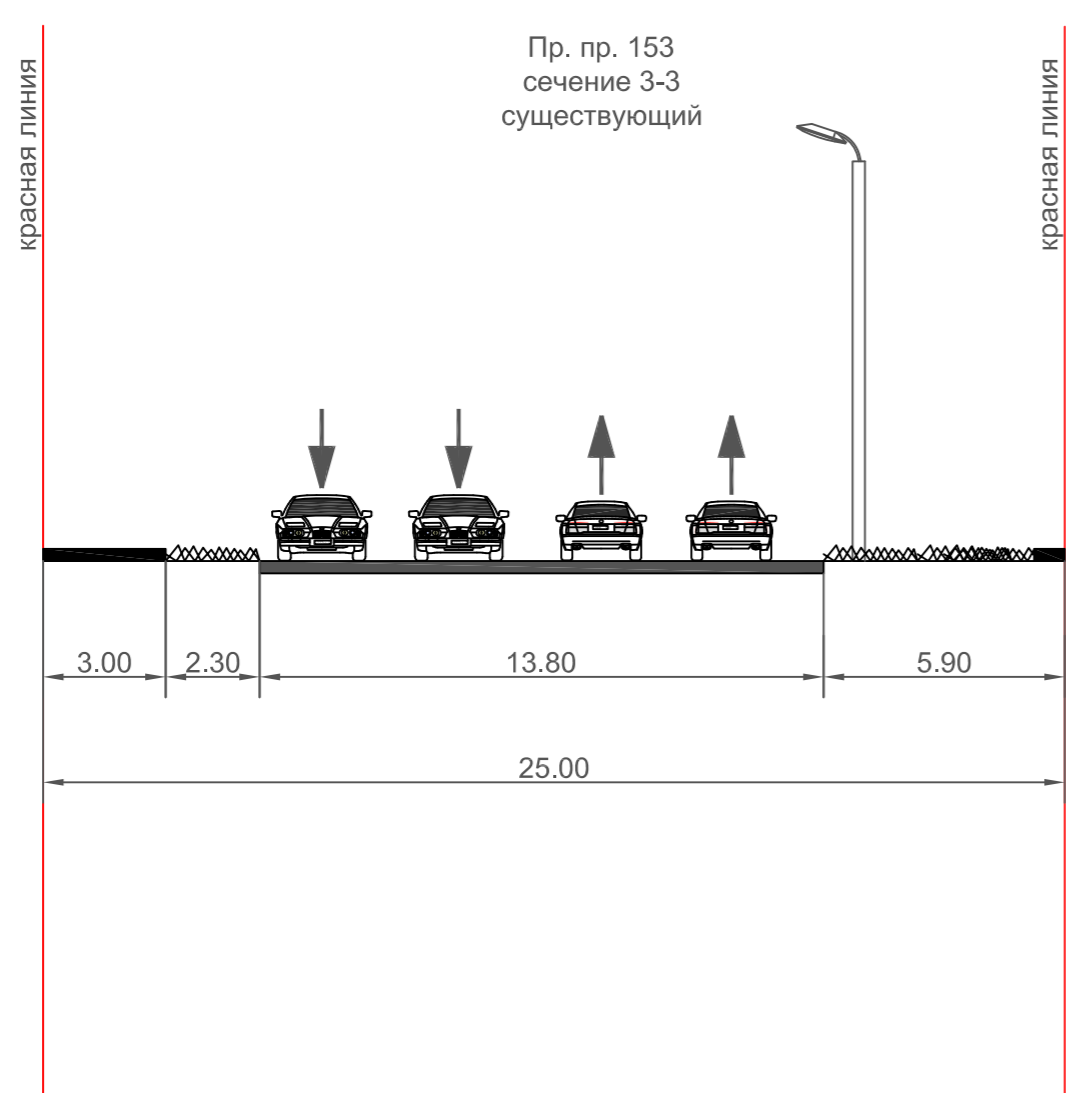



						Гос. контракт № 0173200022711000191			
						Проект планировки территории жилого микрорайона с бульваром, расположенной вдоль берега реки Москвы, Филевского бульвара и проектируемого проезда № 2017			
ИЗМ.	КОЛ.УЧ.	ЛИСТ	№ ДОК.	ПОДП.	ДАТА	Транспортное обслуживание территории (проект)	СТАДИЯ	ЛИСТ	ЛИСТОВ
							П	3	5
						Схема проектируемого обслуживания района наземным общественным транспортом и скоростным внеуличным транспортом. I этап. М 1:10000	 КОМИТЕТ ПО АРХИТЕКТУРЕ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВУ ГОРОДА МОСКВЫ		



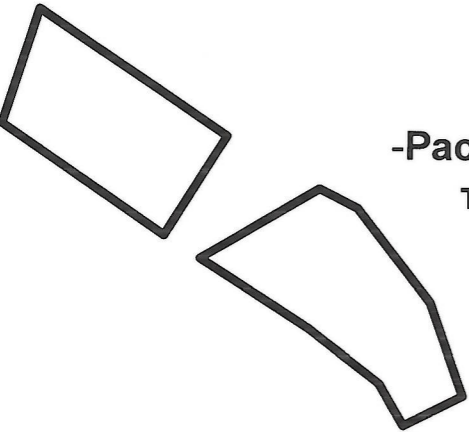
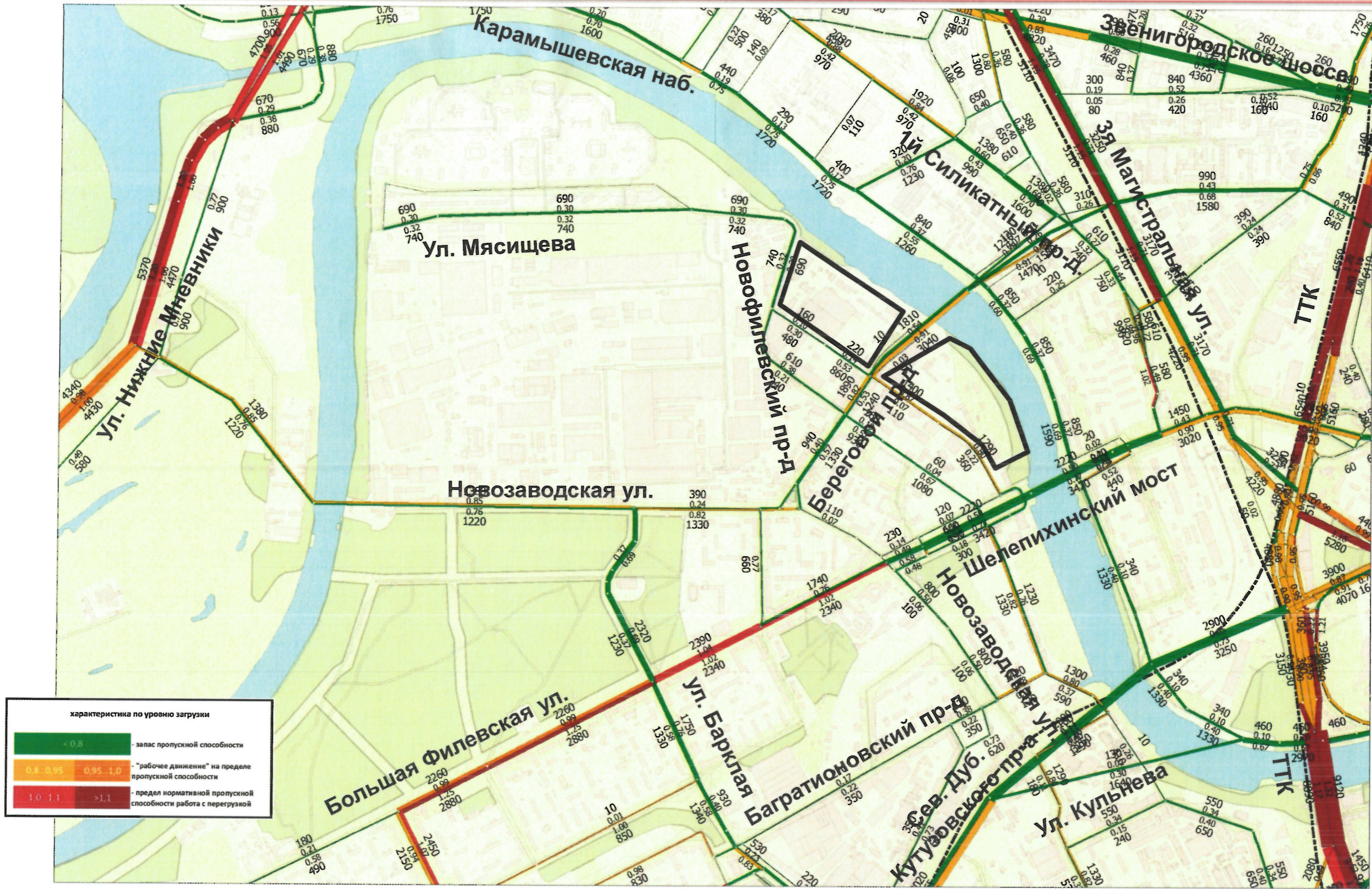
- Условные обозначения:
- 116 - автобусный маршрут ГУП "Мосгортранс";
 - 34 - троллейбусный маршрут ГУП "Мосгортранс";
 - 254м - маршрут коммерческих операторов;
 - △ - остановочный пункт НПТ;
 - М - станция метрополитена;
 - М - предлагаемая станция метрополитена;
 - - предлагаемая трасса маршрута;
 - △ - предлагаемый остановочный пункт;
 - - зона пешеходной доступности остановочного пункта НППТ (400м);
 - AI - конечный пункт маршрута;
 - AI - пункт регулирования маршрута;
 - - граница разработки проекта планировки.

						Гос. контракт № 0173200022711000191				
						Проект планировки территории жилого микрорайона с бульваром, расположенной вдоль берега реки Москвы, Филевского бульвара и проектируемого проезда № 2017				
ИЗМ.	КОЛ.УЧ.	ЛИСТ	№ ДОК.	ПОДП.	ДАТА					
						Транспортное обслуживание территории (проект)		СТАДИЯ	ЛИСТ	ЛИСТОВ
								П	4	5
						Схема проектируемого обслуживания района наземным общественным транспортом и скоростным внеуличным транспортом. Расчетный срок. М 1:10000		 КОМИТЕТ ПО АРХИТЕКТУРЕ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВУ ГОРОДА МОСКВЫ		



						Гос.контракт № 0173200022711000191			
						Проект планировки территории жилого микрорайона с бульваром, расположенной вдоль берега реки Москвы, Филевского бульвара и проектируемого проезда № 2017			
ИЗМ.	КОЛ.УЧ.	ЛИСТ	№ ДОК.	ПОДП.	ДАТА	Транспортное обслуживание территории (проект)	СТАДИЯ	ЛИСТ	ЛИСТОВ
							П	5	5
						Существующие и проектируемые поперечные профили основных магистралей и проездов М 1:2000		 КОМИТЕТ ПО АРХИТЕКТУРЕ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВУ ГОРОДА МОСКВЫ	

6/M



-Рассматриваемая территория



ИНСТИТУТ
ГЕНПЛАНА
МОСКВЫ

Первый зам. директора	Григорьев О.Д.	2016	Договор № ?	Заказчик: ?		
Глав. инженер	Крестмейн М.Г.		Тема: «Схема транспортного обслуживания земельных участков по адресу: Береговой проезд, вл.2 (кадастровый номер 77:07:002003:20) и Береговой проезд, вл.3 (кадастровый номер 77:07:002003:7), с учетом мероприятий по реконструкции прилегающей улично-дорожной сети».			
Рук. НПО ТИД	Бахирев И.А.		Раздел: Организация транспортного обслуживания		Стадия	Лист
Зам. рук. НПО ТИД	Сигаева Т.В.					Листов
Нач. маст. Развития УДС	Ожерельева Н.А.		Чертеж: Картограмма транспортных потоков (расчетный срок)		1	1
ГИП	Сигаев С.С.					
Вед. инженер	Смолянинов Я.В.		ГРУП "НИИПИ Генплана Москвы"		Проектировщик НПО ТИД №5	
Нормоконтроль	Макурина Г.А.					