

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

РАЗВИТИЕ РЕЧНОЙ ПРИЧАЛЬНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2024





АКТУАЛЬНАЯ ВЕРСИЯ МЕТОДИЧЕСКОГО ДОКУМЕНТА ДОСТУПНА ПО ССЫЛКЕ

Данный методический материал
подготовлен слушателями программы
дополнительного профессионального
образования «Архитекторы.рф:
оффлайн-программа» в 2024 году.

ДОКУМЕНТ ЗАЩИЩЕН АВТОРСКИМ ПРАВОМ.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ КОПИРОВАНИЕ, РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИЛИ ЛЮБОЕ ИНОЕ
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИИ И ОБЪЕКТОВ БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО
СОГЛАСИЯ ПРАВООБЛАДАТЕЛЯ.

ВЕРСИЯ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ
ОТ 14 НОЯБРЯ 2024 ГОДА

ВВЕДЕНИЕ

Река исторически является важным градообразующим элементом — большинство крупных городов расположены на берегах водных объектов. Как естественная транспортная артерия, река предоставляет уникальные возможности для организации пассажирских перевозок.

При этом инфраструктуру пассажирских причальных сооружений в городах России нельзя назвать клиентоориентированной. Проведя анализ причальных сооружений, пристаней, речных вокзалов, набережных, а также их функциональное наполнение, мы пришли к выводу, что в большинстве случаев причальная пассажирская инфраструктура находится в состоянии, недостаточном для комфортного использования туристами и жителями, особенно в сравнении с существующими международными практиками. Помимо этого, на данный момент не существует единой системы и порядка действия по ее модернизации.

Для эффективного использования потенциала речного транспорта необходимо целенаправленное развитие речной пассажирской инфраструктуры, требующее комплексного подхода и координации усилий различных заинтересованных сторон.

Настоящий методический документ направлен на содействие развитию и модернизации речной пассажирской инфраструктуры, предоставляя рекомендации и практические инструменты для проектирования, эксплуатации и управления объектами речной пассажирской инфраструктуры. Он учитывает специфику и актуальные требования к безопасности, комфорту и экологической устойчивости, а также отражает передовые международные практики и инновационные решения.

СОСТАВ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ

1 ЧАСТЬ

Глоссарий	8
Область применения, цели и задачи методического документа	10
Актуальность исследования	12
Структура исследования	18
Анализ нормативных документов	20
Выборка городов	22
Анализ объектов	24
Анализ российских практик	30
Анализ иностранных практик	42
Портрет пользователя речного транспорта	44
Стейкхолдеры проекта по развитию причальной пассажирской инфраструктуры	46
Результаты исследования	48
Выводы исследования	50

2 ЧАСТЬ

Введение	56
Глоссарий	58
Типология причальной пассажирской инфраструктуры	60
Зонирование	62
Транзитный объект	64
Туристический объект	80
Центр городской жизни	108
Референсы	137
Список использованных материалов	139

3 ЧАСТЬ

Дорожная карта	142
Экономический блок	151
Приложения	163

1 ЧАСТЬ

Глоссарий	8
Область применения, цели и задачи методического документа	10
Актуальность исследования	
Водные пути России	12
Стратегия развития внутреннего водного транспорта в Российской Федерации до 2030 года	14
Структура исследования	18
Анализ нормативных документов	20
Выборка городов	22
Анализ объектов	
Ключевые признаки	24
Выделение типологий	26
Анализ российских практик	
Анализ существующего положения	30
Паттерны пространственного анализа	32
Пользовательский опыт	35
Речные вокзалы	36
Отрицательные и положительные примеры	38
Практики модернизации	40
Анализ иностранных практик	42
Портрет пользователя речного транспорта	44
Стейкхолдеры проекта по развитию причальной пассажирской инфраструктуры	46
Результаты исследования	48
Выводы исследования	50

Глоссарий

РЕЧНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Совокупность объектов и систем, обеспечивающих организацию и проведение пассажирских перевозок по внутренним водным путям, включая порты, причалы, суда, терминалы и сервисные услуги.

ПРИЧАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Совокупность объектов и элементов, обеспечивающих эксплуатацию и функционирование речного пассажирского транспорта. Эта инфраструктура включает пристани и причалы, речные вокзалы, набережные и другие прибрежные объекты, а также их функциональное наполнение.

ТРАНЗИТНЫЙ ОБЪЕКТ ПРИЧАЛЬНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Совокупность объектов, выполняющая функции посадки и высадки пассажиров с целью перевозки по пути городских речных маршрутов или в отдаленные пункты сложной доступности. Также к этому типу относится инфраструктура для организации городских речных прогулок.

ТУРИСТИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ ПРИЧАЛЬНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Совокупность объектов, выполняющая функцию встречи и отправки пассажиров на дальние расстояния, а также знакомство с территорией и ее достопримечательностями. Принимает и обслуживает круизные лайнеры.

ЦЕНТР ГОРОДСКОЙ ЖИЗНИ

Совокупность объектов, которая включает в себя функции типологии ТрО и ТурО (транспортную и знакомство с городом), а также организацию досуга: временных и постоянных экспозиций, фестивалей, концертов, экскурсий, мастер-классов и иных активностей.

ПРИОБЪЕКТНАЯ ЗОНА

Территория, обеспечивающая пеший и транспортный доступ к общественным пространствам и местам отправления речного пассажирского транспорта.

ОБЪЕКТНАЯ ЗОНА	Территория, обеспечивающая функции ожидания и досуга вблизи мест отправления речного пассажирского транспорта.
ЗОНА ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ	Территория мест отправления речного пассажирского транспорта, обеспечивающая пользователю функцию посадки на судно и высадки, а операторам речного транспорта – функцию швартовки и технического обслуживания судна.
ПОРТРЕТ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ	Собирательный образ, который описывает типичного представителя целевой аудитории или пользователя продукта. Он включает в себя демографические данные, поведенческие характеристики, предпочтения, мотивы и цели.
УНИВЕРСАЛЬНАЯ СРЕДА	Пространство, которое спроектировано и адаптировано таким образом, чтобы быть доступным и удобным для всех пользователей, независимо от их физических возможностей.

Область применения, цели и задачи методического документа

ЦЕЛЬ

Документ формирует комплексный подход к проектированию причальной пассажирской инфраструктуры, направленный на создание современных, клиентоориентированных и эстетически привлекательных объектов, которые станут неотъемлемой частью городской среды и городской транспортной инфраструктуры, а также будут способствовать популяризации речного пассажирского транспорта.

ЗАДАЧИ

ОПИСАТЬ СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ
ПРИЧАЛЬНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ

В основу рекомендаций вошло исследование российских нормативных документов, регулирующих работу речной пассажирской инфраструктуры, оценка существующих речных пассажирских портов, причальных сооружений и окружающей городской среды, а также сравнительный анализ иностранных практик.

СФОРМИРОВАТЬ РЕКОМЕНДАЦИИ
КАРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫМ
РЕШЕНИЯМ

Рекомендации обобщают лучшие мировые и российские практики по созданию архитектурно-планировочных решений в отношении причальной пассажирской инфраструктуры. Для их применения были разработаны типологии объектов в зависимости от целевой аудитории и вида принимаемых пассажирских судов.

РАЗРАБОТАТЬ ДОРОЖНУЮ КАРТУ
ПО СОЗДАНИЮ ПРИЧАЛЬНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

Совместно с экспертами была разработана дорожная карта по созданию причальной инфраструктуры. Были проанализированы существующие возможности финансирования, а также сформированы предложения по новым источникам.

ПОЛЬЗОВАТЕЛИ

ОРГАНЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ

ОПЕРАТОРЫ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК

КОРПОРАЦИИ РАЗВИТИЯ

ПРОЕКТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ

ИНСТИТУТЫ РАЗВИТИЯ И ЦЕНТРЫ
КОМПЕТЕНЦИЙ

ДРУГИЕ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ СТОРОНЫ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

Методический документ устанавливает рекомендации по разработке проектов причальных сооружений и прилегающих к ним территорий, а также связанных с ними общественных пространств.

Рекомендации, представленные в документе, охватывают определение границ зон причальной инфраструктуры, их оснащение обязательными и дополнительными элементами, а также архитектурно-планировочные решения по организации приобъектных, объектных и посадочных зон для пассажиров.

Рекомендации могут использоваться в качестве инструмента для верификации решений или их подбора, постановки задач для разработки концепции речной пассажирской причальной инфраструктуры, постановки технического задания для проектировщиков соответствующих проектов.

Часть 1 отвечает на вопросы о существующем положении речной пассажирской причальной инфраструктуры. Часть 2 предоставляет набор архитектурно-планировочных решений в зависимости от типологии речной пассажирской инфраструктуры. Часть 3 предлагает различные инструменты, которые могут быть полезны при подготовке и последующей реализации проектов.

Актуальность исследования

Водные пути России

Судоходные реки
Несудоходные реки

2,5 млн рек

ОБЩЕЕ
КОЛИЧЕСТВО

8 млн км

ОБЩАЯ ДЛИНА
ВСЕХ РЕК

752 города

67%
РАСПОЛОЖЕНЫ
НА БЕРЕГУ ВОДОЕМОВ

1%

ТУРПОТОКА В 2023 ГОДУ ПРИШЛОСЬ
НА КРУИЗНЫЙ ТУРИЗМ

в 64

СУБЪЕКТАХ РФ РАСПОЛОЖЕНЫ
СУДОХОДНЫЕ РЕКИ

101 589,5^{КМ}

ОБЩАЯ ДЛИНА
СУДОХОДНЫХ ПУТЕЙ

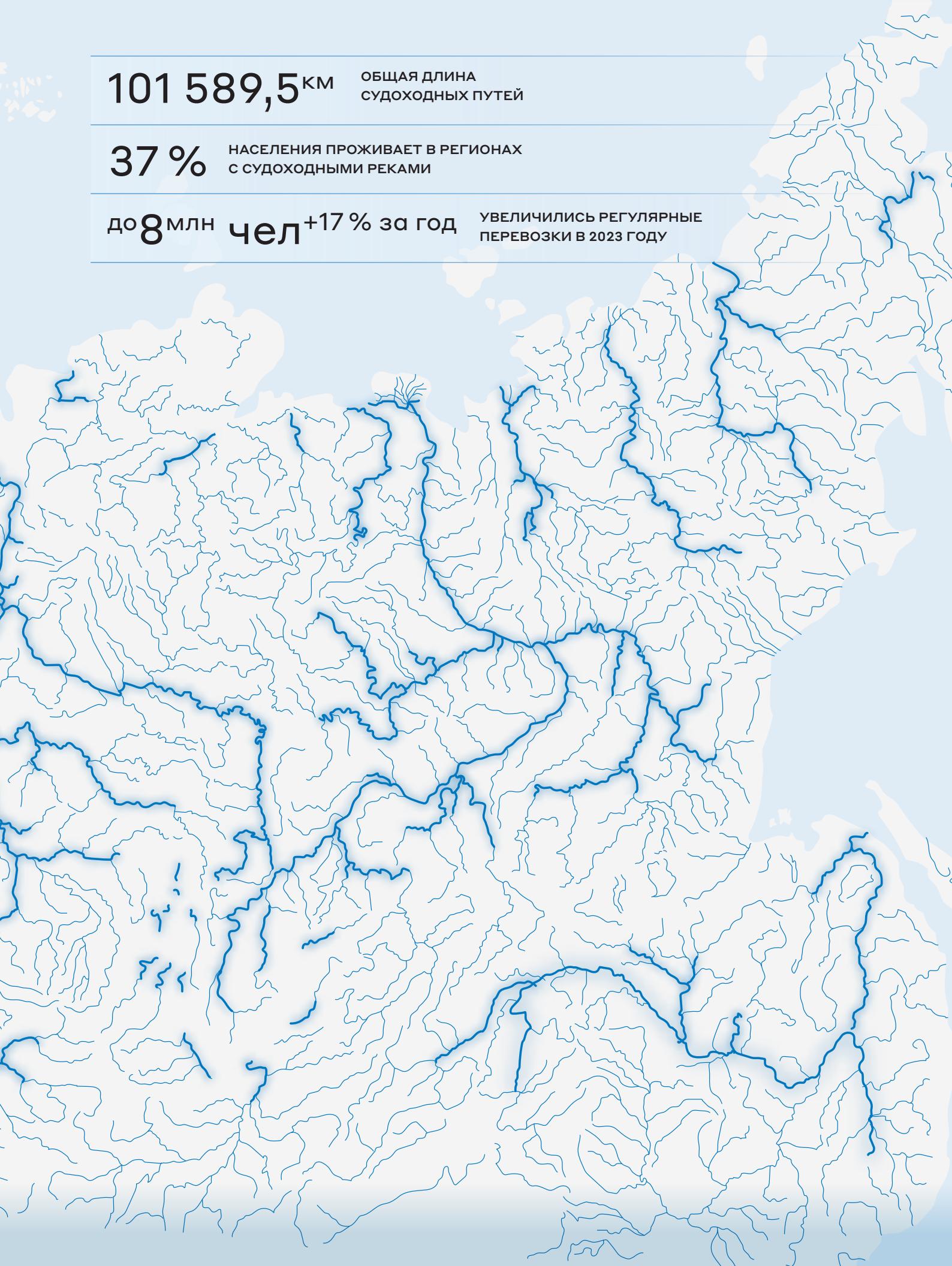
37 %

НАСЕЛЕНИЯ ПРОЖИВАЕТ В РЕГИОНАХ
С СУДОХОДНЫМИ РЕКАМИ

до 8 МЛН

чел^{+17 % за год}

УВЕЛИЧИЛИСЬ РЕГУЛЯРНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ В 2023 ГОДУ



Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года в Российской Федерации

В Российской Федерации утвержден стратегический документ по развитию внутреннего водного транспорта до 2030 года. В рамках этого документа обозначена необходимость развития пассажирских перевозок и повышения качества обслуживания пассажиров, путем создания привлекательных условий для путешествий по внутренним водным путям.

Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030 года – это комплексный план, направленный на модернизацию и развитие водно-транспортной инфраструктуры страны. Основные цели и задачи стратегии включают:

1. Повышение конкурентоспособности: увеличение доли внутреннего водного транспорта в общей транспортной системе страны; снижение затрат на перевозку грузов и пассажиров.
2. Модернизация инфраструктуры: реконструкция и строительство новых причалов, портов и других объектов инфраструктуры; введение современных технологий и оборудования для повышения эффективности и безопасности.
3. Экологическая устойчивость: снижение негативного воздействия на окружающую среду; внедрение экологически чистых технологий и судов.

4. Повышение безопасности: улучшение условий эксплуатации и технического обслуживания судов; обеспечение соответствия международным стандартам безопасности.

5. Развитие кадрового потенциала: обучение и переподготовка специалистов в области водного транспорта; создание условий для привлечения молодежи в отрасль.

Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года направлена на создание условий для устойчивого развития отрасли, повышение ее конкурентоспособности, обеспечение экологической устойчивости и улучшение качества жизни населения. Реализация стратегии требует скоординированных усилий государства, бизнеса и всех заинтересованных сторон, что позволит достичь поставленных целей и создать современную и эффективную систему внутреннего водного транспорта в России.

Несмотря на то, что цели и задачи в этом документе сформулированы, стратегия не дает точного ответа на то, каким образом необходимо добиваться реализации ее пунктов.

Методические рекомендации по развитию причальной пассажирской инфраструктуры направлены на решение задач, поставленных стратегией развития.

За последние годы в стране сильно увеличился спрос на внутренний речной туризм. По данным Росморречфлота, в 2023 году количество пассажиров выросло на 18 % — до 10,7 млн человек — самый высокий показатель за последние годы¹. В перспективе — все 37% жителей регионов с судоходными реками являются потенциальными пользователями речных круизных маршрутов. Для поддержания спроса необходима модернизация речной инфраструктуры: реконструкция и строительство новых причалов, благоустройство прибрежной территории, развитие транспортной и пешей доступности причальной инфраструктуры, а также модернизация речного транспорта.

Модернизация речных причалов и других объектов инфраструктуры направлена на повышение безопасности пассажиров и улучшение качества предоставляемых услуг. Речной транспорт является более экологичным и энергоэффективным по сравнению с автомобильным и железнодорожным. Наконец, развитие речной пассажирской инфраструктуры способствует связности регионов и обеспечивает более гибкие транспортные решения для пассажиров.

Таким образом, актуальность методических рекомендаций по развитию пассажирской причальной инфраструктуры в России обусловлена как экономическими и экологическими соображениями, так и необходимостью обеспечения комфортных и безопасных условий для пассажиров.

Для определения основных критериев для модернизации инфраструктуры необходимо в первую очередь исследовать текущее состояние транспортно-пешеходного каркаса, территории обслуживания и отправления/принятия пассажиров на причалах и речных вокзалах.

¹ ВДОЛЬ ПО ВВП ПОПЕРЕК САНКЦИЙ // РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО, ОТРАСЛЕВОЙ ПОРТАЛ URL: RUS-SHIPPING.RU/RU/STATS/?ID=1049 (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

Цели и задачи стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года

ЦЕЛИ

- ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИОРИТЕТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВВТ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ РОССИИ
- СОЗДАНИЕ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ С НАЗЕМНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА НА ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ
- ОБЕСПЕЧЕНИЕ РОСТА КОНКУРЕНТНОСПОСОБНОСТИ ВВТ ПО ОТНОШЕНИЮ К ДРУГИМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА
- ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ И КАЧЕСТВА УСЛУГ ВВТ ДЛЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ
- ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ФУНКЦИИ ВВТ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ



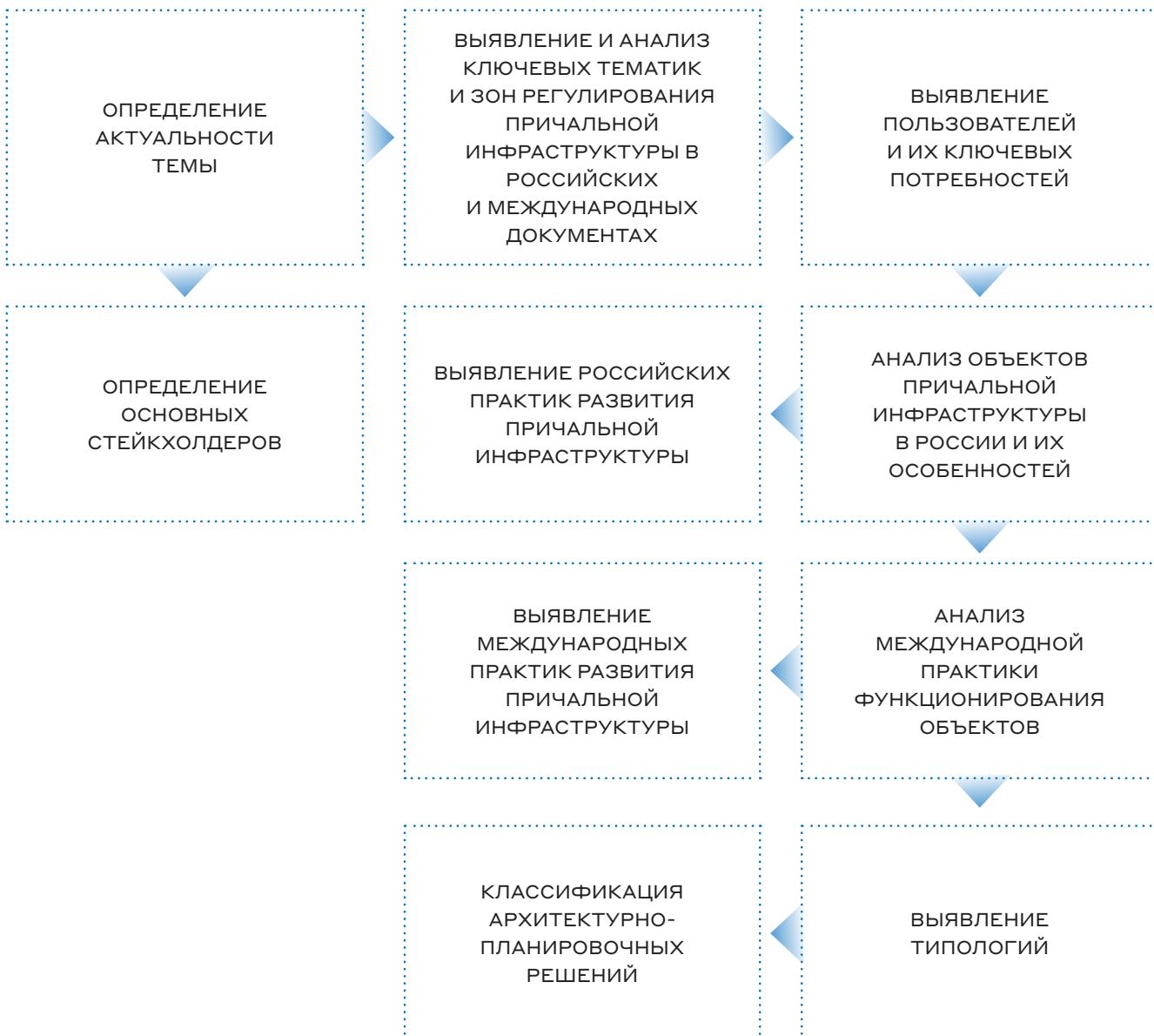
- ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВВТ

ЗАДАЧИ

<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение обновления и роста тоннажа флота • Повышение безопасности, экологичности и энергоэффективности перевозок на ВВП • Создание условий для развития отечественного судостроения • Повышение пропускной способности внутренних водных путей • Обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока • Повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры на ВВП • Развитие портовой инфраструктуры • Создание три-модальных логистических центров 	флот
<ul style="list-style-type: none"> • Разработка мер по переключение грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный • Создание условий для переключения контейнерного потока с перегруженных участков автомобильных дорог на ВВТ • Создание дополнительной грузовой базы на внутренних водных путях • Развитие перевозок пассажиров на социально значимых, в том числе скоростных, маршрутах • Развитие перевозок пассажиров на туристических маршрутах 	ИНФРАСТРУКТУРА ВВП
<ul style="list-style-type: none"> • Совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса • Обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов ВВТ • Разработка мер по эффективному использованию потенциала ЕГС европейской части России как важнейшего водного пути международного значения • Усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности • Обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным 	ИНФРАСТРУКТУРА ПОРТОВ
<ul style="list-style-type: none"> • Совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса • Обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов ВВТ • Разработка мер по эффективному использованию потенциала ЕГС европейской части России как важнейшего водного пути международного значения • Усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности • Обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным 	ГРУЗОВАЯ БАЗА И ПАССАЖИРОПОТОК
<ul style="list-style-type: none"> • Совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса • Обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов ВВТ • Разработка мер по эффективному использованию потенциала ЕГС европейской части России как важнейшего водного пути международного значения • Усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности • Обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным 	РЕГУЛИРОВАНИЕ
<ul style="list-style-type: none"> • Совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса • Обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов ВВТ • Разработка мер по эффективному использованию потенциала ЕГС европейской части России как важнейшего водного пути международного значения • Усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности • Обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным 	КАДРЫ

Структура исследования

Причальная пассажирская инфраструктура — это совокупность объектов и элементов, обеспечивающих эксплуатацию и функционирование речного пассажирского транспорта. Эта инфраструктура включает пристани и причалы, речные вокзалы, набережные и другие прибрежные объекты, а также их функциональное наполнение.



ЦЕЛЬ

- Провести оценку текущего состояния и определить способы улучшения клиентоориентированности причальной пассажирской инфраструктуры в России

ОБЪЕКТ

- Причальная пассажирская инфраструктура
- Нормативно-правовые акты (НПА), регулирующие речной пассажирский транспорт и причальную пассажирскую инфраструктуру
- Существующие практики развития причальной пассажирской инфраструктуры

ПРЕДМЕТ

- Состояние инфраструктуры транспортно-пешеходного каркаса, территории обслуживания и отправления/принятия пассажиров на причалах и речных вокзалах российских и зарубежных городов
- Содержание НПА по теме развития инфраструктуры для речного пассажирского транспорта

ЗАДАЧИ

- Выявить основные темы регулирования инфраструктуры речного транспорта
- Выявить существующие практики развития причальной инфраструктуры в России и за рубежом
- Классифицировать причальную инфраструктуру для разработки архитектурно-планировочных решений

МЕТОДЫ

- Экспертное интервью
- Пространственный анализ
- Изучение отзывов
- Анализ НПА
- Кейс-стади объектов причальной инфраструктуры

Анализ нормативных документов

Большинство нормативно-правовых документов, регулирующих работу и облик пассажирской речной инфраструктуры в России, сконцентрированы на технических стандартах и правилах, не уделяя должного внимания социальным, культурным, экономическим и экологическим аспектам развития внутренних водных путей и их инфраструктуры.

ТЕМЫ НОРМАТИВНЫХ АКТОВ

РЕГУЛИРОВАНИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

ПРАВИЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ

СТАНДАРТЫ БЕЗОПАСНОСТИ

РАЗВИТИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ВОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОРТОВ

РЕКОНСТРУКЦИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ШЛЮЗОВ

ТРЕБОВАНИЯ К СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НАВИГАЦИИ

РАЗВИТИЕ ПРИЧАЛОВ И ТЕРМИНАЛОВ

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПЛАНЫ И ГОСПРОГРАММЫ ПОДДЕРЖКИ

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА И УСТОЙЧИВОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДНЫХ РЕСУРСОВ

ОХРАНА ВОДНЫХ ЭКОСИСТЕМ

КОНТРОЛЬ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕМ

МЕЖДУНАРОДНОЕ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

СОГЛАШЕНИЯ И ДОГОВОРЫ

СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ

УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ

УСТОЙЧИВОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОДНЫХ РЕСУРСОВ

СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ

ПРОГРАММЫ ПО РАЗВИТИЮ ЛОГИСТИКИ И ТРАНСПОРТА

33

НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТА, РЕГУЛИРУЮЩИХ РАБОТУ
И ОБЛИК РЕЧНОЙ ПАССАЖИРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РФ

21

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ КАЧЕСТВА: ВЕЛИКОБРИТАНИЯ,
НИДЕРЛАНДЫ, США, АВСТРАЛИЯ, СТРАНЫ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ

РОССИЯ

- устаревшие нормы и правила
- несогласованность между документами
- недостаточное внимание к экологии
- проблемы с правоприменением
- сложность процедур и бюрократия
- ограниченное участие общественности
- недостаток современных технологий
- финансовые барьеры
- вопрос интеграции объектов речной пассажирской инфраструктуры в городскую среду практически не затронут

МИР

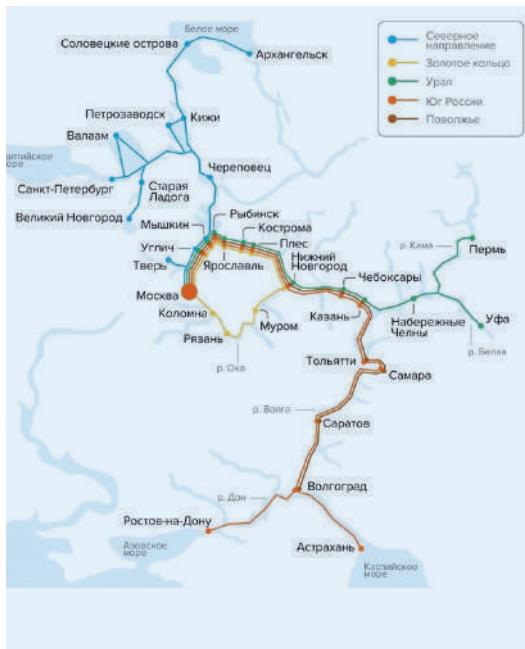
- представлена документация в части удобства для пользователей
- большое внимание уделено мультимодальности речного транспорта и интеграции речной инфраструктуры с другими видами городского транспорта
- строгие требования к мониторингу состояния водных путей, к судам, к подготовке и сертификации экипажей, к экологической безопасности и т.д.

Выборка городов

Для проведения комплексного анализа текущего состояния причальной пассажирской инфраструктуры были выбраны города, обозначенные на картах круизных маршрутов главных судоходных компаний России — «Водоход», «Инфофлот», «Северречфлот», «Мостурфлот» и других. Всего было проанализирован 121 город на 3 системах маршрутных систем: Европейской, Енисейской и Байкальской. Анализируемая причальная пассажирская инфраструктура в обозначенных городах выбиралась согласно наиболее популярным поисковым запросам.

РАССМОТРЕННЫЕ МАРШРУТНЫЕ СИСТЕМЫ

МАРШРУТЫ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ



Рассмотренные речные пассажирские маршруты, представляют собой важную часть транспортной системы и туризма. Основные маршруты проходят по рекам Волга, Дон и Кама, соединяя крупные города и исторические центры, такие как Москва, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Уфа, Волгоград и другие.

Выбранные города были распределены по численности населения:

- От 1 млн человек
- От 500 тыс. до 1 млн. человек
- От 250 тыс. до 500 тыс. человек
- От 100 тыс. до 250 тыс. человек
- До 100 тыс. человек

ЕНИСЕЙСКИЙ МАРШРУТ



Енисейский речной пассажирский маршрут является одним из самых протяженных и живописных в России, проходит по великой сибирской реке Енисей, соединяя южные и северные регионы страны, включая города Красноярск, Дивногорск и Норильск.

3

КОЛИЧЕСТВО РАССМОТРЕННЫХ МАРШРУТНЫХ СИСТЕМ

121

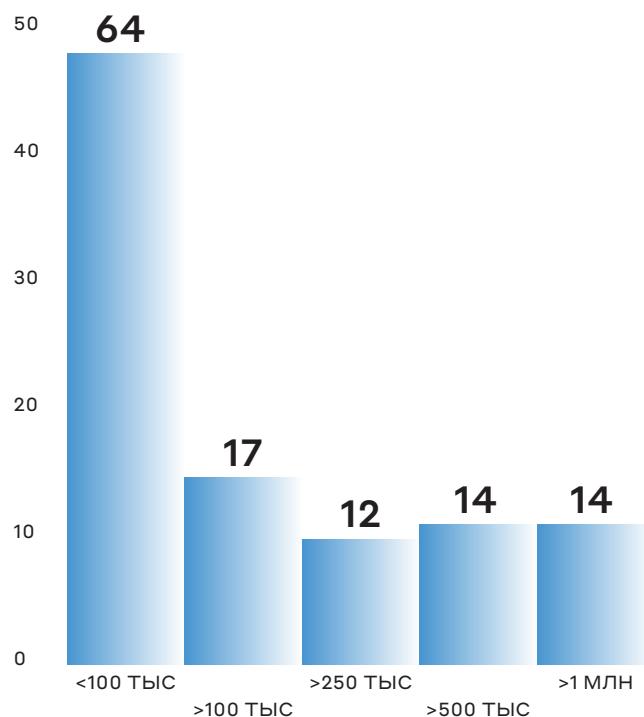
КОЛИЧЕСТВО ПРОАНАЛИЗИРОВАННЫХ ГОРОДОВ

5

КАТЕГОРИЙ ГОРОДОВ В ВЫБОРКЕ

БАЙКАЛЬСКИЙ МАРШРУТ

Байкальский речной пассажирский маршрут — это уникальное путешествие по величайшему озеру планеты, Байкалу, и его притокам. Маршрут охватывает ключевые точки, такие как Листвянка, Ольхон, Усть-Баргузин, а также другие города и села.

КОЛИЧЕСТВО РАССМОТРЕННЫХ ГОРОДОВ С РАНЖИРОВАНИЕМ ПО ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

Анализ объектов

Ключевые признаки

Всего было выделено несколько ключевых признаков, с помощью которых возможно категоризировать причальную инфраструктуру:

1. Функциональное назначение
2. Маршрутные направления
3. Вид принимаемого судна
4. Пользователи

На основе анализа характера использования пассажирской причальной инфраструктуры в российских городах была составлена матрица взаимоотношения ключевых признаков друг с другом.

МАРШРУТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ	ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ НАЗНАЧЕНИЕ	ВИД ПРИНИМАЕМОГО СУДНА*	ПОЛЬЗОВАТЕЛИ
внутри города	<ul style="list-style-type: none"> · организация досуга жителей и туристов · транспорт 	Транспортные и прогулочные суда (например, «Экобас»)	Основные: жители Второстепенные: туристы
межгород	<ul style="list-style-type: none"> · организация досуга жителей и туристов · транспорт · знакомство с городом 	Транспортные и прогулочные суда с увеличенным запасом хода (например, «Метеор» и «Валдай»)	Основные: жители и туристы
межрегион	<ul style="list-style-type: none"> · знакомство с городом 	Круизные суда (например, «Мустай Карим»)	Основные: туристы

* ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ МАЛОМЕРНЫХ СУДЕН (ЯХТ, КАТАМАРАНОВ И Т.П.)

Матрица показывает, какие существуют функции речной пассажирской инфраструктуры и как они соотносятся с маршрутными направлениями.

Во внутригородских маршрутных системах российских городов преобладающей функцией является организация досуга — городская речная прогулка. Использование внутригородского речного флота для транспортной функции (связывания различных городских районов) было выделено только в городе Москве. При этом даже в Москве от речного транспорта отделить функцию городской речной прогулки.

В межгородской маршрутной системе преобладают досуговая и транспортная функции — пассажиры могут использовать существующий речной флот для того, что-

бы добраться до соседнего населенного пункта (обычно внутри городской агломерации) или СНТ ввиду того, что отсутствует дорожная инфраструктура или наземный общественный транспорт. Внутри больших агломераций (например, в городе Красноярске) на междугородних маршрутах речного транспорта возникают конфликты между жителями, которым важнее транспортная функция, и городскими туристами, использующими речной пассажирский транспорт для речной прогулки.

В межрегиональных маршрутных системах доминирует туристическая функция. По данным опрошенных экспертов, в последнее время увеличивается спрос на «билет в один конец», а не круговое путешествие.

В соответствии с функциональным наполнением причальной пассажирской инфраструктуры и маршрутными направлениями возможно установить вид принимаемого судна и его характеристики.

Существующий и перспективный речной пассажирский флот представлен следующими судами или их аналогами.

ВНУТРИГОРОД



«ЭКОБАС»

ДЛИНА СУДНА:	21 М
ШИРИНА СУДНА:	6,2 М
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ:	18,5 КМ/Ч
КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ:	50 ЧЕЛ.

«ЭКОКРУЗЕР»

ДЛИНА СУДНА:	30,5 М
ШИРИНА СУДНА:	10,24 М
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ:	30 КМ/Ч
КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ:	130 ЧЕЛ.

МЕЖГОРОД



«МЕТЕОР – 120Р»

ДЛИНА СУДНА:	34 М
ШИРИНА СУДНА:	9 М
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ:	65 КМ/Ч
ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНЬЯ:	600 КМ

«ВАЛДАЙ 45Р»

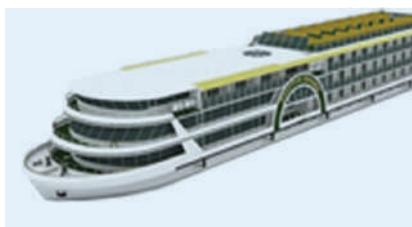
ДЛИНА СУДНА:	21,3 М
ШИРИНА СУДНА:	5,2 М
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ:	65 КМ/Ч
ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНЬЯ:	400 КМ

«МЕТЕОР – 2020»

ДЛИНА СУДНА:	36 М
ШИРИНА СУДНА:	11 М
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ:	77 КМ/Ч
ДАЛЬНОСТЬ ПЛАВАНЬЯ:	700 КМ

КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ: 122 ЧЕЛ.

МЕЖРЕГИОН



«ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО», «АУРУМ»

ДЛИНА СУДНА:	82,64 М
ШИРИНА СУДНА:	13,9 М
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ:	18 КМ/Ч
КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ:	180 ЧЕЛ.

«ПРОЕКТ РV300» («МУСТАЙ КАРИМ»)

ДЛИНА СУДНА:	141,15 М
ШИРИНА СУДНА:	16,8 М
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ:	22,5 КМ/Ч
КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ:	309 ЧЕЛ.

Выделение типологий

С учетом маршрутных направлений и доминирующих функций были разработаны типологии речной пассажирской инфраструктуры.

1. Транзитный объект причальной пассажирской инфраструктуры (далее — Транзитный объект, или ТрО) — совокупность объектов, выполняющая функции посадки и высадки пассажиров с целью перевозки по пути городских речных маршрутов или в отдаленные пункты сложной доступности. Также к этому типу относится инфраструктура для организации городских речных прогулок.

Размещение транзитных объектов характеризуется:

- Близостью маршрутов общественного транспорта
- Транспортной доступностью на личном транспорте
- Близостью городских точек притяжения на водном маршруте
- Необходимостью создания системы водного транспорта в труднодоступных местах

Вид принимаемых кораблей:

- Прогулочные теплоходы и катамараны вместимостью от 12 до 100 пассажиров. Пример: Р51 «Москва»
- Прогулочные и транспортные электросуда вместимостью от 40 до 263 пассажиров. Пример: «Экобас»
- Транспортные судна на водных крыльях вместительностью от 45 до 122 пассажиров. Примеры: «Метеор» и «Валдай»

Ярким примером ТрО можно назвать причал «Киевский» в городе Москве. Причал «Шайба», созданный специально для электрических кораблей «Экобас», предлагает пользователям разнообразные услуги для комфортной посадки: туалет, кафе, зал ожидания и др.

2. Туристический объект причальной пассажирской инфраструктуры (дале — Туристический объект, или ТурО) — совокупность объектов, выполняющая функцию встречи и отправки пассажиров на дальние расстояния, а также знакомство с территорией и ее достопримечательностями. Принимает и обслуживает круизные лайнеры.

Размещение туристических объектов характеризуется:

- Транспортной доступностью на личном и туристическом транспорте
- Наличием туристических маршрутов
- Наличием туристических точек притяжения
- Организацией причалов в местах, удобных для причаливания круизных лайнеров
- Территорией, достаточной для оборудования площадками и парковками для обслуживания больших групп пользователей

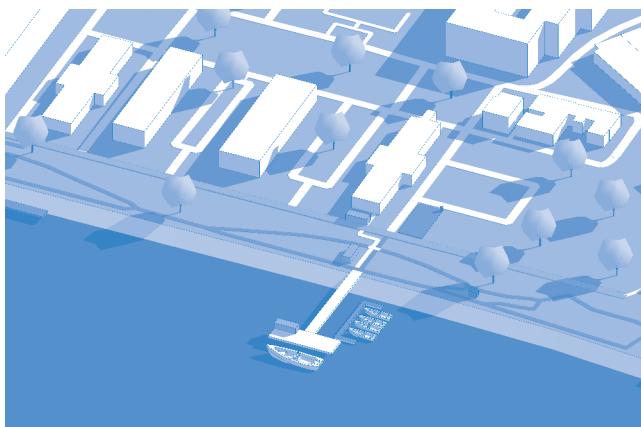
Вид принимаемых кораблей:

- Круизные речные пассажирские корабли вместимостью от 90 до 330 пассажиров. Пример: «Мустай Карим»

Ярким примером ТурО является причал в Плёсе Ивановской области. Город привлекает туристов благодаря красивому виду на Волгу, сохранившейся архитектуре, истории, музеям, храмовым комплексам, кафе и ресторанам. У самого причала нет никаких дополнительных функций, кроме посадки и высадки пассажиров. Причалы ТурО стоят в отдалении от причалов с теплоходами для городских прогулок и яхтами, чтобы не мешать друг другу при маневрах и не создавать волну. ТурО играет важную роль в развитии туризма, создавая альтернативу передвижению туристов по автотрассам и на поездах.

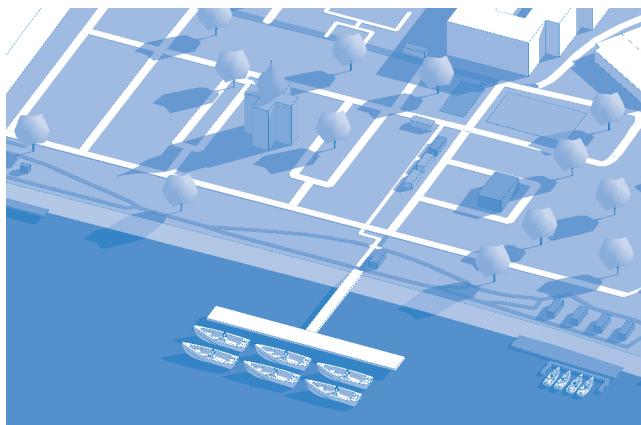
ПРИМЕРЫ ГОРОДОВ В КАЖДОЙ ТИПОЛОГИИ

ТРАНЗИТНЫЙ ОБЪЕКТ (ТРО)



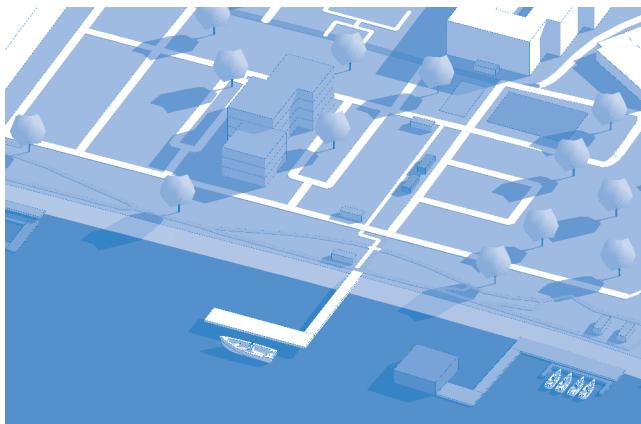
МОСКВА, ПРИЧАЛ «КИЕВСКИЙ».
РЯЗАНЬ, ПРИСТАНЬ У КРЕМЛЯ

ТУРИСТИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ



КАЗАНЬ, РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ.
ТВЕРЬ, РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ

ЦЕНТР ГОРОДСКОЙ ЖИЗНИ



МОСКВА, СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ.
ЧКАЛОВСК, ПРИСТАНЬ НА НОВОЙ НАБЕРЕЖНОЙ.
САМАРА, РЕЧНОЙ ПОРТ

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ТИПОЛОГИЯ

Однако деление причальной пассажирской инфраструктуры на категории исключительно в зависимости от маршрутного направления и функций, которые она выполняет в пассажирских перевозках по водным путям, не учитывает ее роль в контексте города. Поэтому нами была выделена еще одна типология. Если прилегающие к объектам причальной инфраструктуры территории являются точкой притяжения для жителей города или же сама территория причальной инфраструктуры является таковой, то такой объект категорируется как центр городской жизни.

3. Центр городской жизни — совокупность объектов, которая включает в себя функции типологии ТрО и ТурО (транспортную и знакомство с городом), а также организацию досуга: временных и постоянных экспозиций, фестивалей, концертов, экскурсий, мастер-классов и иных активностей.

Размещение центров городской жизни характеризуется:

- Запросом на современные общественные пространства среди горожан
- Близостью маршрутов общественного транспорта
- Транспортной доступностью на личном транспорте
- Возможностью организации причалов для разных типов судов (круизный лайнер и теплоход для городской прогулки)

Ярким примером такой типологии является Северный речной вокзал в городе Москве. На вокзале организованы: внутри здания — комната постоянной и комната сменной экспозиции, книжный сувенирами, ресторан, кассы; снаружи — обзорная точка, арт-объекты, зона для прогулок по набережной, пространства для событийной программы и для тихого отдыха.

Примером в малых городах служит причальная пассажирская инфраструктура в Чкаловске. Инфраструктура содержит уличный амфитеатр для мероприятий, кафе, обзорную площадку, детскую и спортивную зоны, пространства для тихого и активного отдыха, арт-объекты.

Часто функции ЦГЖ выполняют сохранившиеся здания речных вокзалов.

МАТРИЦА ТИПОЛОГИЙ

ТИПОЛОГИЯ		КЛЮЧЕВЫЕ ПРИЗНАКИ			
		ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ НАЗНАЧЕНИЕ	МАРШРУТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ	ВИД ПРИНИМАЕМОГО СУДНА*	ПОЛЬЗОВАТЕЛИ
центр городской жизни	транзитный объект	- организация досуга жителей и туристов - транспорт	внутри города, межгород	Транспортные и прогулочные суда, в т.ч. с увеличенным запасом хода (например, «Экобас», «Метеор» и «Валдай»)	Основные: жители Второстепенные: туристы
	туристический объект	- знакомство с городом	межрегион	Круизные суда (например, «Мустай Карим») и прогулочные суда с увеличенным запасом хода (например, «Метеор» и «Валдай»)	Основные: туристы

* ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ МАЛОМЕРНЫХ СУДЕН (ЯХТ, КАТАМАРАНОВ И Т.П.)

121 ПРОАНАЛИЗИРОВАННЫЙ ГОРОД

Центры городской жизни



11%

Туристические объекты



62%

Транзитные объекты



26%

Анализ российских практик

Анализ существующего положения

Для проведения анализа существующего положения объекты причальной пассажирской инфраструктуры были поделены на три зоны.

ПРИОБЪЕКТНАЯ ЗОНА

Приобъектная зона — это территория, обеспечивающая пеший и транспортный доступ к общественным пространствам и местам отправления речного пассажирского транспорта.

К ней относятся такие элементы, как парковка для автомобилей, автобусов, СИМ и велосипедов, остановки общественного наземного пассажирского транспорта.

ОБЪЕКТНАЯ ЗОНА

Объектная зона — это территория, обеспечивающая функции ожидания и досуга вблизи мест отправления речного пассажирского транспорта.

К ней относятся зеленые зоны, здания речных вокзалов, коммерция, зоны отдыха и ожидания и другие сервисы, необходимые пассажирам для комфортного путешествия.

ЗОНА ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ

Зона посадки-высадки — это территория места отправления речного пассажирского транспорта, обеспечивающая пользователю функцию посадки на судно и высадки, а операторам кораблей — функцию швартовки и технического обслуживания судна.

В зоне посадки-высадки находятся причалы и пристани, а также элементы, необходимые для безопасного пребывания пассажиров на объекте водного транспорта.

Анализируемые элементы были выделены на основе решений, свойственных объектам пассажирского транспорта, таким как автобусные и ЖД-вокзалы.

ПРОАНАЛИЗИРОВАННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ

ОСНОВНЫЕ	ПРИОБЪЕКТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	ОБЪЕКТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	ИНФРАСТРУКТУРА зоны посадки-высадки
<ul style="list-style-type: none"> · Название объекта · Река · Адрес · Координаты · Тип объекта · Операторы маршрутов · Тип швартования · Маршрутные направления 	<ul style="list-style-type: none"> · Парковка для автомобилей и автобусов · Количество мест на парковке · Остановка общественного транспорта · Парковка для СИМ и велосипедов · Обеспечение доступа для МГН 	<ul style="list-style-type: none"> · Здание · Кассы · Навигация · Расписание движения · Вендинговые аппараты · Кафе/ресторан · Музей · Комната родителя и ребенка · Туалет · Туристско-информационный центр · Зона ожидания · Камера хранения · Сувенирный магазин · Арт-объект / монумент · Сквер / зона отдыха · Доступ в интернет и зарядки для гаджетов 	<ul style="list-style-type: none"> · Зона досмотра · Навигация · Информационные табло · Малые архитектурные формы · Освещение



ПОДРОБНЕЕ С АНАЛИЗОМ
МОЖНО ОЗНАКОМИТЬСЯ
В ОБЩЕЙ ТАБЛИЦЕ

Паттерны пространственного анализа

Используемые категории решений помогли определить характерные элементы для каждой типологии причальной инфраструктуры, а также их частоту в зависимости от размера населенного пункта.

Методами анализа пассажирской причальной инфраструктуры были выбраны:

- Пространственный анализ с помощью данных сервиса Яндекс-карты, 2GIS и при посещении объектов
- Анализ комментариев пользователей на сервисах Яндекс-карты, 2GIS

Анализ показал, что инфраструктура, присущая объектам транспортной пассажирской инфраструктуры в крупнейших городах (от 500 тыс. человек), практически не встречается в малых и средних городах, что говорит о большом разрыве в уровне сервисной обеспеченности между региональными центрами и остальными населенными пунктами.

1 Недостаточная навигация и обеспечение информацией о движении маршрутов на территории объектов и в онлайн-сервисах.

2 Отсутствует организованная парковка для туристических шаттлов/автобусов.

3 Остановки общественного транспорта не находятся в пешей доступности от пассажирской причальной инфраструктуры.

4 Монументы или арт-объекты присутствуют практически повсеместно в каждой типологии. Необходимость установки арт-объектов связана с тем, что они позволяют идентифицировать территорию с водой, повышают интерес и активность вокруг объектов водного транспорта.

5

Объекты речной пассажирской причальной инфраструктуры слабо оснащены зонами ожидания и современными решениями для этих зон (доступом в интернет, зарядками для гаджетов). В случае их наличия зоны ожидания в большинстве случаев представлены в дебаркадерах и в зданиях речных вокзалов.

6

Объекты речной пассажирской причальной инфраструктуры практически не оснащены туалетами и комнатами матери и ребенка.

7

Отсутствует явно выраженная граница зоны транспортной безопасности на большинстве объектов.

8

Большинство объектов обладают перепадом высот и не обеспечены доступом для маломобильных групп населения.

9

На территории причальной пассажирской инфраструктуры практически отсутствуют парковки для СИМ и велосипедов.

10

Практически все объекты имеют общегородскую зеленую зону (сквер, парк, набережная), примыкающую к причальной инфраструктуре.

11

Практически отсутствуют туристско-информационные центры (ТИЦ) на причальной пассажирской инфраструктуре круизных маршрутов.

ЭЛЕМЕНТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ	ДО 100 ТЫС.			БОЛЕЕ 100 ТЫС.			БОЛЕЕ 250 ТЫС.			БОЛЕЕ 500 ТЫС.			БОЛЕЕ 1 МЛН		
	ЦГЖ	ТУРО	ТРО	ЦГЖ	ТУРО	ТРО	ЦГЖ	ТУРО	ТРО	ЦГЖ	ТУРО	ТРО	ЦГЖ	ТУРО	ТРО
ЗДАНИЕ	●			●	●		●			●	●		●	●	●
КАССА				●	●		●			●	●		●	●	●
НАВИГАЦИЯ				●	●					●	●		●		
РАСПИСАНИЕ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТОВ				●	●		●			●	●		●		●
ВЕНДИНГОВЫЕ АППАРАТЫ				●	●								●		
КАФЕ / РЕСТОРАНЫ	●			●	●		●			●	●		●	●	●
ТУАЛЕТ	●			●	●		●			●	●		●	●	●
КОМНАТА МАТЕРИ И РЕБЕНКА													●		
МУЗЕЙ	●												●		
ТУРИСТСКО- ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦЕНТР	●												●		
ЗОНА ОЖИДАНИЯ	●			●			●			●			●	●	
ЗАРЯДКИ ДЛЯ ГАДЖЕТОВ													●		
СУВЕНИРНЫЙ МАГАЗИН				●	●								●		
ДОСМОТР ПРИ ВХОДЕ НА ОБЪЕКТ				●	●								●		
КАМЕРА ХРАНЕНИЯ													●		
БЕСПЛАТНЫЙ ДОСТУП В ИНТЕРНЕТ															
ПАРКОВКА ДЛЯ ЛИЧНОГО АВТОТРАНСПОРТА	●						●	●	●	●	●		●	●	●
ОСТАНОВКА НГПТ В ЗОНЕ ПЕШЕЙ ДОСТУПНОСТИ	●	●			●	●	●	●	●	●	●		●	●	●
СКВЕР / ЗОНА ОТДЫХА	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●
ПАРКОВКА ДЛЯ СИМ / ВЕЛОСИПЕДОВ							●			●			●		●
ДОСТУПНОСТЬ ДЛЯ МГН	●			●			●			●			●		
АРТ-ОБЪЕКТЫ	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●

* ПРИСУТСТВИЕ ФУНКЦИИ УЧИТЫВАЕТСЯ ПРИ УСЛОВИИ СОВПАДЕНИЯ В БОЛЕЕ ЧЕМ 50 % ГОРОДАХ ВЫБОРКИ СОГЛАСНО ТИПОЛОГИИ

Пользовательский опыт*

В ЧЕМ ВИДЯТ ПРОБЛЕМЫ

- отсутствие универсальной среды
- отсутствие навигации
- отсутствие расписания маршрутов
- низкое качество услуг по продаже билетов
- низкое качество услуг в кафе вблизи объектов водного транспорта
- ненадлежащее состояние территории объектов
- отсутствие навесов
- отсутствие туалетов

В ЧЕМ ВИДЯТ ХОРОШЕЕ

- здания вокзалов представляются жителям «витриной» и «воротами» города
- благоустроенные пространства у реки пользуются популярностью у жителей



ПОДРОБНЕЕ С АНАЛИЗОМ
МОЖНО ОЗНАКОМИТЬСЯ
В ОБЩЕЙ ТАБЛИЦЕ

* НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА БОЛЕЕ 500 КОММЕНТАРИЕВ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ НА ЯНДЕКС-КАРТАХ И 2GIS

Речные вокзалы

Отдельное внимание в методических рекомендациях уделяется речным вокзалам, так как эти объекты содержат инфраструктуру речного пассажирского транспорта в едином ансамбле, а также создают первое впечатление о городе у пользователей при заходе корабля.

Речной вокзал — это объект речной пассажирской инфраструктуры, предназначенный для обслуживания пассажиров, обеспечивающий их ожидание и отдых во время поездки. Функции и наполнение речного вокзала схожи с железнодорожными и автобусными вокзалами. В постсоветском пространстве речные вокзалы представлены объектами капитального строительства с причалами. Речные вокзалы не стоит путать с дебаркадерами — плавучими сооружениями, устанавливаемыми на период навигации для осуществления отправления и приема пассажиров.

На проанализированных речных маршрутах были выявлены следующие типы использования речных вокзалов:

- Транспортный хаб (8). Города: Москва, Самара, Казань, Тольятти, Ульяновск, Ханты-Мансийск, Сортавала, Салехард;
- Культурный центр (4). Города: Москва, Нижний Новгород, Пермь, Болгар;
- Торгово-развлекательный центр (ТРЦ) (6). Города: Волгоград, Новосибирск, Омск, Саратов, Томск, Усть-Кут;
- Офисное здание / гостиница (5). Города: Ростов-на-Дону, Ярославль, Чебоксары, Петрозаводск, Красноярск;
- Заброшен / под снос / снесен (7). Города: Волжский, Барнаул, Тверь, Свияжск, Касимов, Дудинка, Санкт-Петербург.

Анализ показывает, что транспортная функция в большинстве существующих вокзалов была замещена новым наполнением (65 %), а многие города лишились речных вокзалов полностью (23 %). Связан такой упадок с уменьшением количества речных маршрутов, а также с дороговизной содержания зданий. Пассажирский поток у речных вокзалов намного меньше, чем у вокзалов наземных путей сообщения, в том числе и ввиду небольшого навигационного сезона. Поэтому их эксплуатация требует больших вложений, которых нет у многих городов.

Несмотря на то, что многие существующие вокзалы уже не содержат функций, рассчитанных на отдых и ожидание пассажиров, прилегающая к реке территория все еще содержит пристани и функционирует независимо от основного здания, принимая и отправляя пассажирские корабли (например, Северный речной вокзал в Москве или набережная вблизи речного вокзала Ростова-на-Дону).

РОСТОВ-НА-ДОНУ

Офисное здание

Функциональное наполнение: офисы коммерческих компаний, кафе и рестораны, магазины.

НИЖНИЙ НОВГОРОД

Культурный центр

Функциональное наполнение: музей, офисы операторов речных маршрутов.

БАРНАУЛ

Снесен

На месте вокзала планируется создание жилого комплекса.

НОВОСИБИРСК

ТРЦ

Функциональное наполнение: магазины и бутики, фудкорт.

МОСКВА

Культурный центр

Функциональное наполнение: музей, кассы, зона отдыха и ожидания, ресторан, офис туристической компании.

САЛЕХАРД

Транспортный хаб

Функциональное наполнение: автовокзал, кассы, зона отдыха и ожидания, кафе.

Отрицательные и положительные примеры

ОТРИЦАТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕРЫ



ТЮМЕНЬ



Отсутствие доступа для МГН

НОВОСИБИРСК



Отсутствие зон ожидания и навесов

ЛИСТВЯНКА



Отсутствие зон ожидания и накопительных площадок для туристов

САМАРА



Низкое качество состояния среды

ВОЛЖСКИЙ



Ветхание зданий речных вокзалов

ПЕТРОЗАВОДСК



Отсутствие зон ожидания и туалетов



ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕРЫ

МОСКВА



Навигация для пассажиров

НИЖНИЙ НОВГОРОД



Приспособление зданий речных вокзалов

ЧКАЛОВСК



Точка питания и смотровая площадка

ДИВНОГОРСК



Арт-объекты

УФА



Туалеты и комната матери и ребенка

УФА



Туристско-информационный центр

Практики модернизации

Одной из задач исследования было выявление существующих экономических практик по финансированию реконструкции причальной пассажирской инфраструктуры в России.

ФОРМИРОВАНИЕ КОМФОРТНОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ (ФКГС)

Одним из источников финансирования была выявлена федеральная программа «Формирование комфортной городской среды», которая направлена на развитие и улучшение общественных пространств в городах России, включая проекты по благоустройству набережных и пристаней. Ярким примером использования программы является город Дивногорск в Красноярском крае, где на комбинированной с пристанью набережной открылся инфоцентр, появились новая система освещения, перголы, игровые площадки со специальным прорезиненным покрытием, деревянные настилы и спуск к воде¹.

В городе Чкаловске Нижегородской области благоустройство пристани включало в себя улучшение не только внешнего вида набережной, но и ее функциональности. Были разработаны зоны для прогулок, отдыха и проведения культурных мероприятий. Установлены новые элементы ландшафтного дизайна, созданы новые городские точки притяжения и коммерческие объекты².

Одним из ограничений использования программы является срок сдачи объектов, который может повлиять на виды работ. Ввиду существующих ограничений по работе с водоохранными зонами необходимостью является оценка воздействия на водные биоресурсы и их среду обитания, что увеличивает бюджет и срок работ.

Практик участия предпринимателей в реконструкции причальной инфраструктуры определено не было, однако в рамках ФКГС привлечение внебюджетных инвестиций возможно.

ПОДРОБНЕЕ С ИСТОЧНИКАМИ ФИНАНСИРОВАНИЯ МОЖНО ОЗНАКОМИТЬСЯ В ЗЧАСТИ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ В РАЗДЕЛЕ «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ БЛОК»

ПРОГРАММЫ ПО РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА

Также реконструкция причальной пассажирской инфраструктуры возможна в рамках привлечения муниципальными образованиями субсидий на организацию туристско-рекреационных зон от агентств/министерств туризма региональных органов власти, как это было сделано в Красноярском крае. В Туруханском и Казачинском районах благоустроили смежную с причальной инфраструктурой для туристических судов территорию. Из краевого бюджета на реализацию проектов выделено 115 млн рублей, сообщается на сайте правительства Красноярского края³.

На территории, прилегающей к причалам, могут размещаться объекты коммерции: кафе, платные туалеты, информационные туристические центры, сувенирные магазины, вендинговые аппараты.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО (ГЧП)

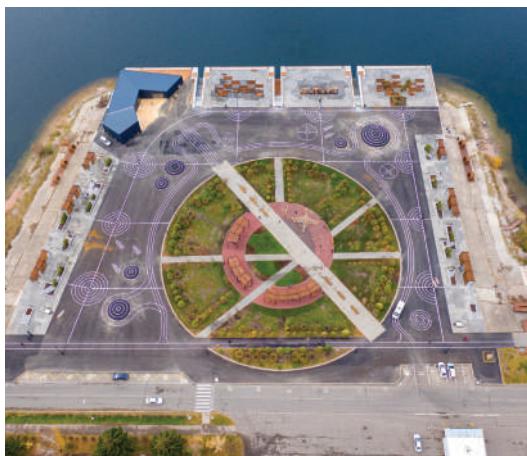
Примеров ГЧП по развитию речной пассажирской инфраструктуры выявлено не было. Однако существуют примеры использования механизма для развития морских яхтенных портов. Например, в городе Сочи Краснодарского края.

Исследованием не было выявлено федеральных и региональных программ, направленных исключительно на развитие причальных сооружений, пристаней и вокзалов. Согласно анализу, единственными источниками финансирования для развития причальной пассажирской инфраструктуры на данный момент выступают программы по благоустройству набережных территорий, а также исключительно целевые государственные расходы и частные инвестиции.

ЧКАЛОВСК



ДИВНОГОРСК



СЕЛО ТУРУХАНСК



1 В ДИВНОГОРСКЕ ОТКРЫЛИ РЕКОНСТРУИРОВАННУЮ НАБЕРЕЖНУЮ // КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ, ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПОРТАЛ URL: MINSTROY.KRSKSTATE.RU/PRESS/NEWS/0/NEWS/94324 (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

2 В ЧКАЛОВСКЕ БЛАГОУСТРОИЛИ ПЛЯЖ У ГОРОДСКОЙ ПРИСТАНИ ПО НАЦПРОЕКТУ // СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ НИЖНЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ URL: STRATEGY.NOBL.RU/NOVOSTI/V-CHKALOVSK-BLAGOUSTROILI-PLYAZH-U-GORODSKOJ-PRISTANI-PO-NACZPROEKTU/ (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

3 «СИБИРСКАЯ ДЕРЕВНЯ», «ТОРГОВЫЙ ПОРТ» И «ОЛЬ-ГУЛ»: КАК ИЗМЕНЯЮТСЯ ПРИЧАЛЫ И ОБЪЕКТЫ ТУРИЗМА В КРАЕ? // КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ, ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПОРТАЛ URL: KRSKSTATE.RU/PRESS/NEWS/TERRA/0/NEWS/103416/ (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

Анализ иностранных практик

Ключевые практики

На основании цитируемости в публикациях журналов об урбанистике и транспорте в выборку для анализа причальной пассажирской инфраструктуры вошли Австралия, Великобритания, Китай, Нидерланды и Чехия.

Австралия



На основе анализа нормативно-правовых актов и рекомендация, а также объектов в перечисленных странах, были выявлены наиболее распространенные и уникальные практики.

После наводнения 2011 в Брисбене был разработан проект по замене поврежденной речной пассажирской инфраструктуры. В новом поколении паромных терминалов трапы автоматически отсоединяются, а опоры железобетонных понтоновдерживают инфраструктуру на плаву независимо от уровня воды. Все понтоны Брисбена имеют типовой дизайн и планировку: на них расположена сервисная зона, зона посадки-высадки и ожидания. Также, все понтоны и трапы созданы с учетом доступности для МГН.

Великобритания



В Лондоне вдоль реки Темзы располагаются 24 пассажирских причала, используемых для деловых поездок, отдыха и туризма. Маршрутная сеть простирается в пригородные районы города для обеспечения доступности на территориях, где нет организованной сети наземного общественного транспорта до деловых районов Лондона. Для развития сети причальной пассажирской инфраструктуры в таких районах администрация Лондона обязывает застройщиков предусматривать в проектах развития остановки речного транспорта и их связанные с городскими маршрутами. Исходя из предпосылок к увеличению числа пользователей до 12 млн. В год к 2035 году, администрацией был подготовлен стратегический документ, описывающий сценарии и мероприятия по распределению причалов, увеличению пропускной способности и качества оснащения причальных сооружений, в том числе по строительству инфраструктуры по обслуживанию электрических и водородных судов¹.

¹ ПОРТОВЫЕ УСЛУГИ // ДИРЕКЦИЯ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ЧЕШСКОЙ РЕСПУБЛИКИ URL: WWW.RVCCR.CZ/PRISTAVY-A-SLUZBY (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

² TFL WANTS 20 MILLION RIVER PASSENGERS ON THE THAMES BY 2035 // LONDONIST URL: LONDONIST.COM/LONDON/TRANSPORT/TFL-DOUBLE-RIVER-TRIPS-PUBLIC-TRANSPORT-THAMES (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

НИДЕРЛАНДЫ



В Нидерландах причальная пассажирская инфраструктура отличается типовым оснащением зон ожидания и посадки-высадки пассажиров, например в терминалах маршрутной сети Роттердама, обслуживающих компанияй Waterbus. Пассажирская инфраструктура является частью общественного транспорта муниципальных образований, поэтому встречаются практики, поощряющие ее использование. Так, в Амстердаме паромные переправы бесплатны для пересечения на велосипеде и пешком. В Google Maps доступна информационная справка о сервисах причальной инфраструктуры: наличие парковок, туалетов, доступа для МГН.

ЧЕХИЯ



На реке Эльбе причальные сооружения выполнены в единой стилистике. Также, на причалах в крупных городах организован доступ для МГН, созданы велопарковки и внедрены туалеты. Информация о доступных на причальной инфраструктуре сервисах опубликована на сайте водных путей Чешской Республики². Одним из направлений развития является создание типовых терминалов для бункеровки судов, откачки сточных вод и сбора отходов вдоль хода туристических кораблей.

АНАЛИЗ ПРАКТИК И ОБЪЕКТОВ

УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ МОДЕЛИ

СТЕЙХОЛЕДРЫ

ФИНАНСИРОВАНИЕ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТОВ

КЛЮЧЕВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ОБЪЕКТОВ

РАСПРОСТРАНЕННЫЕ ПРАКТИКИ

ВНЕДРЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ К ИНФРАСТРУКТУРЕ В НПА

ВНЕДРЕНИЕ УНИВЕРСАЛЬНОГО ДИЗАЙНА

ВОВЛЕЧЕНИЕ ДЕВЕЛОПЕРОВ В СОЗДАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ДАННЫЕ О ПРИЧАЛАХ В ОТКРЫТОМ ДОСТУПЕ

ИНТЕГРАЦИЯ ПРИЧАЛНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЕДИНУЮ СИСТЕМУ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА

УДЕЛЕНИЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ МГН

ПРЕДУСМОТРЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ ПРОТИВ ПОДТОПЛЕНИЙ

Портрет пользователя речного транспорта

ПОЛЬЗОВАТЕЛИ

ЖИТЕЛИ

ШИРОКАЯ АУДИТОРИЯ

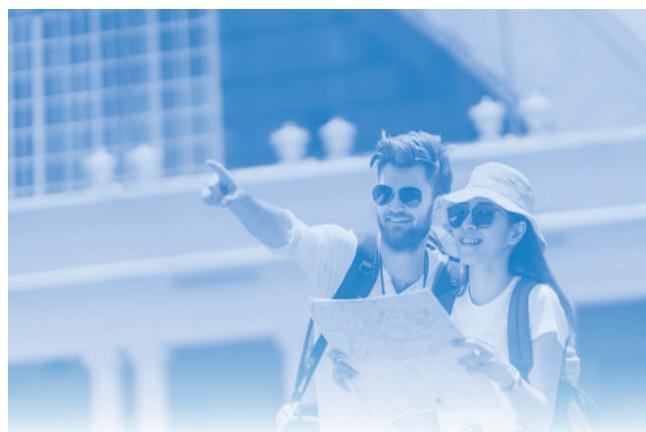


ТУРИСТЫ

МУЖЧИНЫ И ЖЕНЩИНЫ СТАРШЕ 60 ЛЕТ

МОЛОДЫЕ СЕМЬИ С ДЕТЬМИ

ПОЖИЛЫЕ СЕМЬИ С ВНУКАМИ



ОПЕРАТОРЫ

КОМПАНИИ-ОПЕРАТОРЫ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

СОТРУДНИКИ КОМПАНИЙ-ОПЕРАТОРОВ



В изучении портрета пользователя нам помогали руководитель регионального развития компании «ВодоходЪ» и исследователи проекта «Большая Волга». На основе результатов, полученных в ходе экспертных интервью, мы выделили группы пользователей и их потребности.

ПОТРЕБНОСТИ

- Разнообразить досуг
- Комфортно добраться до точки назначения в целях деловой поездки
- Комфортно добраться до городской точки притяжения

- Получить новые ощущения
- Разбудить воспоминания детского круизного опыта
- Изучить историю и культуру
- Насладиться видом на город с реки
- Маршрут «в один конец»

- Провести обслуживание пассажирских судов на остановках для уменьшения издержек

Мы подготовили решения – то, что нужно предусмотреть в организации инфраструктуры, чтобы пользователь смог закрыть свои потребности комфортно и безопасно.

РЕШЕНИЯ

- Создание многофункциональных общественных пространств
- Создание комфортных мест ожидания
- Внедрение навигации
- Предоставление актуальной информации о предоставляемых сервисах и их наличии
- Предоставление справочной информации о городе, его истории, маршрутах и локальных товарах
- Организация мест для туристических групп вблизи речных причалов и портов
- Предоставление актуальной информации о сервисах и их наличии
- Наличие рекреационной инфраструктуры рядом с территорией причала или речного порта
- Наличие «перехватывающей» гостиницы вблизи конечной точки путешествия
- Развитие сервисов для обслуживания пассажирских судов на остановках
- Повышение количества и качества сервисов на причалах
- Удлинение причальных фронтов в городах, где развивается регулярное сообщение

Стейкхолдеры проекта по развитию причальной пассажирской инфраструктуры

Исследование показало, что в проектах по развитию причальной пассажирской инфраструктуры участвуют до шести сторон — каждая со своими интересами и задачами.

Подробнее о процессах, включающих эксплуатацию, устройство и развитие причальной пассажирской инфраструктуры, в части 3 методических рекомендаций.

1

АДМИНИСТРИРОВАНИЕ

В категорию включаются федеральные и региональные органы исполнительной власти, Министерство транспорта Российской Федерации, его подведомственные организации, а также региональные департаменты и/или министерства, реализующие функции в области транспортной политики.

2

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

В категорию включаются пользователи, которые используют инфраструктуру, — жители и туристы.

3

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

В категорию входят операторы и эксплуатанты причальной инфраструктуры и речного флота.

4

РАЗВИТИЕ

В категорию входят институты развития, реализующие государственную политику в вопросах регионального развития (в том числе в области туризма), меценаты, операторы речного флота (как заинтересованная сторона). Отдельно здесь выделена компания «СберТройка» как один из активных акторов в данном вопросе на момент написания данного документа.

5

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

В категорию входят все институции, которые задействованы в вопросах транспортной безопасности в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ.

6

УСТРОЙСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ

К категории отнесены все организации, которые так или иначе связаны с созданием новой инфраструктуры, а именно: производители, проектировщики и строители.

Результаты исследования

В исследовании была выявлена проблематика существующего положения причальной пассажирской инфраструктуры и механизмов для их решения из ряда существующих российских и международных практик.

ВЫЯВЛЕННАЯ ПРОБЛЕМАТИКА

РЕШЕНИЯ

ТЕРРИТОРИЯ ПАССАЖИРСКОЙ ПРИЧАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1. Устаревшие объекты инфраструктуры: здания речных вокзалов, территории причалов, пристаней, терминалов находятся в изношенном состоянии и требуют капитального ремонта или замены.
2. Низкий уровень комфорта и безопасности: отсутствие современных удобств для пассажиров, таких как комфортные места ожидания, доступные туалеты и информационные системы.
3. Слабая интеграция с другими видами транспорта: недостаточная связь речной пассажирской инфраструктуры с железными дорогами, автодорогами и авиа сообщением; недостаток транспортных узлов и пересадочных пунктов.
4. Проблема организации зон транспортной безопасности, распространяющаяся в некоторых местах на общественные пространства, существенно мешающие связности.

1. Проведение капитального ремонта и модернизации существующих причалов, вокзалов и других объектов для улучшения их функциональности в соответствии с потребностями пользователей.
2. Развитие сервисных услуг для повышения привлекательности речного транспорта.
3. Создание навигационных элементов, позволяющих определить территорию причальной инфраструктуры в контексте города.
4. Создание навигационных систем на территории причальной инфраструктуры
5. Вынос зоны транспортной безопасности объекта причальной пассажирской инфраструктуры из территории общественных пространств в зону досмотра при посадке и высадке из судна.
6. Интеграция с другими видами транспорта и создание удобных пересадочных узлов с общественным и личным транспортом для улучшения транспортной связности.

ВЫЯВЛЕННАЯ ПРОБЛЕМАТИКА

РЕШЕНИЯ

ИНФОРМИРОВАНИЕ ПАССАЖИРОВ

1. Отсутствие релевантной информации о состоянии причальной инфраструктуры в сети Интернет (доступ для МГН, наличие касс, время работы и т.д.).

1. Актуализация информации в Интернет ресурсах о состоянии инфраструктуры и наличии сервисов на причалах по аналогии с такими сервисами, как Google Maps.

НПА И ДРУГИЕ АКТУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

1. Экологические проблемы: загрязнение водоемов и береговой линии; отсутствие систем утилизации отходов и стоков с судов.
2. Недостаток финансирования: ограниченные бюджетные средства на развитие и модернизацию речной пассажирской инфраструктуры.
3. Кадровые проблемы: нехватка квалифицированных специалистов в области речного транспорта и управления инфраструктурой.
4. Правовые и административные барьеры: сложности в получении разрешений и согласований на строительство и эксплуатацию объектов речной инфраструктуры; неполное соответствие нормативно-правовой базы современным требованиям к комфорту пассажиров.
5. Социальные аспекты: низкий уровень популярности речного транспорта среди населения; недостаточная осведомленность о преимуществах и возможностях речного пассажирского транспорта.
6. Стоимость обслуживания: недостаточная обеспеченность инфраструктурой для бункеровки судов повышает стоимость пользования речным транспортом.
7. Проблемы с навигацией: ограниченная сезонность навигации из-за климатических условий.

1. Проведение мероприятий по берегоукреплению и дноуглублению.
2. Внедрение экологически чистых технологий, модернизация судов для снижения выбросов и загрязнения водоемов.
3. Создание благоприятных условий для привлечения частных инвестиций и государственных субсидий в развитие речной пассажирской инфраструктуры.
4. Создание дополнительной прибрежной инженерной инфраструктуры для бункеровки судов: водоподведению, водоотведению, электроснабжению и дозаправки для снижения стоимости пользования речным транспортом для пользователя.

Выводы исследования

На основе собранных данных о текущем состоянии причальной пассажирской инфраструктуры и анализа потребностей пользователей были разработаны рекомендации по улучшению как водной, так и наземной инфраструктуры. Эти рекомендации станут основой для архитектурно-планировочных решений, которые будут разрабатываться в рамках методического документа.

ЦЕНТР ГОРОДСКОЙ ЖИЗНИ (ЦГЖ)

ВИДЕНИЕ РАЗВИТИЯ

Развитие центра городской жизни происходит за счет организации связности транспортной и пешей доступности, а также за счет правильного совмещения в себе разных функций нескольких типологий (транспортной, досуговой, туристической) для удовлетворения потребностей как жителей, так и туристов.

ЗАДАЧИ МОДЕРНИЗАЦИИ

1. Вынос зоны транспортной безопасности объекта причальной пассажирской инфраструктуры из территории общественных пространств в зону досмотра при посадке и высадке из судна. Сервисные павильоны (туалеты, кассы) или здание вокзала остаются общественными зданиями без предъявления к ним особых правил организации безопасности.
2. Приспособление старых зданий вокзалов под общественные центры с внедрением норм, предъявляемых к современным общественным пространствам.
3. Развитие сервисных услуг на территории причальной инфраструктуры для повышения привлекательности речного транспорта.

4. Интеграция с другими видами транспорта и создание удобных пересадочных узлов с общественным и личным транспортом для улучшения транспортной связанности и повышения посещаемости территории объекта.
5. Создание системы навигации на территории объектов причальной пассажирской инфраструктуры.
6. Использование светопрозрачных конструкций в архитектуре павильонов для сохранения видовых характеристик реки.

ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ

Так как в постсоветское время обновление речной пассажирской инфраструктуры началось сравнительно недавно, данных для объективного анализа было выработано недостаточно. В качестве показательных примеров мы возьмем два разных реализованных проекта: пристань в Чкаловске и Северной речной вокзал в Москве. Оба примера относятся к типологии ЦГЖ ввиду наличия на их территории функций разной направленности (туристической и организации досуга).

**ИНФОРМАЦИОННАЯ СПРАВКА ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА
«ОБЩЕСТВЕННАЯ ТЕРРИТОРИЯ «ПРИСТАНЬ ЧКАЛОВСКА»»**

№	ПОКАЗАТЕЛЬ	2021	2022	2023	2024
1	Количество пунктов общественного питания	0	0	2	3
2	Количество принятых круизных кораблей / туристов	98/15288	106/16536	121/20812	77*
3	Количество принятых «Валдаев» / туристов	8/280	44/1460	27/1087	18*
4	Количество проведенных массовых мероприятий	1	0	5	7
5	Количество участников массовых мероприятий	300	0	14100	27600

*ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2024 ГОДА

**ИНФОРМАЦИОННАЯ СПРАВКА ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА
«ОБЩЕСТВЕННАЯ ТЕРРИТОРИЯ «СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ»»**

№	ПОКАЗАТЕЛЬ	2021	2022	2023	2024
1	Количество принятых пассажиров	нет данных	222,7 тыс.	300,6 тыс.	нет данных
2	Количество проведенных массовых мероприятий	нет данных	нет данных	320	нет данных
3	Количество пользователей речной инфраструктуры	1,6 млн	2,4 млн	2,6 млн	нет данных

Данные по реализации проектов получены в ходе исследования новостных материалов¹ и интервью с представителями органов власти, проведенных командой проекта.

Пассажиропоток Северного речного вокзала Москвы с начала навигации 2023 года вырос на 35 % (составил 300,6 тыс. человек) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщил директор филиала «Северный речной вокзал» ГУП «Мосгортранс» Максим Лисов. Число судозаходов на Северный речной вокзал выросло на 27 %.

Также наблюдается увеличение числа заходов кораблей, количества принимаемых туристов и проведенных мероприятий в Чкаловске.

На основе небольшого числа данных можно сделать предварительное заключение, что количество пассажиров растет за последние годы на 20 – 35 %, количество пользователей инфраструктуры – от 12 до 100 %, количество судозаходов – от 20 до 50 % в год. Немаловажным фактором, объясняющим рост, является обновление причальной пассажирской инфраструктуры, позволяющее создать благоприятные условия для принятия гостей.

¹ ОКОЛО 700 ТЫС. ПАССАЖИРОВ ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ СЕВЕРНЫМ РЕЧНЫМ ВОКЗАЛОМ В МОСКВЕ В 2021 ГОДУ // ТАСС URL: TASS.RU/EKONOMIKA/12867811 (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

ОКОЛО 2,5 МЛН ЧЕЛОВЕК ПОСЕТИЛИ СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ В ТЕЧЕНИЕ СЕЗОНА ЛЕТНЕЙ НАВИГАЦИИ // АГЕНТСТВО ГОРОДСКИХ НОВОСТЕЙ, МОСКВА URL: MSKAGENCY.RU/MATERIALS/3256751 (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

ПАССАЖИРОПОТОК СЕВЕРНОГО И ЮЖНОГО РЕЧНОГО ВОКЗАЛОВ МОСКВЫ В 2023 ГОДУ ВЫРОС НА ТРЕТЬ //

ИНТЕРФАКС, РОССИЯ URL: INTERFAX-RUSSIA.RU/TOURISM/NEWS/PASSAZHIROPOOTOK-SEVERNOGO-I-YUZHNOGO-RECHNOGO-VOKZALOV-MOSKVY-V-2023-GODU-VYROS-NA-TRET (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

ЧИСЛО ГОСТЕЙ СЕВЕРНОГО РЕЧНОГО ВОКЗАЛА ЗА ГОД ВЫРОСЛО ПОЧТИ НА 200 ТЫС. // ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ URL: ICMOS.RU/NEWS/CISLO-GOSTEI-SEVERNOGO-RECHNOGO-VOKZALA-ZA-GOD-VYROSLO-ROSTI-NA-200-TYS (ДАТА ОБРАЩЕНИЯ: 01.10.2024).

ТУРИСТИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ (ТУРО)

ВИДЕНИЕ РАЗВИТИЯ

Развитие туристических объектов речной пассажирской инфраструктуры должно быть направлено на создание доступной и привлекательной среды для туристов: необходимо совершенствование как береговой инфраструктуры, так и информационной.

ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ

1. Интеграция местных услуг в сервисную экономику причальной пассажирской инфраструктуры создаст дополнительные рабочие места среди местного населения и увеличит средний чек для туристов, что положительно скажется на городской экономике.
2. Современные и функциональные причалы, а также улучшенная транспортная доступность позволит получить больше положительных впечатлений от города и повысит его привлекательность в качестве объекта посещения.
3. Создание дополнительной прибрежной инженерной инфраструктуры для бункеровки судов позволит уменьшить издержки оператора и стоимость услуг для пользователя. Таким образом, можно ожидать увеличение количества туристов, пользующихся круизными услугами.

ЗАДАЧИ МОДЕРНИЗАЦИИ

1. Создание удобных круизных терминалов для приема туристов, включающих систему навигации, организацию транспортной доступности до городских точек притяжения с территории причалов, а также объекты, с помощью которых возможно транслировать идентичность территории, например, с помощью выставок, стендов, экспозиций и мероприятий.
2. Актуализация информации в интернет ресурсах о состоянии инфраструктуры и наличии сервисов на причалах по аналогии с такими сервисами, как Google Maps
3. Создание дополнительной прибрежной инженерной инфраструктуры для бункеровки судов: водоподведению, водоотведению, электроснабжению и дозаправки для снижения стоимости пользования речным транспортом для пользователя.
4. Вынос зоны транспортной безопасности объекта причальной пассажирской инфраструктуры из территории общественных пространств в зону досмотра при посадке и высадке из судна.
5. Проведение мероприятий по берегоукреплению и дноуглублению для развития существующих, но не используемых, причальных сооружений туристически привлекательных городов.
6. Создание системы навигации, позволяющей определить объект причальной пассажирской инфраструктуры в контексте города.

Результаты модернизации ТурО способствуют не только развитию туризма, но и поддержанию устойчивого экономического роста в городе и в регионе.

ТРАНСПОРТНЫЙ ОБЪЕКТ (ТРО)

ВИДЕНИЕ РАЗВИТИЯ

Транзитные объекты обладают лишь минимальными функциями и служат только для посадки и высадки пассажиров. Необходимо обеспечивать комфортное ожидание судна пассажирами, а также предусматривать разведение принимаемых и отправляющихся пассажиропотоков для улучшения безопасности и увеличения скорости путешествия.

ЗАДАЧИ МОДЕРНИЗАЦИИ

1. Развитие транзитных объектов заключается в интеграции в экскурсионные и транспортные системы электрический судов. Поэтому в будущем необходимо предусматривать зарядные станции.
2. Создание модульной системы павильонов, обеспечивающую территории всеми необходимыми пользователям функциями.
3. Интеграция с другими видами транспорта и создание удобных пересадочных узлов с общественным и личным транспортом для улучшения транспортной связанности.
4. Актуализация информации в интернет ресурсах о состоянии инфраструктуры и наличии сервисов на причалах по аналогии с такими сервисами, как Google Maps.
5. При наличии нескольких остановок (пассажирских терминалов) необходимо предусматривать схожий универсальный дизайн терминалов. При этом необходимо интегрировать навигационные элементы или арт-объекты, позволяющие отличать остановки между собой.

6. Вынос зоны транспортной безопасности объекта причальной пассажирской инфраструктуры из территории общественных пространств в зону досмотра при посадке и высадке из судна. Сервисные павильоны (туалеты, кассы) остаются общественными зданиями без предъявления к ним особых правил организации безопасности.

7. Развитие сервисных услуг для повышения привлекательности речного транспорта.
8. Использование светопрозрачных конструкций в архитектуре павильонов для сохранения видовых характеристик реки.

ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ

1. Снижение нагрузок на сети общественного транспорта внутри крупных агломераций.
2. Модульные решения для павильонов помогут обеспечить территорию нужным количеством сервисов независимо от ее размера.

Результатом ТрО станут павильоны с комфорtnыми зонами ожидания и безопасными условиями пребывания пассажиров.

2 ЧАСТЬ

Введение	56
Глоссарий	58
Типология причальной пассажирской инфраструктуры	60
Зонирование	62
Транзитный объект	
Архитектурно-планировочные решения	64
Инфраструктура приобъектной зоны	66
Инфраструктура объектной зоны	70
Инфраструктура зоны посадки-высадки	76
Туристический объект	
Архитектурно-планировочные решения	80
Инфраструктура приобъектной зоны	82
Инфраструктура объектной зоны	88
Инфраструктура зоны посадки-высадки	102
Центр городской жизни	
Архитектурно-планировочные решения	108
Инфраструктура приобъектной зоны	110
Инфраструктура объектной зоны	115
Инфраструктура зоны посадки-высадки	131
Референсы	137
Список использованных материалов	139

Введение

В этой части методических рекомендаций рассматриваются архитектурно-планировочные решения, обеспечивающие безопасное и комфортное пребывание пассажиров на территории речной причальной инфраструктуры.

Решения разработаны с учетом анализа существующего положения причальной инфраструктуры, о котором можно узнать в части 1 методических рекомендаций.

Принципы предлагаемых решений

ФУНКЦИОНАЛЬНОСТЬ И ДОСТУПНОСТЬ

Причальная инфраструктура должна быть клиентоориентированной. Для этого на каждом причале предусматриваются разведение потоков, удобная навигация и создание дополнительных сервисов для обслуживания пассажиров. Внедрение принципов универсального дизайна, обеспечивающего доступ для всех категорий пользователей, включая маломобильные группы населения, в причальную инфраструктуру должно стать нормой.

ИНТЕГРАЦИЯ С ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Обеспечение связи с другими видами транспорта (автобусами, трамваями, метро) улучшит транспортную доступность причалов. Создание набережных, парков и зон отдыха рядом с причалами делает их привлекательными для горожан и туристов.

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ РЕШЕНИЯ

При разработке решений необходимо учитывать модульность — функции причальной инфраструктуры должны быть собраны так, чтобы их возможно было бы разместить независимо от ограничений территории.

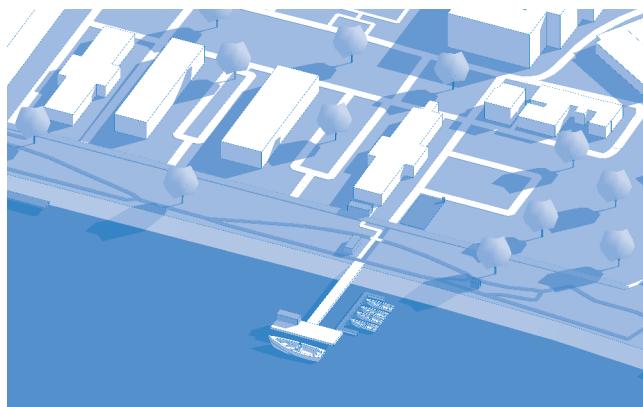
Глоссарий

ПРИЧАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА	Совокупность объектов и элементов, обеспечивающих эксплуатацию и функционирование речного пассажирского транспорта. Эта инфраструктура включает пристани и причалы, речные вокзалы, набережные и другие прибрежные объекты, а также их функциональное наполнение.
ВОДНЫЙ ОБЪЕКТ	Природный или искусственный водоем, водоток либо иной объект, постоянное или временное сосредоточение вод в котором имеет характерные формы и признаки водного режима.
ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	Пути сообщения внутреннего водного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации.
СУДНО	Самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река - море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода.
БЕРЕГОВОЙ ТРАП	Специальное устройство, используемое для обеспечения безопасного и удобного перехода пассажиров и экипажа с судна на берег и обратно. Оно представляет собой мостик или лестницу, которая устанавливается между судном и причалом.
БЕРЕГОВАЯ ТУМБА	Стационарное устройство, используемое для крепления швартовых канатов при швартовке судов к причалам, докам или другим стационарным объектам. Она играет важную роль в обеспечении надежного крепления судна на стоянке, предотвращая его смещение под воздействием внешних факторов.
МЕСТО ОТПРАВЛЕНИЯ	Часть объекта причальной пассажирской инфраструктуры, от которой отправляются речные пассажирские суда.
ПРИЧАЛ	Гидротехническое сооружение, имеющее устройства для безопасного подхода судов и предназначенное для безопасной стоянки судов, их загрузки, разгрузки и обслуживания, а также посадки пассажиров на суда и высадки их с судов.
ПОНТОН	Несамоходное плавучее изделие, служащее как основание для причальной инфраструктуры.
ЗДАНИЕ РЕЧНОГО ВОКЗАЛА	Объект речной пассажирской инфраструктуры, предназначенный для обслуживания пассажиров, обеспечивающий их ожидание и отдых во время поездки. Здания речных вокзалов являются объектами капитального строительства.

ОБЪЕКТ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА	Прочно связанные с землей здания, строения, сооружения, объекты, строительство которых не завершено, которые нельзя передвинуть с места без урона всей конструкции.
ОБЪЕКТ НЕКАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА (НЕОКС)	Строения, сооружения, объекты, строительство которых не завершено, не имеющие прочной связи с землей и конструктивные характеристики которых позволяют осуществить их перемещение и (или) демонтаж и последующую сборку без несоразмерного ущерба назначению и без изменения основных характеристик объектов.
НЕСТАЦИОНАРНЫЙ ТОРГОВЫЙ ОБЪЕКТ (НТО)	Торговый объект, представляющий собой временное сооружение или временную конструкцию, не связанные прочно с земельным участком, вне зависимости от присоединения или неприсоединения к сетям инженерно-технического обеспечения, в том числе передвижное сооружение.
ПАВИЛЬОН	Постройка (объект некапитального строительства), закрытая со всех сторон от атмосферных явлений.
УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ (УДС)	Часть инфраструктуры поселений, городской или сельской местности, представляющая собой совокупность улиц и дорог различных категорий.
ПРОЕЗД	Путь незначительной протяженности для создания транспортной связи между объектами территории и улично-дорожной сетью.
ДИЗАЙН-КОД	Набор правил проектирования, требований и рекомендаций, с помощью которых можно сформировать стилистически единую, комфортную и безопасную городскую среду или другое физическое пространство.
КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНОЙ ПУНКТ (КПП)	Специально оборудованное место на охраняемом объекте или территории, через которое по пропускам организованы проход людей и проезд автотранспорта.
ИНЖЕНЕРНЫЕ КОММУНИКАЦИИ	Системы, предназначенные для обеспечения передачи и распределения между объектами различных видов энергии (электрической, газовой и т.д.).
ТЕРМИНАЛ ДЛЯ ОПЛАТЫ / ПОКУПКИ БИЛЕТОВ	Автоматическое устройство самообслуживания, при помощи которого пассажир может приобрести билет самостоятельно.
ТИХИЙ ОТДЫХ	Вид отдыха, не предполагающий активные физические нагрузки.
АКТИВНЫЙ ОТДЫХ	Вид отдыха, предполагающий активные физические нагрузки.

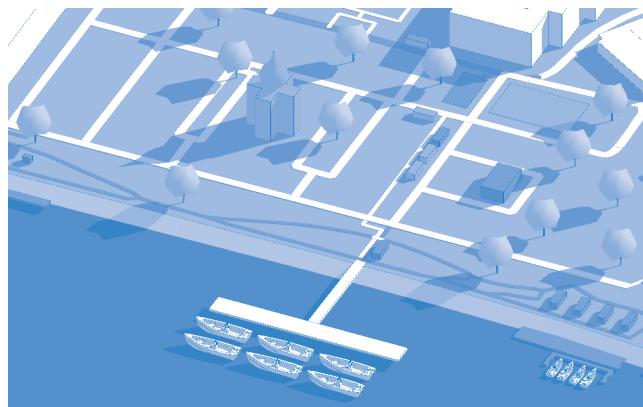
Типология причальной пассажирской инфраструктуры

ТРАНЗИТНЫЙ ОБЪЕКТ (ТРО)



Транзитный объект причальной пассажирской инфраструктуры (далее — Транзитный объект или ТрО) — совокупность объектов, выполняющая функции посадки и высадки пассажиров с целью перевозки по путям городских речных маршрутов или в отдаленные пункты сложной доступности. Также к этому типу относится инфраструктура для организации городских речных прогулок.

ТУРИСТИЧЕСКИЙ ОБЪЕКТ (ТУРО)



Туристический объект причальной пассажирской инфраструктуры — совокупность объектов, выполняющая функцию встречи и отправки пассажиров на дальние расстояния, а также знакомство с территорией и ее достопримечательностями. Принимает и обслуживает круизные лайнеры.

ЦЕНТР ГОРОДСКОЙ ЖИЗНИ (ЦГЖ)



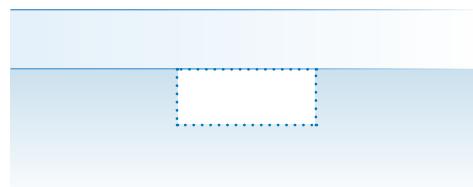
Центр городской жизни — совокупность объектов, которая включает в себя функции типологии ТрО и ТурО (транспортную и знакомство с городом), а также организацию досуга: временных и постоянных экспозиций, фестивалей, концертов, экскурсий, мастер-классов и иных активностей.

ТИПЫ ПРИЧАЛЬНЫХ СООРУЖЕНИЙ

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ



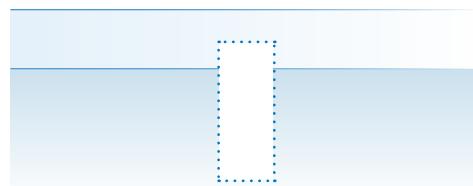
Обустраивают вдоль береговой линии с примыканием к береговым набережным.



ПЕРПЕНДИКУЛЯРНЫЕ



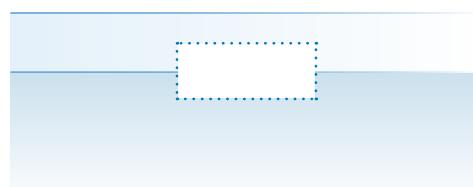
Обустраивают перпендикулярно по отношению к набережной. Доступ обеспечивается с двух сторон, а длина определяется необходимой глубиной для приема судов с соответствующей осадкой.



ВСТРОЕННО-ПРИСТРОЕННЫЕ



Обустраивают непосредственно вдоль береговой линии с интеграцией в береговые набережные.



ОСТРОВНЫЕ (РЕЙДОВЫЕ)

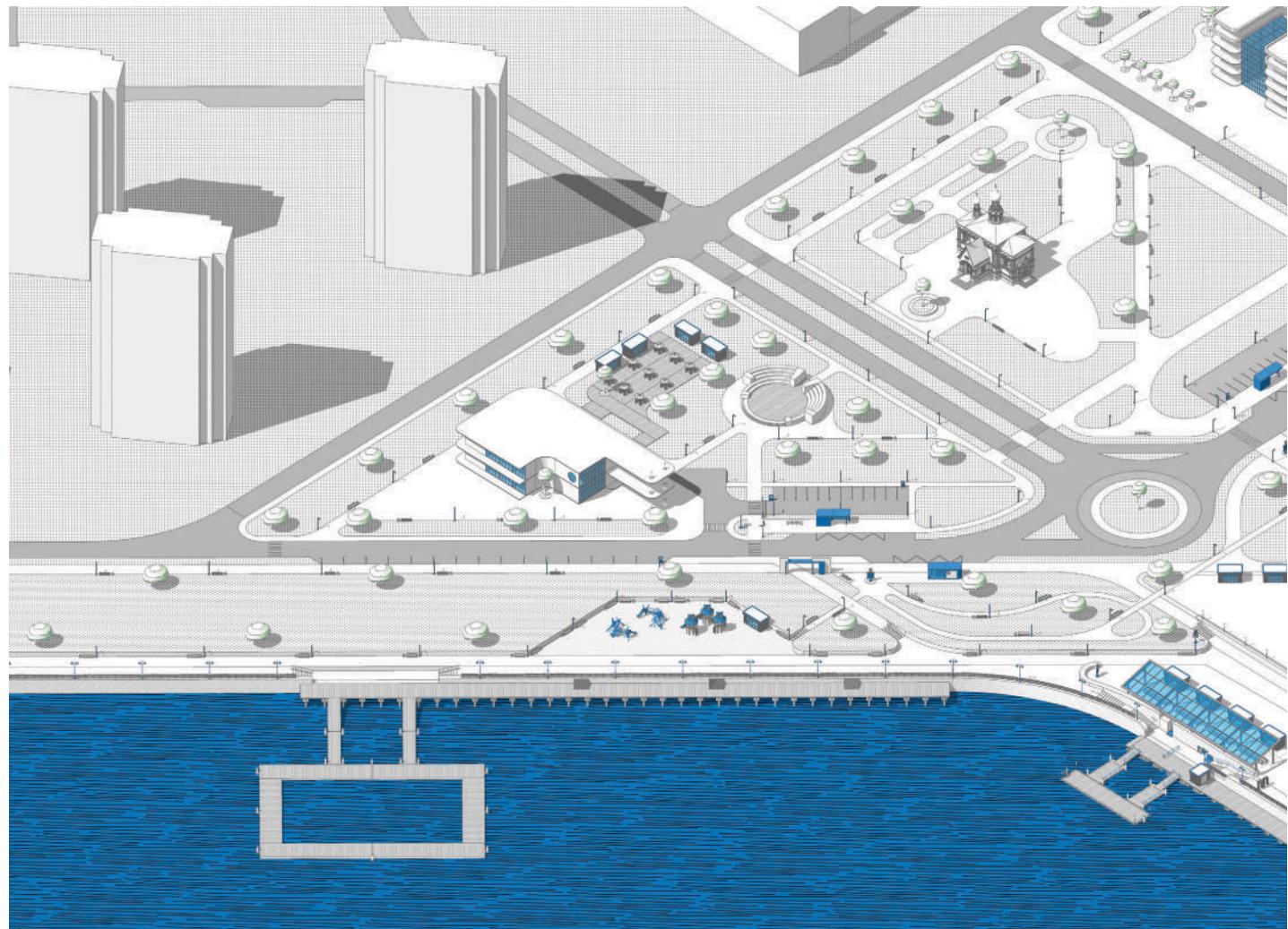


Причальные сооружения устраивают вдали от берега на необходимых глубинах для приема судов с соответствующей осадкой.



Зонирование

МАСТЕР-ПЛАН ТЕРРИТОРИИ



ОПИСАНИЕ ЗОН

1.

Приобъектная зона — территория, обеспечивающая пеший и транспортный доступ к общественным пространствам и местам отправления речного пассажирского транспорта.

1.1.

Инфраструктура, обеспечивающая доступ личного и общественного транспорта к объектам причальной инфраструктуры.

1.2.

Пешеходная инфраструктура, связывающая территории объектов причальной инфраструктуры и окружающие общественные пространства.

2.

Объектная зона — территория, обеспечивающая функции ожидания и досуга вблизи мест отправления речного пассажирского транспорта.

2.1.

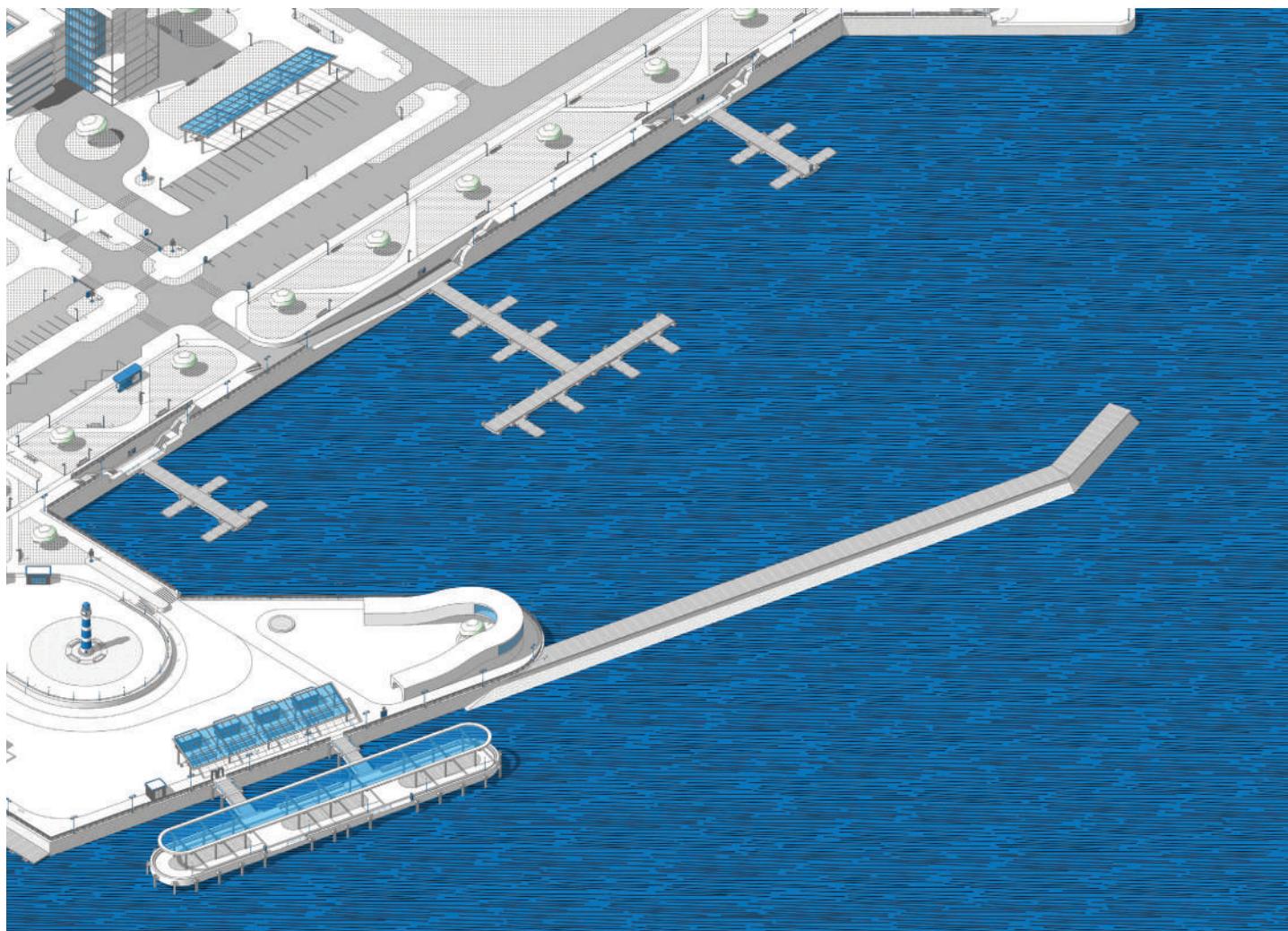
Входная группа, обеспечивающая доступ к зданию речного вокзала.

2.2.

Функциональное наполнение здания речного вокзала.

2.3.

Входная группа, обеспечивающая доступ на территорию общественных пространств и сервисной зоны причальной пассажирской инфраструктуры.



2.4.

Функциональное наполнение сервисной зоны, расположенной в модульных павильонах, на территории причальной пассажирской инфраструктуры .

2.5.

Функциональное наполнение территории открытых общественных пространств, примыкающих или находящихся в составе объекта пассажирской причальной инфраструктуры .

3.

Зона посадки-высадки — территория мест отправления речного пассажирского транспорта, обеспечивающая пользователю функцию посадки на судно и высадки, а операторам речного транспорта — функцию швартовки и технического обслуживания судна.

3.1.

Функциональное наполнение территории места отправления пассажиров.

3.2.

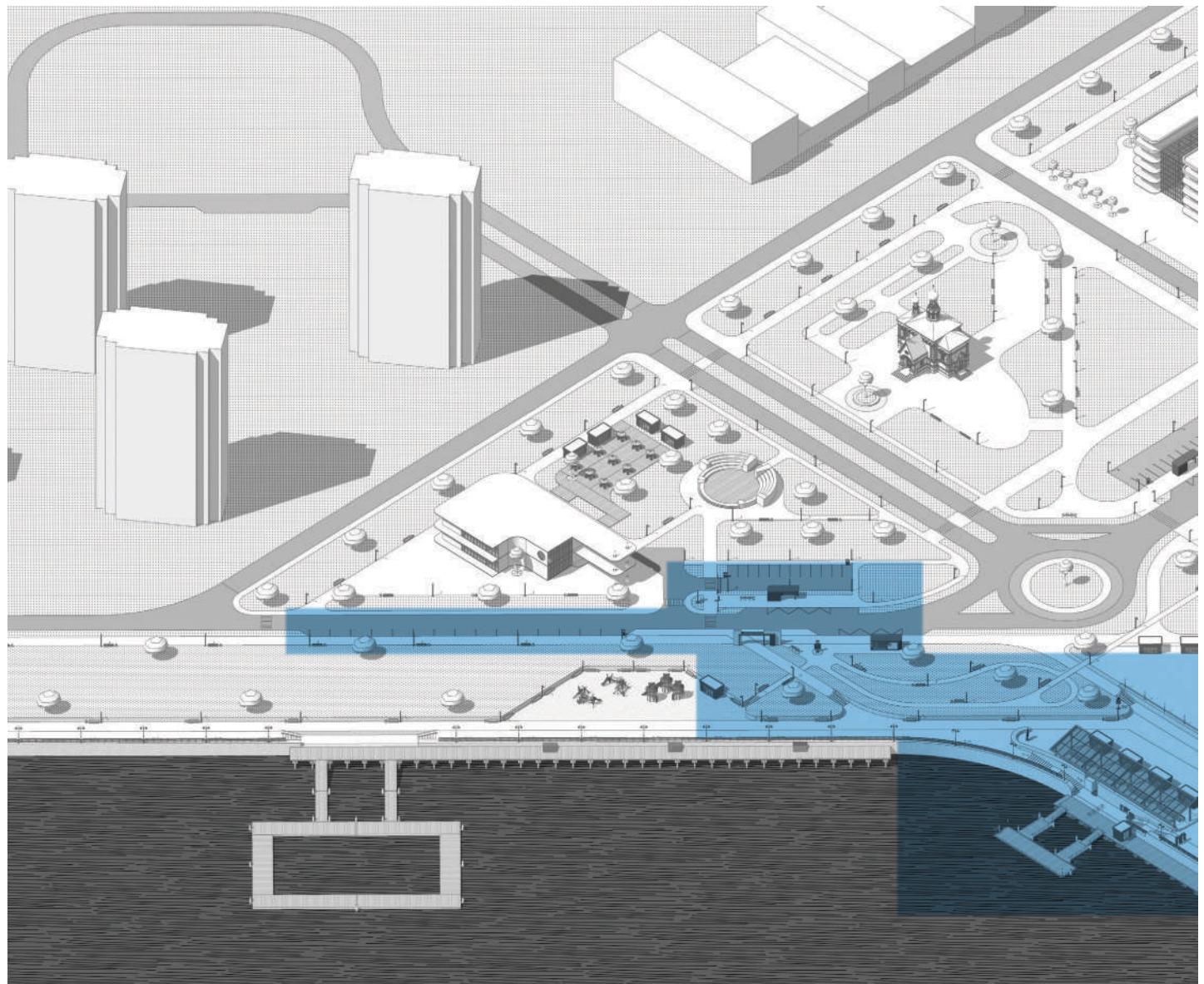
Техническая подзона для обслуживания судов.

3.2.

Функциональное наполнение водной глади.

Транзитный объект

АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ РЕШЕНИЯ

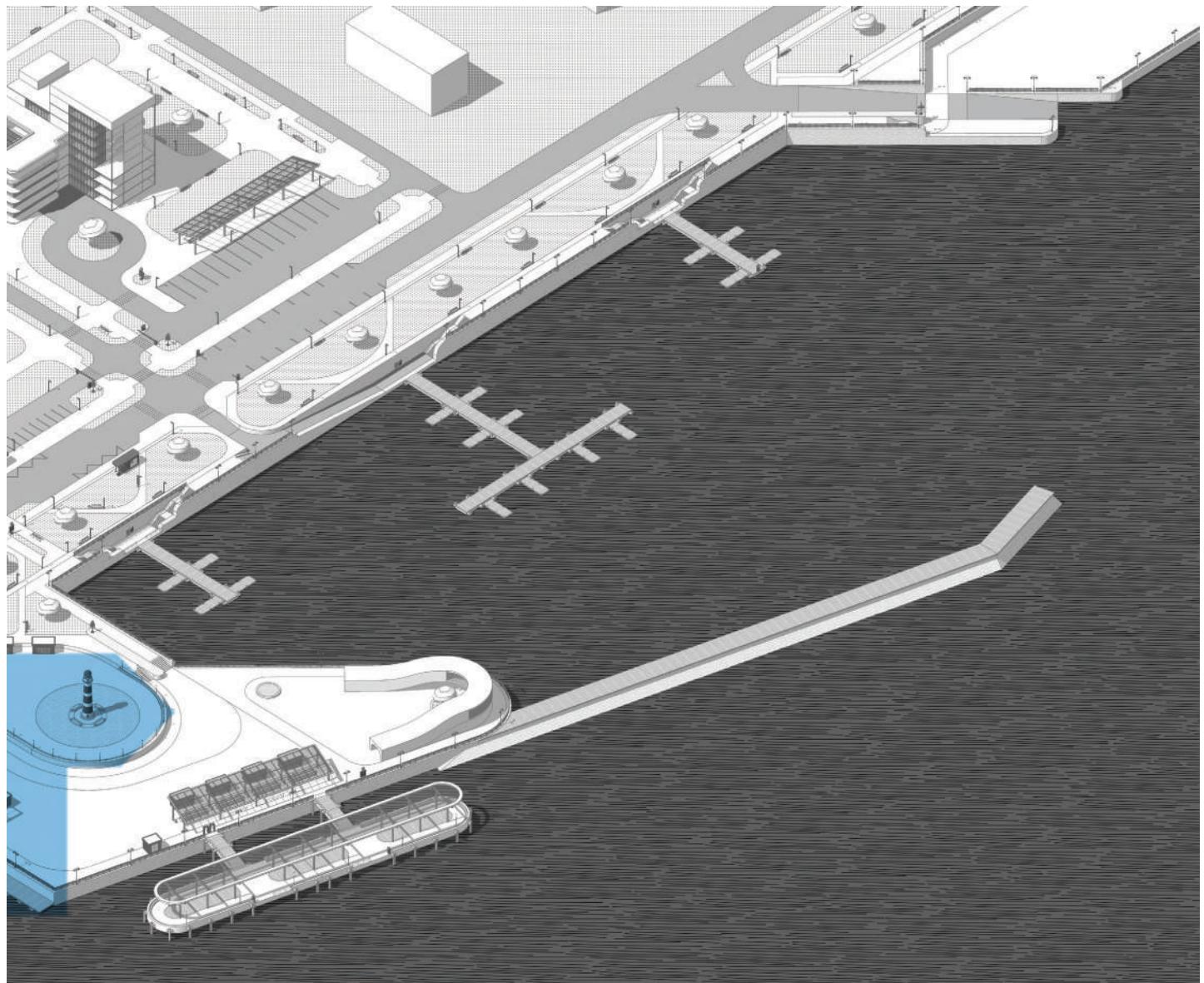


ХАРАКТЕРИСТИКИ

Основная функция транзитного объекта — это обеспечение посадки-высадки пассажиров в условиях интенсивного движения речного транспорта.

Транзитный объект может находиться в городской застройке, вблизи набережных и городских точек притяжения, поэтому предполагается интенсивное использование данного объекта причальной инфраструктуры жителями. Как следствие,

транзитный объект должен обеспечивать инфраструктуру пребывания на своей территории небольшой группы пассажиров для посадки и иметь достаточную пропускную способность для высадки большего количества пассажиров, чем находящиеся на его территории. Как правило, вблизи ТрО не размещается водных активностей, оставляя больше пространства для маневра пассажирских суден.

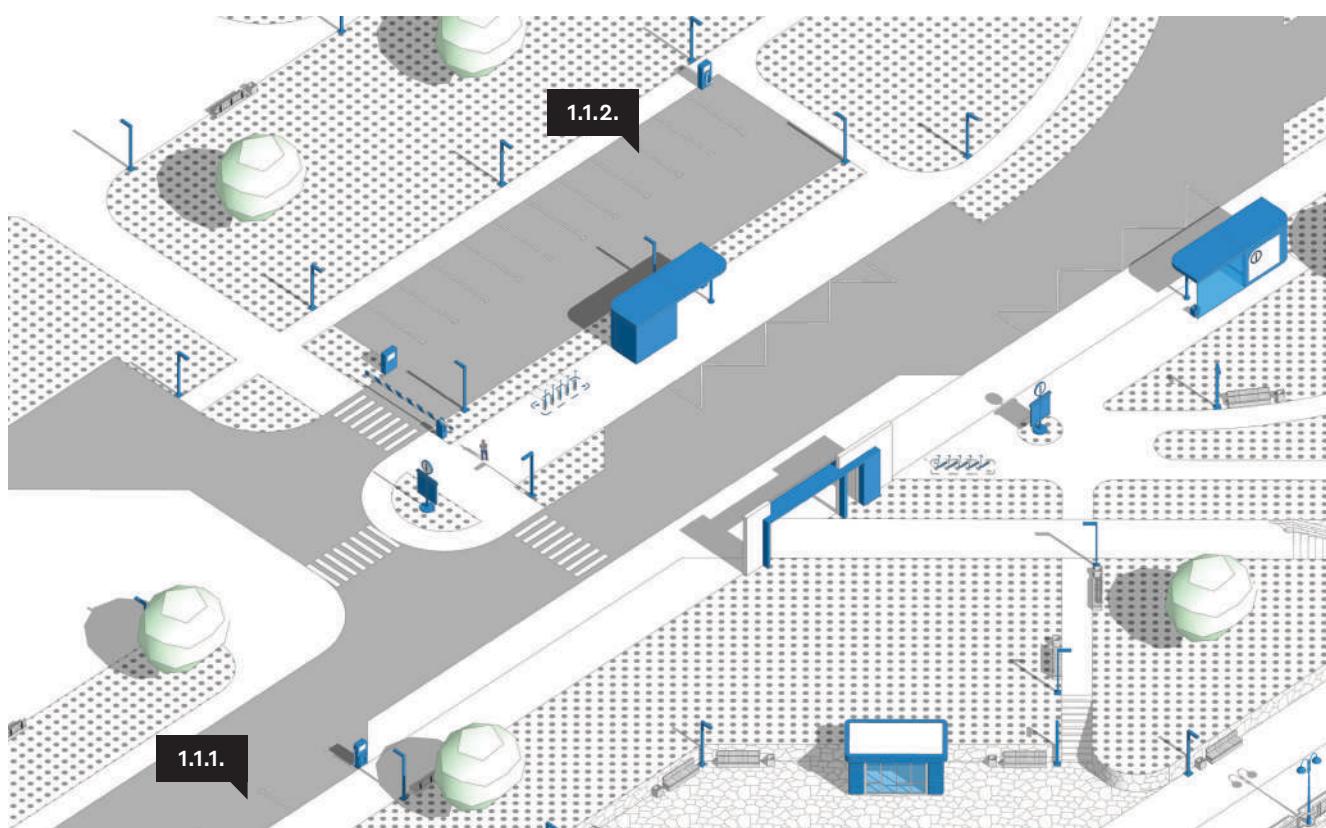


Наличие объектов капитального строительства в виде речных вокзалов не предполагается в типологии ТрО, поэтому в решениях отсутствуют пункты 2.1 и 2.2.

В типологии ТрО предполагается создание модульных павильонов, расположенных под единым навесом. Также возможно создание группы навесов над инфраструктурными элементами. Такой подход позволяет сэкономить время и бюджет при разработке проектов причальной пассажирской инфраструктуры.

Установка павильонов определяется заданием на проектирование. Возможными ограничениями для внедрения решений являются размер территории проектирования и тип причального сооружения.

ИНФРАСТРУКТУРА ПРИОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



1.1.1. ПАРКОВКА ВДОЛЬ УДС

Парковка вдоль улично-дорожной сети позволяет размещать автомобили в рамках городской инфраструктуры, которая находится рядом с объектом, без необходимости создания отдельной парковки при объекте. При наличии в городе системы платных парковок рекомендуется размещение паркомата для оплаты парковки. Парковка необходима пассажирам с детьми, пользующимся функцией городской прогулки на причале.

В рамках государственной стратегии по развитию электротранспорта в Российской Федерации предлагается установка медленных зарядок для электроавтомобилей. Возможно использование субсидий для установки оборудования.

Обязательные элементы

парковка для личного автотранспорта, парковка для каршеринга/такси, навигационные конструкции, пункт оплаты парковки, освещение

Дополнительные элементы

зарядка для электротранспорта

★

1.1.2. ПЛОСКОСТНАЯ ПАРКОВКА

★

Создание плоскостной парковки может быть обусловлено наличием примыкающего к пассажирской транспортной инфраструктуре активного общественного пространства. При наличии в городе системы платных парковок рекомендуется размещение паркомата для оплаты парковки.

Парковку отделяют от проезжей части и пешеходных дорожек полосой озеленения шириной не менее 2 м. Также рекомендуется установка взрослых через каждые 7 машино-мест.

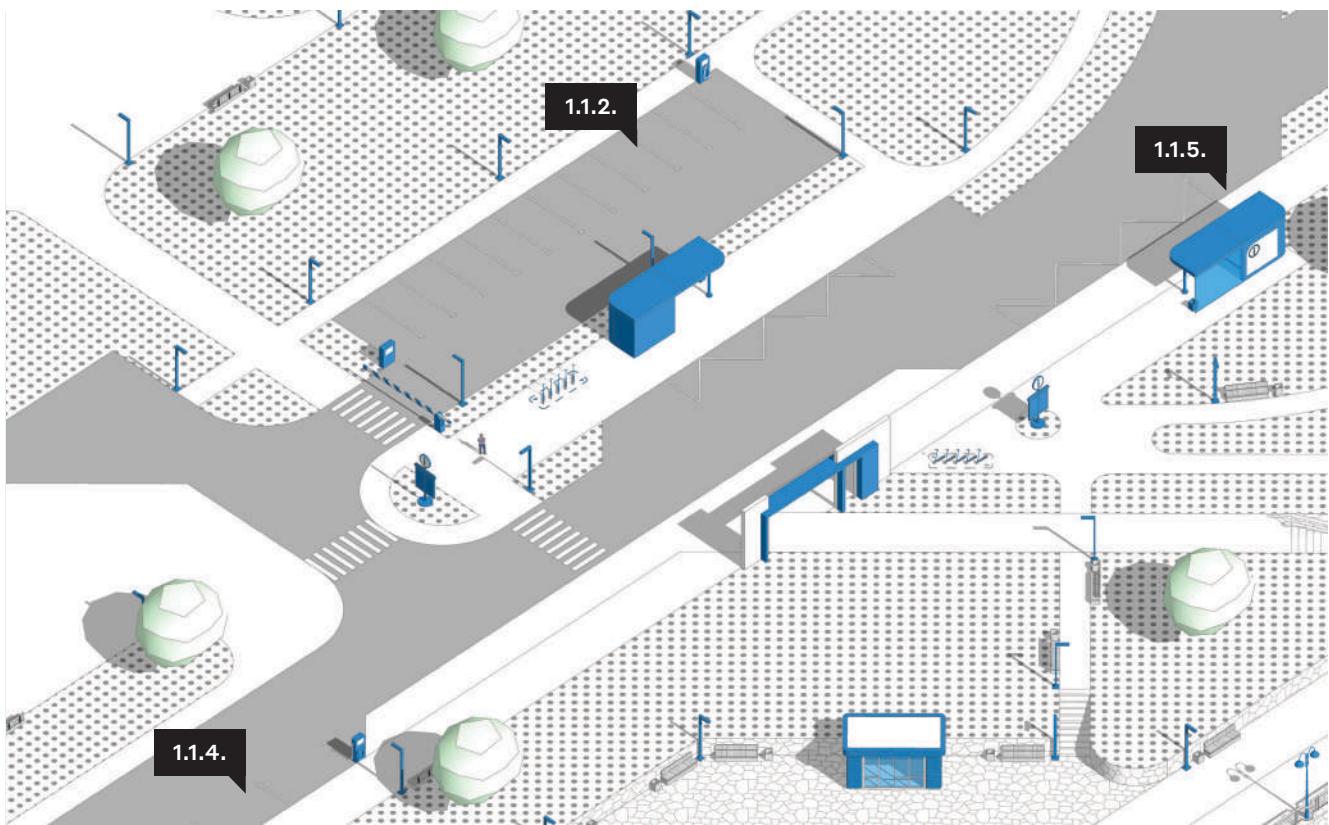
Рекомендуется установка навигации до территории причала на выходе с парковки.

В рамках государственной стратегии по развитию электротранспорта в Российской Федерации предлагается установка медленных зарядок для электроавтомобилей. Возможно использование субсидий для установки оборудования.

Дополнительные элементы

парковка для личного автотранспорта, парковка для каршеринга/такси, освещение, навес, озеленение, навигационные конструкции, система наблюдения, зарядка для электротранспорта, пункт оплаты парковки

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



1.1.4.

ЗОНА КРАТКОВРЕМЕННОЙ ОСТАНОВКИ ДЛЯ ВЫСАДКИ ПАССАЖИРОВ



Место вблизи входной группы объекта пассажирской инфраструктуры для кратковременной остановки до 5 минут для высадки пассажиров из личного автотранспорта или такси.

1.1.5.

ОСТАНОВКА НАЗЕМНОГО ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА (НГПТ)



Остановка должна располагаться не менее чем в 400 м от входной группы объекта причальной пассажирской инфраструктуры. При проектировании остановочных пунктов необходимо соблюдение ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» и СП 396. 6.11.

При проектировании остановочных пунктов рекомендуется установка отдельно стоящего стендса навигацией по прилегающей городской территории и отдельно стоящий стенд с навигацией к причалу.

Информационные конструкции должны содержать расписание движения пассажирского городского транспорта и карту маршрутов.

Обязательные
элементы

место остановки, посадочная площадка, навес, скамья, освещение, урна для мусора, ниша для рекламной конструкции, информационные и навигационные конструкции, система наблюдения

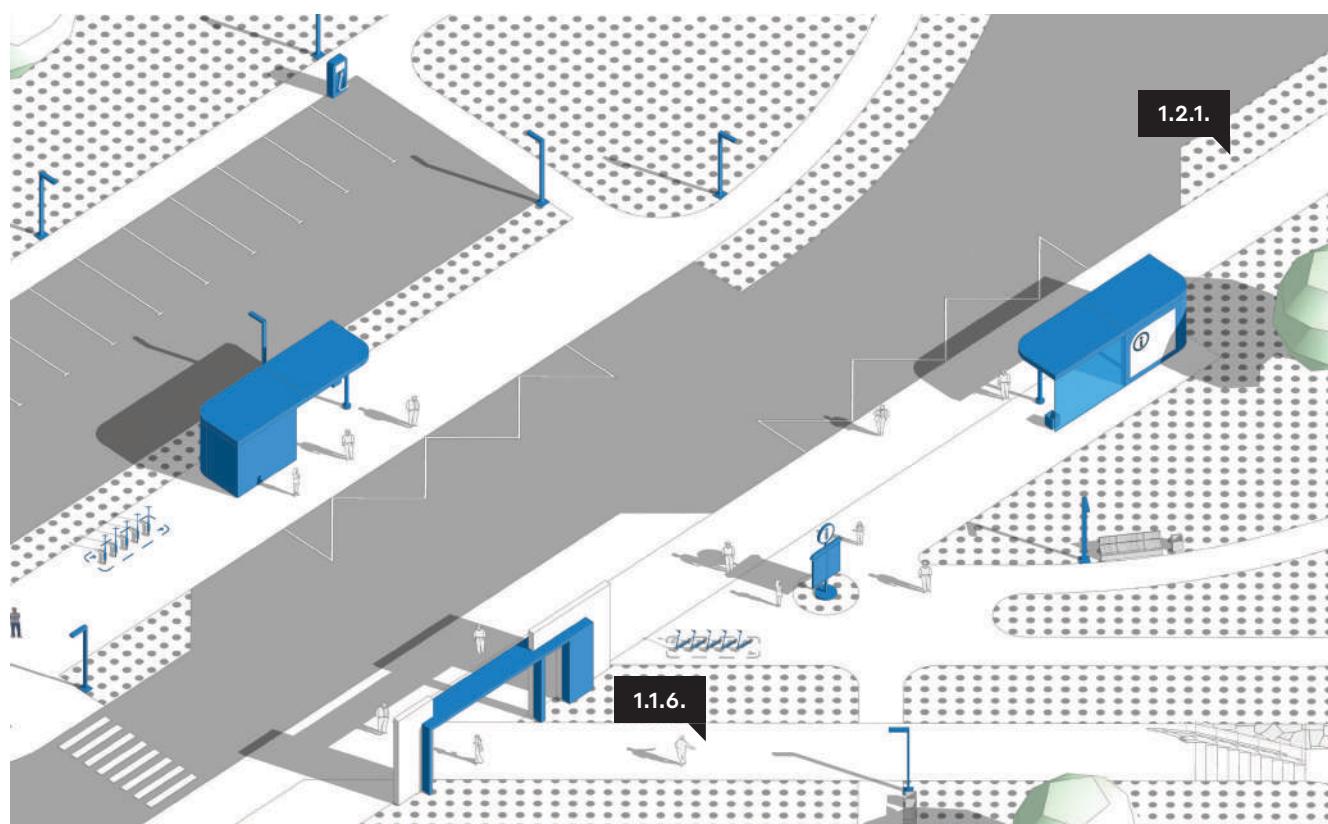
Обязательные
элементы

парковочное место,
навигационные конструкции

Дополнительные
элементы

рекламные конструкции

ИНФРАСТРУКТУРА ПРИОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



1.1.6. ПРОЕЗДЫ

Для хозяйственных и технических зон предусматривается проезд для спецтехники (хозяйственный проезд). Для проезда техники также возможно использование укрепленных пешеходных путей достаточной ширины (не менее 3,5 м).

★

1.2.1. БУФЕРНАЯ ЗОНА

Чтобы сделать передвижение пешеходов более удобным, рекомендуется отделить пешеходные зоны от парковок и проезжей части.

Если на территории есть достаточно свободного места, можно создать искусственный рельеф в виде насыпей. Со стороны пешеходных потоков такие насыпи можно совместить с местами для сидения.

Для четкого визуального разграничения между площадками для отдыха и парковкой рекомендуется использовать живую изгородь. Оптимальная ширина полосы озеленения составляет от 2 до 10 метров. Также возможно использование боллардов.

Необходимо предусматривать наличие хозяйственных проездов в соответствии с пунктом 1.1.6.

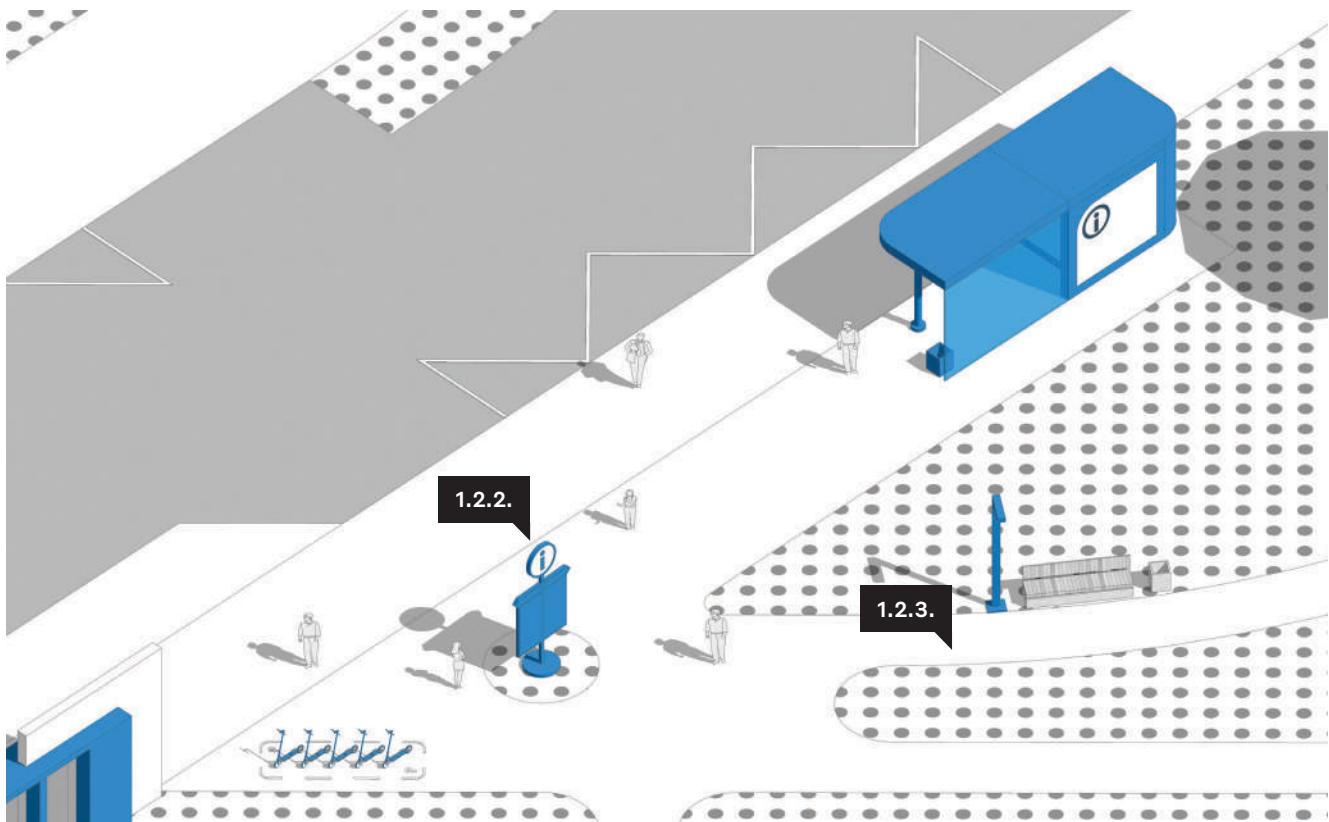
Обязательные элементы

проезд для уборочной техники,
проезд для пожарных машин/
машин скорой помощи

Обязательные элементы

озеленение, болларды,
освещение

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



1.2.2. ЗОНА НАВИГАЦИИ



По пути транзитного движения пассажиров вдоль территории причальной пассажирской инфраструктуры располагать информационные элементы, содержащие ключевые сведения о доступных направлениях: расположение причала, остановки НГПТ, парковки и ближайших городских объектов.

Решение является обязательным, так как на практике причалы трудно идентифицировать в городской среде.

1.2.3. ПЕШЕХОДНОЕ ТРАНЗИТНОЕ ПРОСТРАНСТВО



Основная зона движения пешеходов определяется из расчетной ширины полосы пешеходного движения не менее 1,5 м для одностороннего движения и не менее 3 м для двухстороннего движения.

Рекомендуется устройство велодорожек на основных пешеходных маршрутах вдоль магистральных улиц.

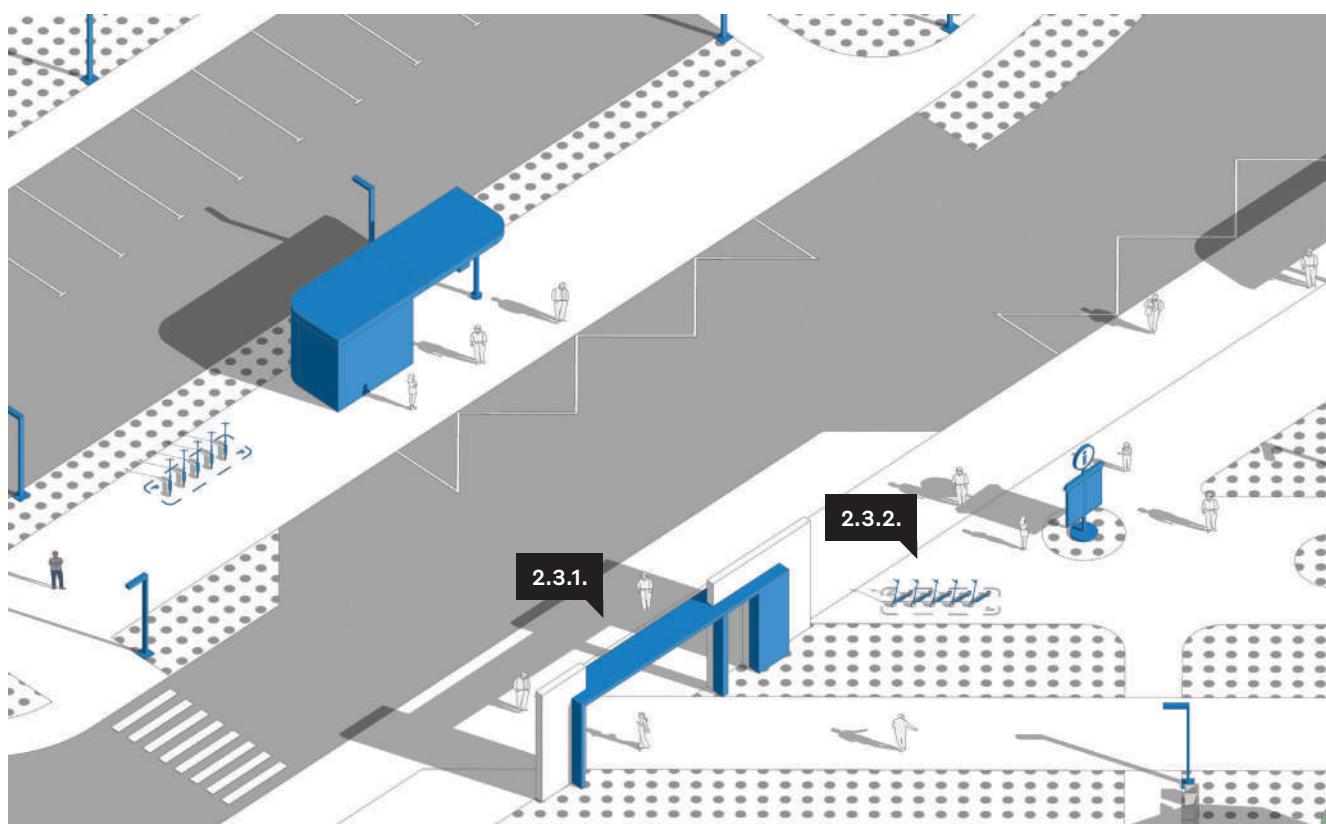
Рекомендуется оснащение пешеходного пространства уличными малыми архитектурными формами (урнами, скамейками, освещением), а также системами наблюдения «Безопасный город».

Обязательные элементы	стенд с навигацией до городских точек притяжения, стенд с навигацией до автомобильной парковки, стенд с навигацией до остановки НГПТ, стенд с навигацией к причалу
-----------------------	--

Обязательные элементы	тротуар, урны, скамьи, освещение, система наблюдения
-----------------------	--

Дополнительные элементы	велодорожка, рекламные конструкции
-------------------------	------------------------------------

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.3.1. ВХОДНАЯ ГРУППА

Входная группа объекта причальной пассажирской инфраструктуры территориально обозначает начало транспортной инфраструктуры. Главный вход формируется со стороны УДС на пересечении основных пешеходных и транспортных потоков вблизи парковочных зон и остановок пассажирского транспорта.

В зоне входной группы рекомендуется обустройство мест кратковременного отдыха пассажиров. Главные входы должны быть хорошо освещены, акцентированы озеленением, маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта. При наличии перепада высот входные группы должны быть оборудованы пандусами в соответствии с СП 82.13330.2016.



2.3.2. ПАРКОВКА ДЛЯ СИМ И ВЕЛОСИПЕДОВ

Групповые велопарковки рекомендуется размещать под навесом, объединенным с входной группой. Габариты одного веломеста следует назначать $1,8 \times 0,9$ м. Возможно создание велобоксов — контейнеров для хранения велосипедов на период более нескольких часов за дополнительную плату. Вблизи велопарковок рекомендуется маркировать парковку для СИМ. Место для установки арендных СИМ не может превышать 6м^2 .

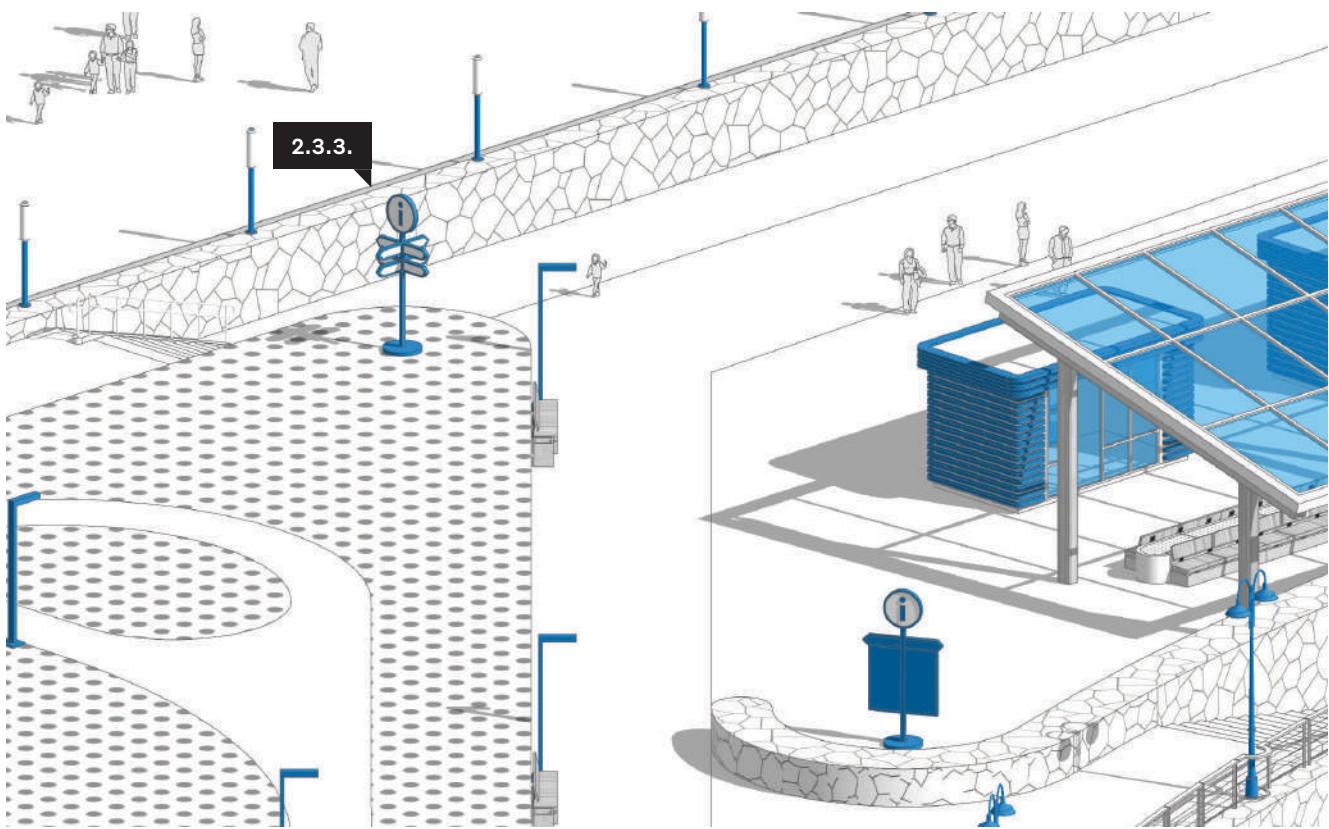


Обязательные элементы	система наблюдения, освещение, пандус, урны, скамьи
--------------------------	--

Дополнительные элементы	навес, рекламные конструкции, брэндингование
----------------------------	---

Обязательные элементы	парковка для велосипедов, парковка для СИМ, освещение, навес
--------------------------	--

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



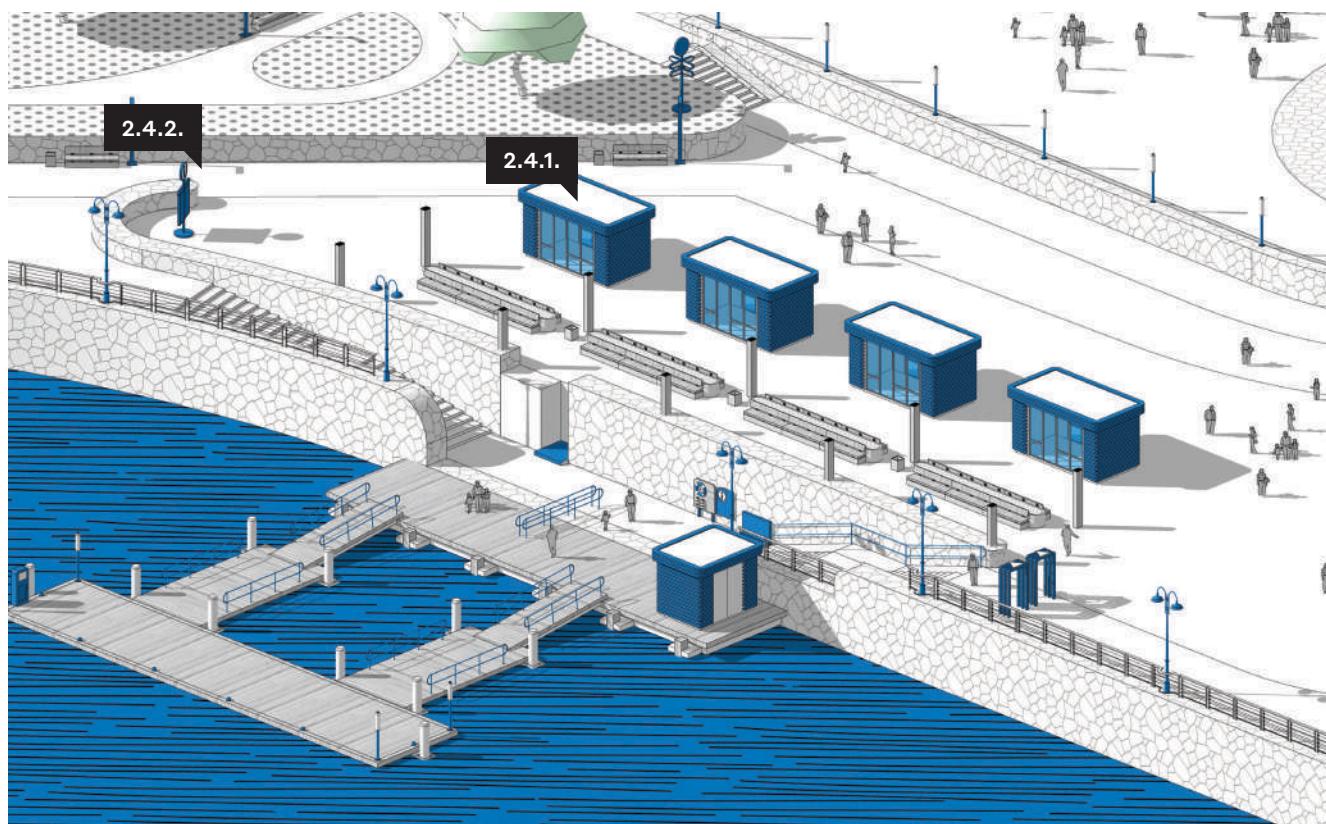
2.3.3.

НАВИГАЦИОННАЯ ЗОНА



Перед главными входами на территорию объектов речного транспорта рекомендуется устанавливать информационные стойки с описанием навигации по территории и маршрутной картой. Навигационную зону рекомендуется размещать под навесом. Размещение таких элементов не должно препятствовать движению пешеходов и велосипедистов, а также доступу специализированной техники. Информационные указатели и навигационные стелы призваны стать частью системы уличной навигации города. Возможно исполнение навигационной системы в виде стелы (панели) или отдельно стоящим информационным указателем на опоре.

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.4.1. ЗОНА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ

Зона продажи билетов должна размещаться со стороны входной группы по направлению на территорию зоны посадки-высадки в последовательности, исключающей возвратное движение и пересечение основных потоков. Информационные конструкции должны содержать расписание, билетное меню и инструкцию по покупке билета.

Рекомендуется использовать терминалы по продаже билетов, подключенные к единой городской билетной системе. Установка касс рекомендуется для осуществления функций городской речной прогулки для консультации пассажиров при облигировании. Расчетное количество касс рекомендуется принимать от 1 до 2 шт.

Зона продажи билетов может быть исполнена в виде крытого павильона с кассой или в виде отдельно стоящего терминала. Количество терминалов следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

Обязательные элементы	терминал для оплаты / покупки билета, урны, освещение, информационные конструкции, навес
-----------------------	--

Дополнительные элементы	касса
-------------------------	-------



2.4.2. ИНФОЗОНА



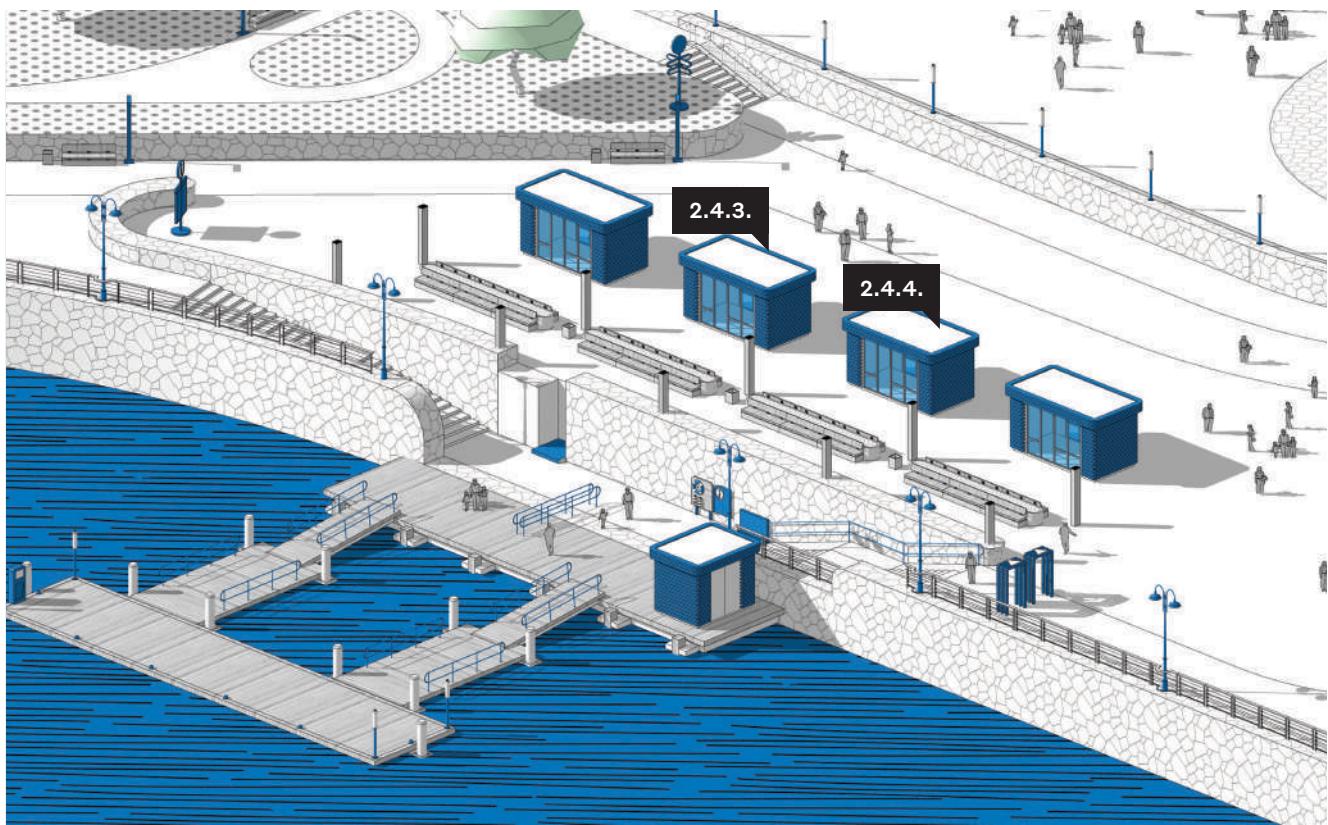
Вдоль основных пешеходных маршрутов, на территории входной группы, внутри зон ожидания или продажи билетов размещать информационные стенды, плакаты и макеты, дающие информационную справку о городе, истории места или афишу о локальных событиях.

Территория транспортной инфраструктуры является наиболее удачным местом для размещения информации по вовлечению граждан в жизнь города ввиду большой проходимости.

Размещение рекламных конструкций следует выполнять в соответствии с требованиями, разработанными муниципалитетом.

Обязательные элементы	информационные и рекламные конструкции
-----------------------	--

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.4.3. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ ★

Причальные сооружения должны быть оборудованы пространством для хранения уборочного инвентаря для летнего и зимнего периодов, а также контейнерами для твердых бытовых отходов (ТБО). Площадки сбора мусора следует располагать не ближе 50 м от мест массового скопления людей на территории (зона отдыха и ожидания, места рекреации). Площадки рекомендуется ограждать декоративными стенками и живой изгородью.

Площадь технических помещений следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

2.4.4. ПОМЕЩЕНИЯ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ☆

В помещения общего пользования входят павильоны с туалетом и комнатой матери и ребенка. Отмечается высокая потребность в туалетах на внутригородских маршрутах. Ввиду того, что туалетов на территории большинства причалов не предусмотрено, пассажиры речного транспорта выстраиваются в очередь на судне, тем самым задерживая его.

От береговой линии водного объекта общественные туалеты должны располагаться на расстоянии не менее 50 м. При оборудовании общественных туалетов должно быть предусмотрено отведение сточных вод в канализационные сети.

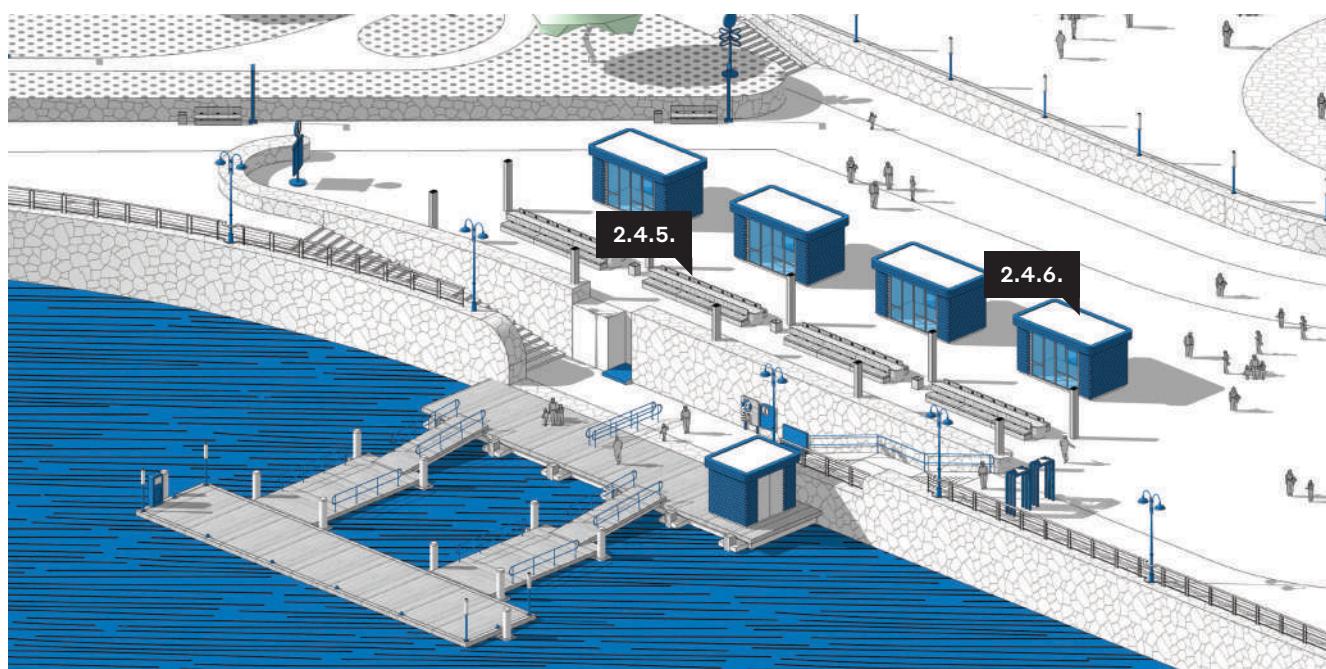
Должен быть обеспечен доступ для МГН в соответствии с СП 59.13330.2020. Рекомендуется установка кнопки автоматического открывания двери.

Обязательные элементы

комната уборочного инвентаря, контейнеры для ТБО

Дополнительные элементы туалет и комната матери и ребенка

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.4.5.

ЗАЛ ОТДЫХА И ОЖИДАНИЯ



Близость к водным объектам создает неблагоприятные условия нахождения на открытом пространстве ввиду присущей таким объектам ветрености и незащищенности от солнца. Зал отдыха и ожидания должен быть защищенным от погодных условий пространством, расположенным внутри отапливаемого и кондиционируемого помещения. Рекомендуется применять светопрозрачные конструкции, предоставляющие в помещения доступ естественного света. Такое решение также положительно влияет на настроение пользователей, так как дает возможность наблюдать за панорамой реки в защищенном пространстве.

В случае невозможности организации павильонов следует создавать зал отдыха и ожидания на открытом пространстве, защищенном навесом и светопроницаемыми ветрозащитными ограждениями. Залы отдыха и ожидания должны быть оборудованы аптечками, хорошо освещены, а также маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта. Площадь зоны зала отдыха и ожидания следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

Обязательные элементы

сиденья, урны, освещение, навес, ветрозащитные ограждения, брендирование, светопрозрачные конструкции, аптечка

Дополнительные элементы

кондиционируемое / отапливаемое помещение, фонтанчик для воды, зарядки для гаджетов, доступ в интернет

2.4.6.

ТОРГОВЫЕ ОБЪЕКТЫ



Территория набережных является привлекательным местом для бизнеса. Рекомендуется установка точек мест питания (мини-кофеен) в нестационарных торговых павильонах (НТО) вблизи зон отдыха и ожидания, а также вдоль пешеходных маршрутов. При установке на набережной НТО должен располагаться на расстоянии не менее 10 метров от причальной стенки, не перекрывая пешеходные пути и вид на водный объект. Торговый фронт НТО должен быть ориентирован в сторону водного объекта. НТО могут быть маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайном-кодом города или объектов городского транспорта.

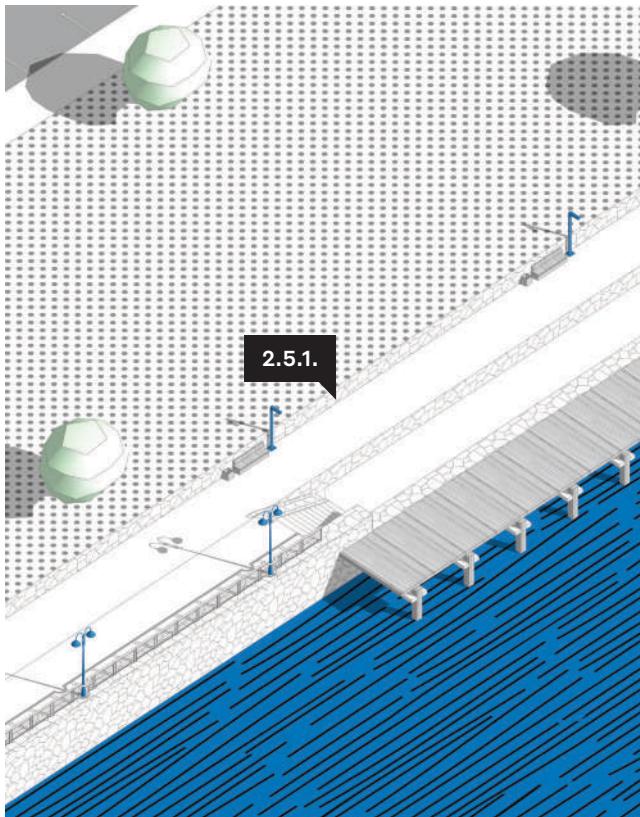
На территории объекта возможна установка вендинговых аппаратов и банкоматов. При обустройстве торговых объектов необходимо учитывать возможности подключения к инженерным коммуникациям.

Причальная инфраструктура типологии ТрО не предполагает наличие объектов капитального строительства (ОКС) вблизи территории отправления пассажиров. Однако в случае, если набережная объекта ТрО является точкой притяжения горожан и установка ОКС для размещения точек общественного питания (ресторана, кафе) обоснована, необходимо учитывать существующие требования.

Дополнительные элементы

точка питания, банкомат, вендинговый аппарат, места общественного питания, брендирование

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.5.1.

ЗОНА ТИХОГО ОТДЫХА



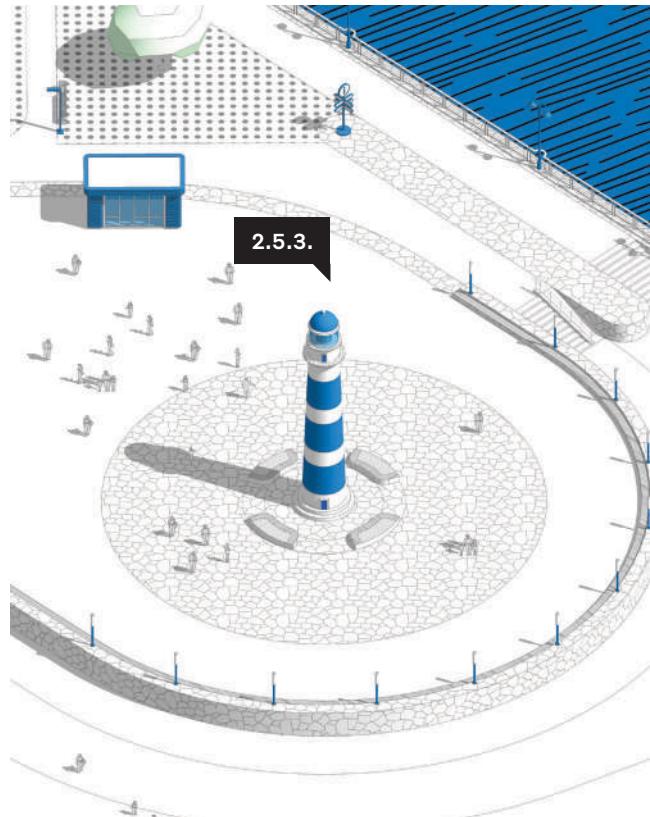
В соответствии с проведенным анализом зоны отдыха (зеленые зоны общего пользования/набережные/площади) расположены рядом с объектами причальной пассажирской инфраструктуры практически повсеместно во всех типологиях. При создании зон для пассивного отдыха важно учитывать потребности как индивидуальных, так и групповых посетителей.

Возможна установка площадки для наблюдения за водой и пейзажем на крыше одного из павильонов или в виде наблюдательной башни.

При обустройстве зон тихого отдыха следует придерживаться методических рекомендаций по благоустройству территорий общественных пространств. Примеры можно найти в разделе «Список использованных материалов».

Обязательные элементы урны, озеленение, скамейки, освещение

Дополнительные элементы наблюдательная площадка, МАФы для рыбной ловли (поручни и сиденья), места для загорания



2.5.3.

ТОЧКИ ПРИТЯЖЕНИЯ



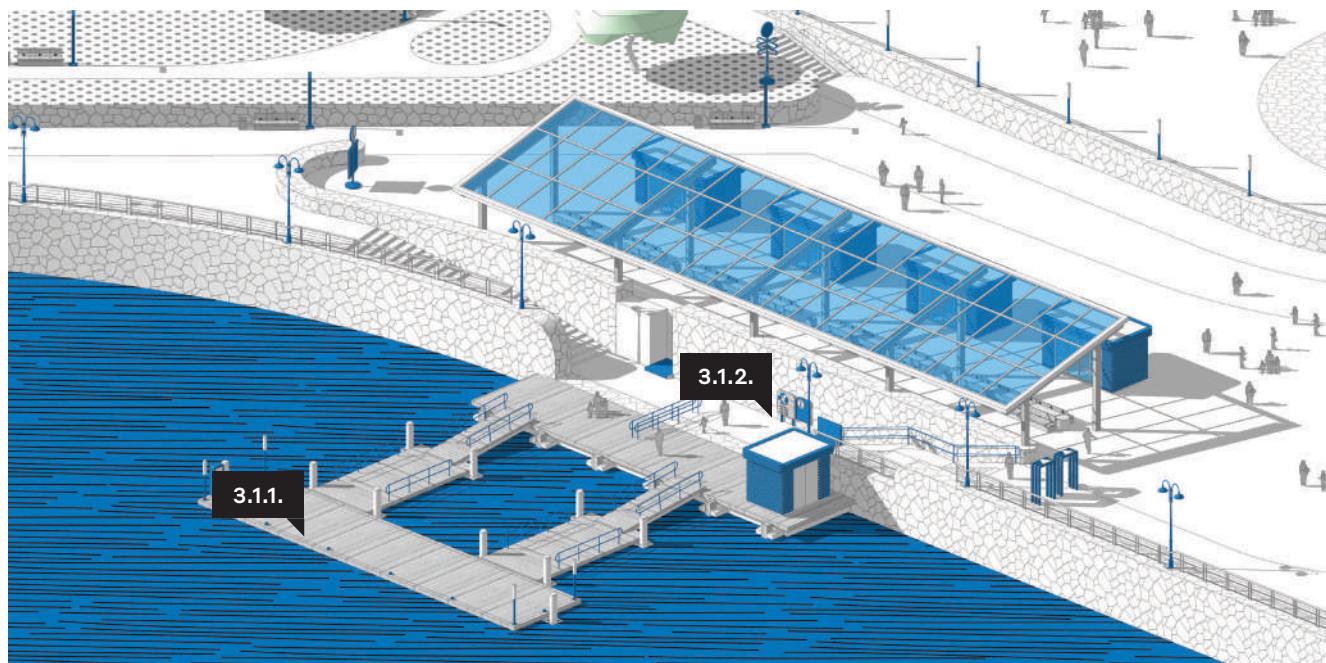
Изучение объектов показало, что монументы или арт-объекты присутствуют практически повсеместно во всех типологиях объектов причальной пассажирской инфраструктуры.

Необходимость установки арт-объектов/ монументов/ флаговых композиций связана с тем, что они позволяют идентифицировать территорию с водой, повышают интерес и активность вокруг объектов водного транспорта среди жителей города, стимулируя интерес к использованию речного пассажирского транспорта.

Флаговые композиции могут быть маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта.

Обязательные элементы арт-объекты / монументы / флаговые композиции, брендирование

ИНФРАСТРУКТУРА ЗОНЫ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ



3.1.1.

ЗОНА ШВАРТОВКИ



Причалы, пристани и специальные площадки для посадки-высадки пассажиров должны быть оборудованы швартовными устройствами и ограждениями высотой 1,1 м, предохраняющими от случайного падения людей в воду. Швартовка судна может осуществляться при условии, что длина причала, глубина акватории причала, расположение швартовных устройств на причале соответствуют данному типу судна.

Береговой трап соединяет причал с берегом или причальной стенкой, установленной на берегу. Установка переходных мостиков и сходней должна производиться с углом наклона не более 30° к горизонту. По всей длине с двух сторон должны быть оборудованы ограждения с верхними и промежуточными леерами высотой 1,1 и 0,55 м соответственно. Если нижняя площадка трапа находится на высоте 0,5 м и более от причала, под ней должна быть натянута предохранительная сетка, исключающая возможность падения людей в воду. Длина трапа может составлять от 2 до 12 метров, ширина — 1–2 метра, допустимая нагрузка на трап — от 250 кг/м².

Обязательные элементы

швартовый кнхт, береговой трап, береговая тумба, причальный кранец

3.1.2.

МЕСТО ОЖИДАНИЯ



Для удобства и защиты пассажиров от погодных условий необходимо предусматривать защитный навес и светопроницаемые ветрозащитные ограждения, а также маркировку элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта. Для комфорtnого нахождения пассажиров следует предусмотреть скамейки и урны.

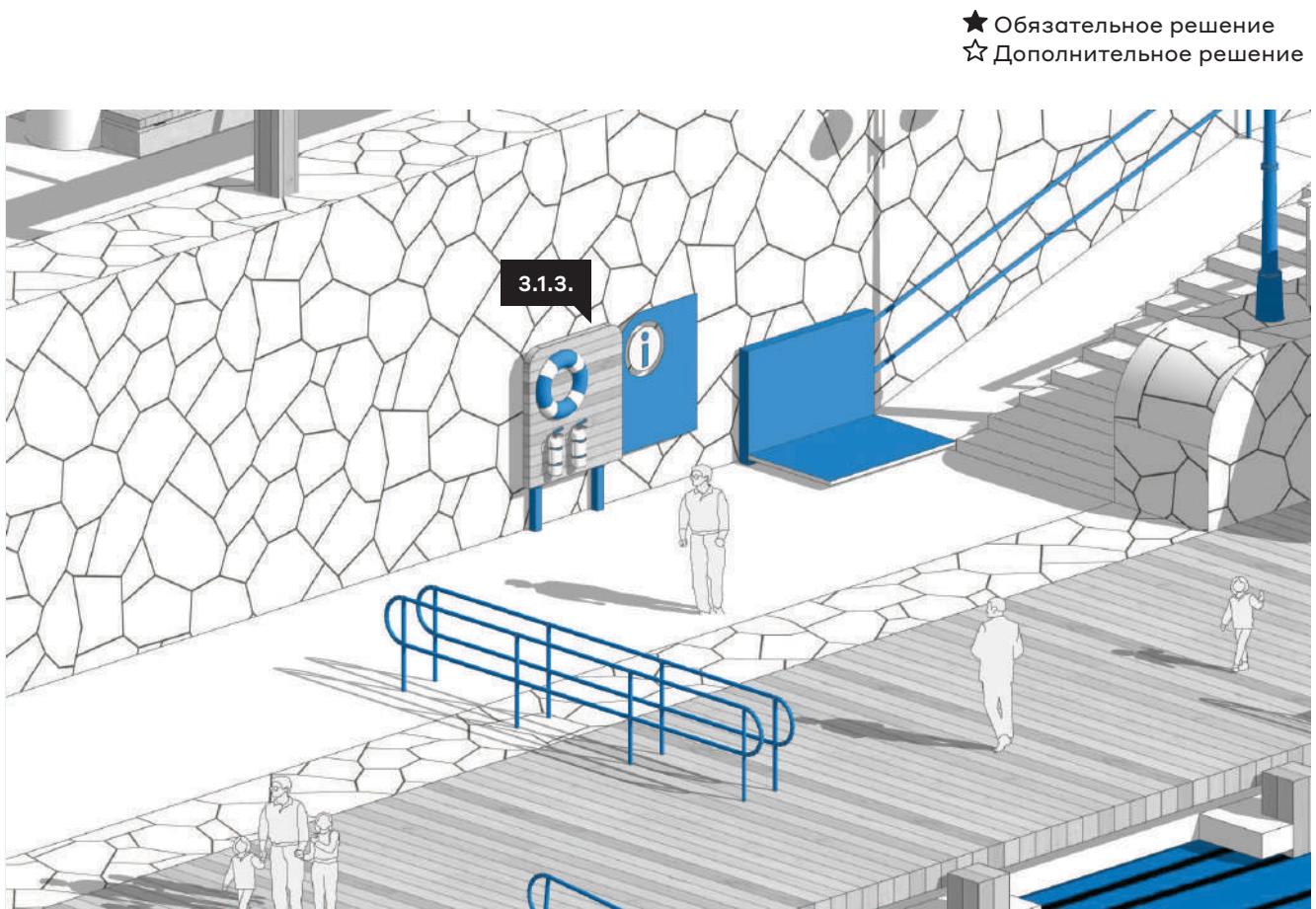
Для облегчения ориентирования и перемещений пользователей на территорию зоны-посадки высадки и для посадки на судно необходимо использовать навигационные элементы — стрелки направления движения. Кроме навигационных элементов (стрелок), возможно применение разных материалов и цветов покрытий для обозначения направления движения. Также возможна установка столбиков с вытяжной лентой. Обязательным условием является создание более широкого пути на выход из судна, чем на вход, ввиду того, что количество одновременно выходящих пассажиров выше, чем распределенных по зоне ожидания. Пространственное разделение пассажирских потоков также может представлять собой разделение прибывающих и уезжающих пассажиров на разных уровнях.

Обязательные элементы

сиденья, урны, пандусы/лифт для доступа МГН, освещение, брендирование, разделение пассажирских потоков

Дополнительные элементы

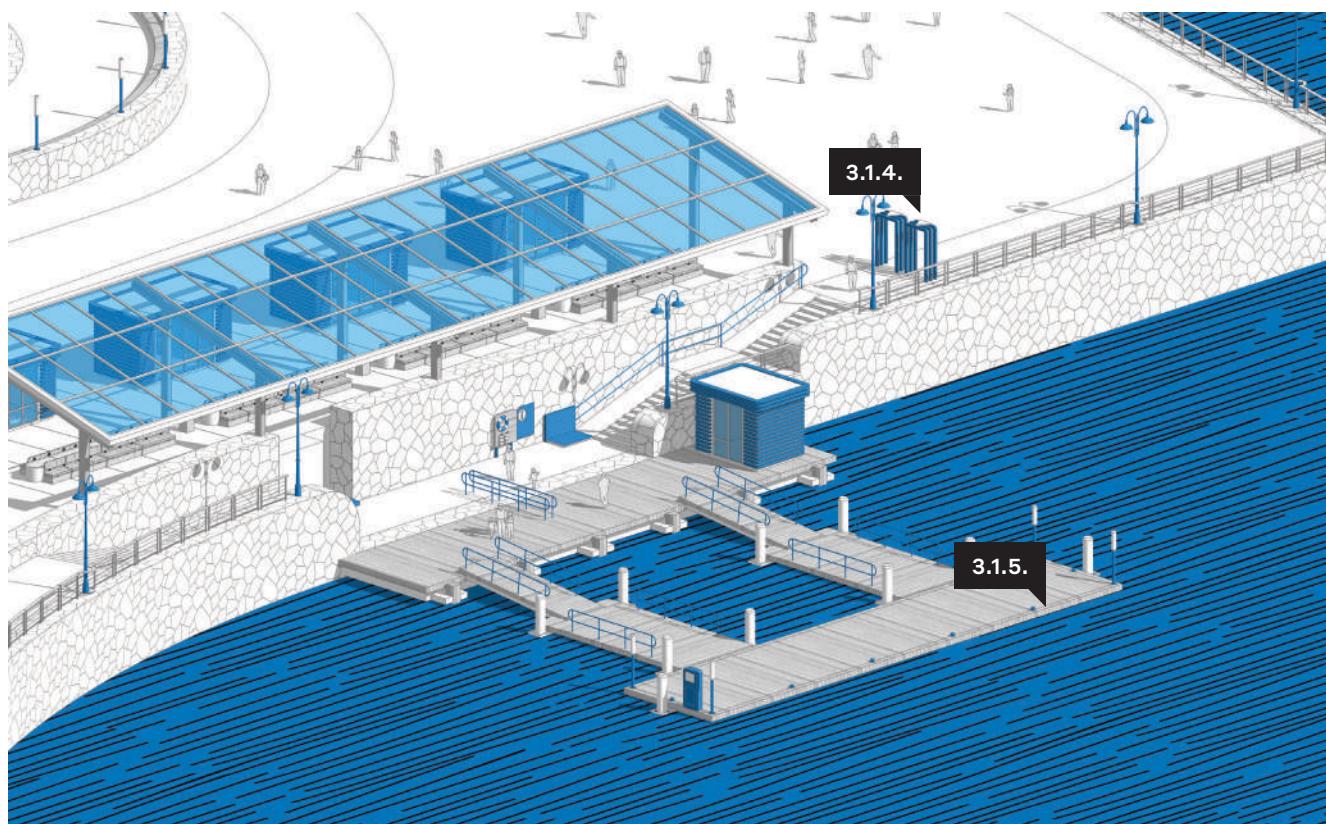
навес

**3.1.3.****НАВИГАЦИОННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ**

На территории зоны посадки-высадки рекомендуется установка светодиодных инфотабло и информационных конструкций. Данные элементы помогут пассажирам получать актуальную информацию о рейсах, процедурах посадки, а также правилах безопасности.

На каждом пассажирском причале в зоне посадки должно быть обозначение, идентифицирующее специфические особенности причала и вспомогательных посадочных устройств (при их наличии), а также правила посадки пассажиров-инвалидов на суда.

ИНФРАСТРУКТУРА ЗОНЫ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ



3.1.4. КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНОЙ ПУНКТ

В контрольно-пропускном пункте (КПП) проводится досмотр перед посадкой на судно.

КПП должен находиться перед зоной ожидания на причале, который может быть выполнен в виде железобетонного понтонса или располагаться на причальной стенке набережной. Этот пункт служит отправной точкой в зоне транспортной безопасности и должен быть выполнен в соответствии с требованиями федерального законодательства о транспортной безопасности (ФЗ от 07.03.2001 № 24-ФЗ).

Для удобства пассажиров, ожидающих своей очереди, необходимо организовать линии досмотра с помощью ограждений. Длина ограждения перед пунктом досмотра должна составлять не менее 20 метров.

Обязательные элементы зона досмотра перед посадкой на судно

Дополнительные элементы валидатор билетов

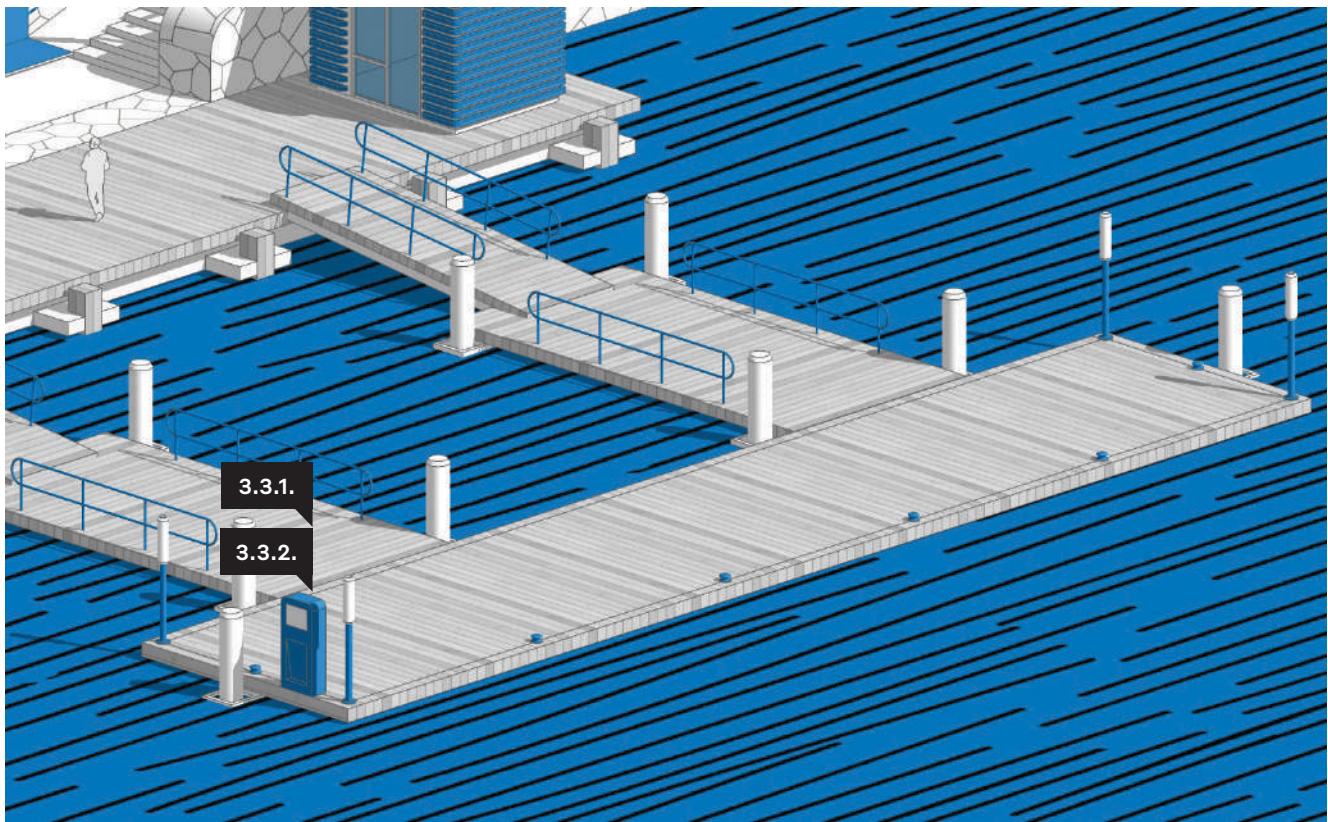
3.1.5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Особое внимание следует уделить безопасности — причал должен быть оборудован надежными швартовными устройствами для фиксации судна, а также ограждающими конструкциями для предотвращения падения пассажиров в воду. В темное время суток причалы и зоны посадки-высадки пассажиров должны быть освещены. Согласно ГОСТ Р 59143-2020, освещенность пассажирского терминала в местах, связанных с проведением операций по посадке и высадке пассажиров должна быть не менее 25 лк.

Навигационные и сигнальные системы играют важную роль в координации движения судов и обеспечении безопасности, поэтому причал должен быть хорошо освещен и оборудован соответствующими сигнальными устройствами согласно ГОСТ Р 71090-2023.

Обязательные элементы причальное ограждение, навигационные огни, спасательные средства, огнетушители, светоотражающая разметка

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



3.3.1.

ЭЛЕКТРОЗАРЯДНАЯ СТАНЦИЯ



При наличии на маршрутах электрического флота возможно размещение электрозаправок на пассажирских причалах. Для этого необходимо подготовить документацию с расчетом необходимой мощности электростанций и получить технические условия у ресурсоснабжающих организаций.

Причалы в Москве оборудованы разными типами зарядных станций: мощностями 100 кВ, а также 900 кВ для быстрой зарядки. Их размещение на стоянках позволяет электрическим судам «Синичка» дополнительно подзаряжаться (один раз в день).

Установка электрозарядных станций на причалах должна проводиться в соответствии с техническими требованиями и ГОСТ.

Дополнительные оборудование и кабель элементы

3.3.2.

ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДНА



Организация системы подачи воды возможна через сервисную колонку — специальное оборудование, устанавливаемое на причалах. Основное требование к данному оборудованию — гидроизоляция.

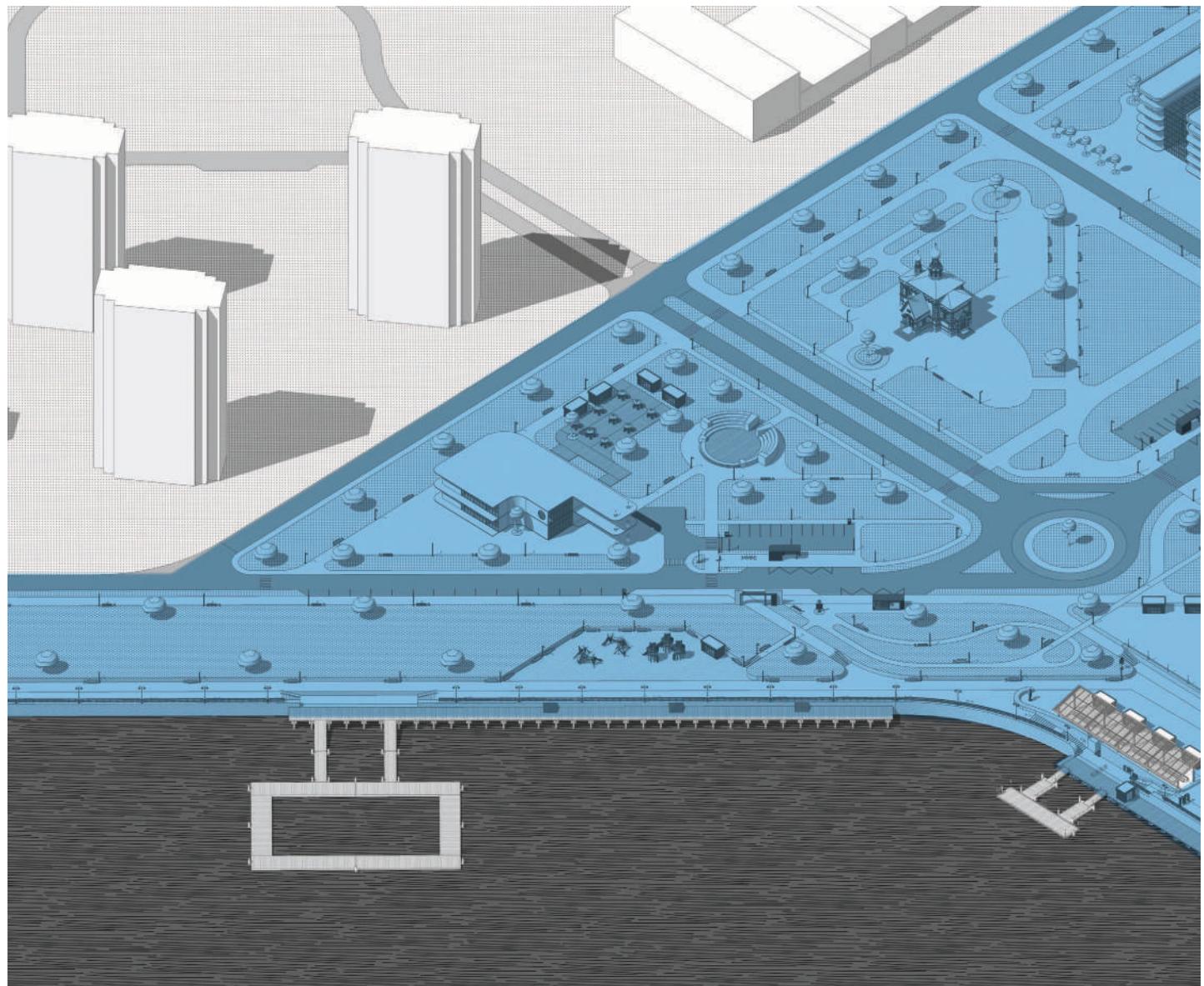
Установка сервисных колонок на причалах должна проводится в соответствии с техническими требованиями и ГОСТ.

Приемные устройства для сдачи фекальных вод и других жидких бытовых отходов, а также подсланевых вод и нефтесодержащих отходов запрещены к установке на пассажирские причальные сооружения.

Дополнительные системы подачи чистой воды элементы

Туристический объект

АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ РЕШЕНИЯ

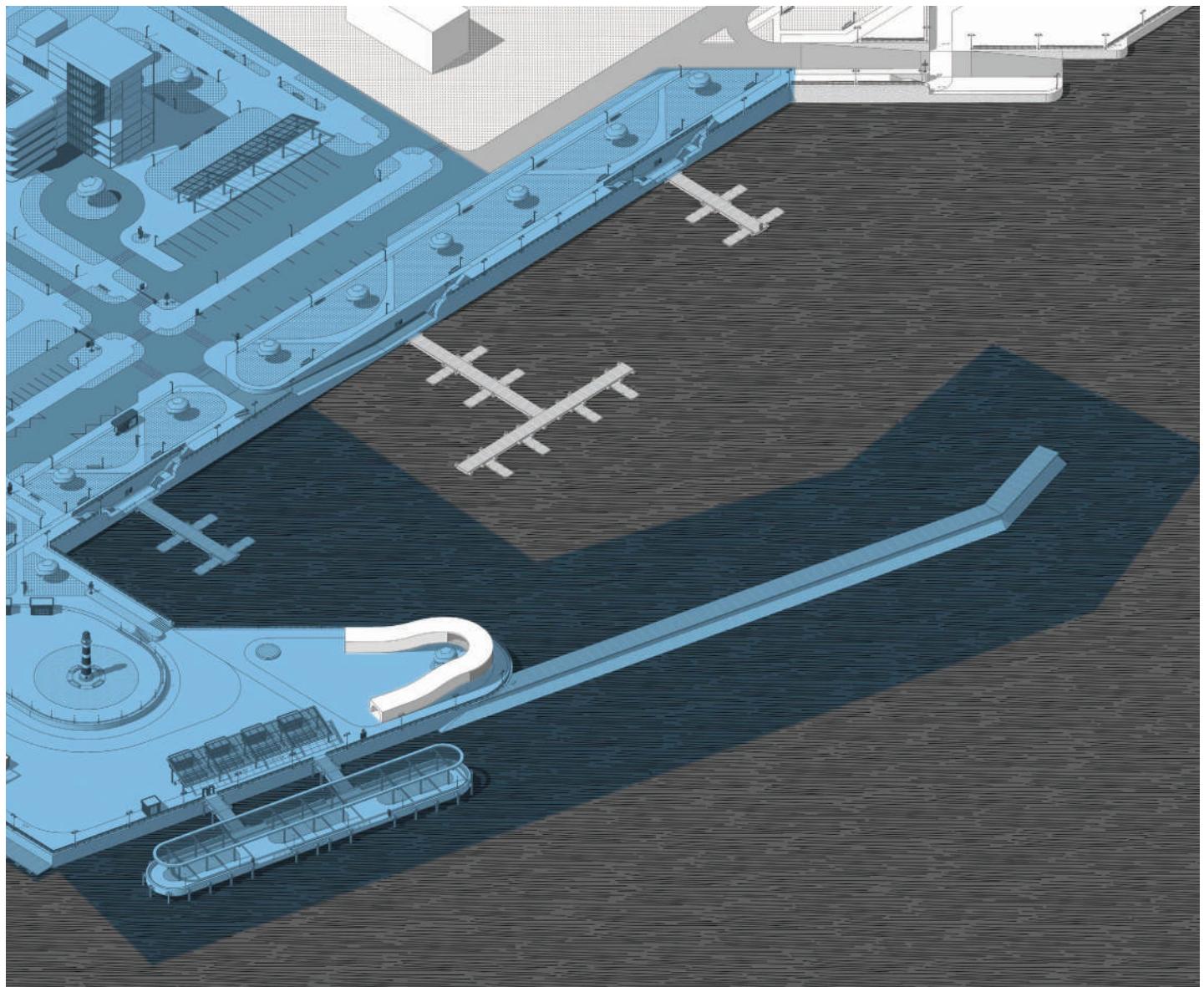


ХАРАКТЕРИСТИКИ

Основная функция туристического объекта причальной пассажирской инфраструктуры (ТурО) — встреча и отправка пассажиров на дальние расстояния, а также знакомство с территорией и ее достопримечательностями.

В зависимости от того, принимаются или отправляются круизные рейсы с территории причальной инфраструктуры, предусматриваются разные инфраструктурные решения.

В случае отправления круизных лайнеров с причалов ТурО инфраструктурные решения направлены на комфорт нахождения пассажиров на территории причала до момента посадки. На территории предусматриваются точки интереса для путешественников и их детей.



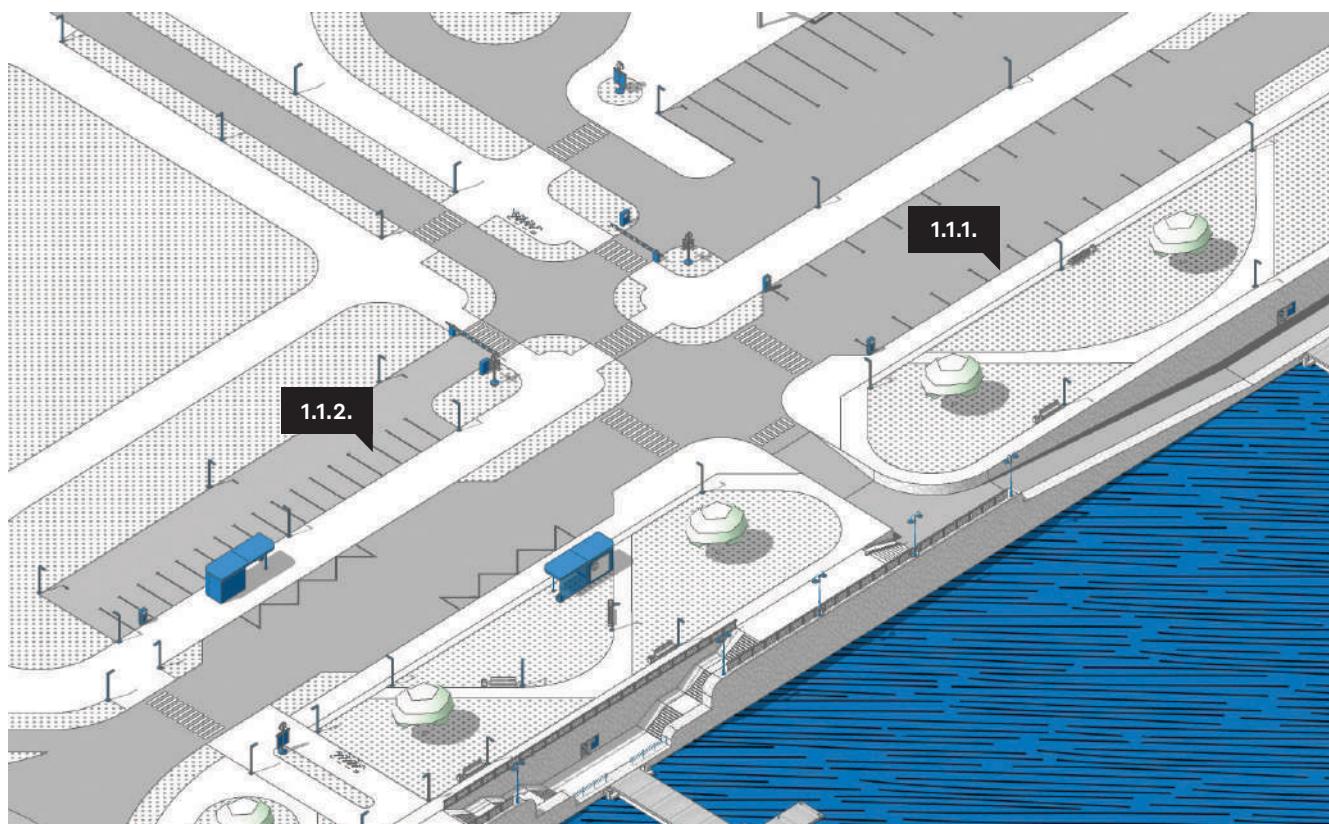
В случае приема круизных лайнеров представленные для ТурО инфраструктурные решения способствуют скорому трансферу пассажиров с корабля до интересующих их достопримечательностей.

Гостиницы и достопримечательности не входят в территорию ТурО и обозначены на схеме для наглядности.

Наличие здания речного вокзала в типологии ТурО не обязательно, но возможно. Инфраструктурные решения для речных вокзалов обозначены в пунктах 2.1–2.2.

Для типологии ТурО представлены активности на водной глади, которые могут быть интересны как жителям, так и туристам.

ИНФРАСТРУКТУРА ПРИОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



1.1.1.

ПАРКОВКА ВДОЛЬ УДС



Парковка вдоль улично-дорожной сети позволяет размещать автомобили в рамках городской инфраструктуры, которая находится рядом с объектом, без необходимости создания отдельной парковки при объекте.

Парковка вдоль УДС является дополнительным решением для объектов ТурО. Пассажиры круизных лайнеров оставляют личные автомобили на долгий срок, поэтому практическое организовывать в городах отправления круизных маршрутов охраняемые плоскостные парковки.

При наличии в городе системы платных парковок рекомендуется размещение паркомата для оплаты парковки.

В рамках государственной стратегии по развитию электротранспорта в Российской Федерации предлагается установка медленных зарядок для электроавтомобилей. Возможно использование субсидий для установки оборудования.

Дополнительные элементы парковка для личного автотранспорта, освещение, парковка для каршеринга/такси, навигационные конструкции, пункт оплаты парковки, освещение, зарядка для электротранспорта

1.1.2.

ПЛОСКОСТНАЯ ПАРКОВКА



Плоскостная парковка — необходимое решение для пассажиров, отправляющихся в круиз по закольцованному речному маршруту с точкой отправления и возврата в одном городе.

Парковку отделяют от проезжей части и пешеходных дорожек полосой озеленения шириной не менее 2 м. Также рекомендуется установка взрослых деревьев через каждые 7 машино-мест.

Рекомендуется установка навигации до территории причала на выходе с парковки.

В рамках государственной стратегии по развитию электротранспорта в Российской Федерации предлагается установка медленных зарядок для электроавтомобилей. Возможно использование субсидий для установки оборудования.

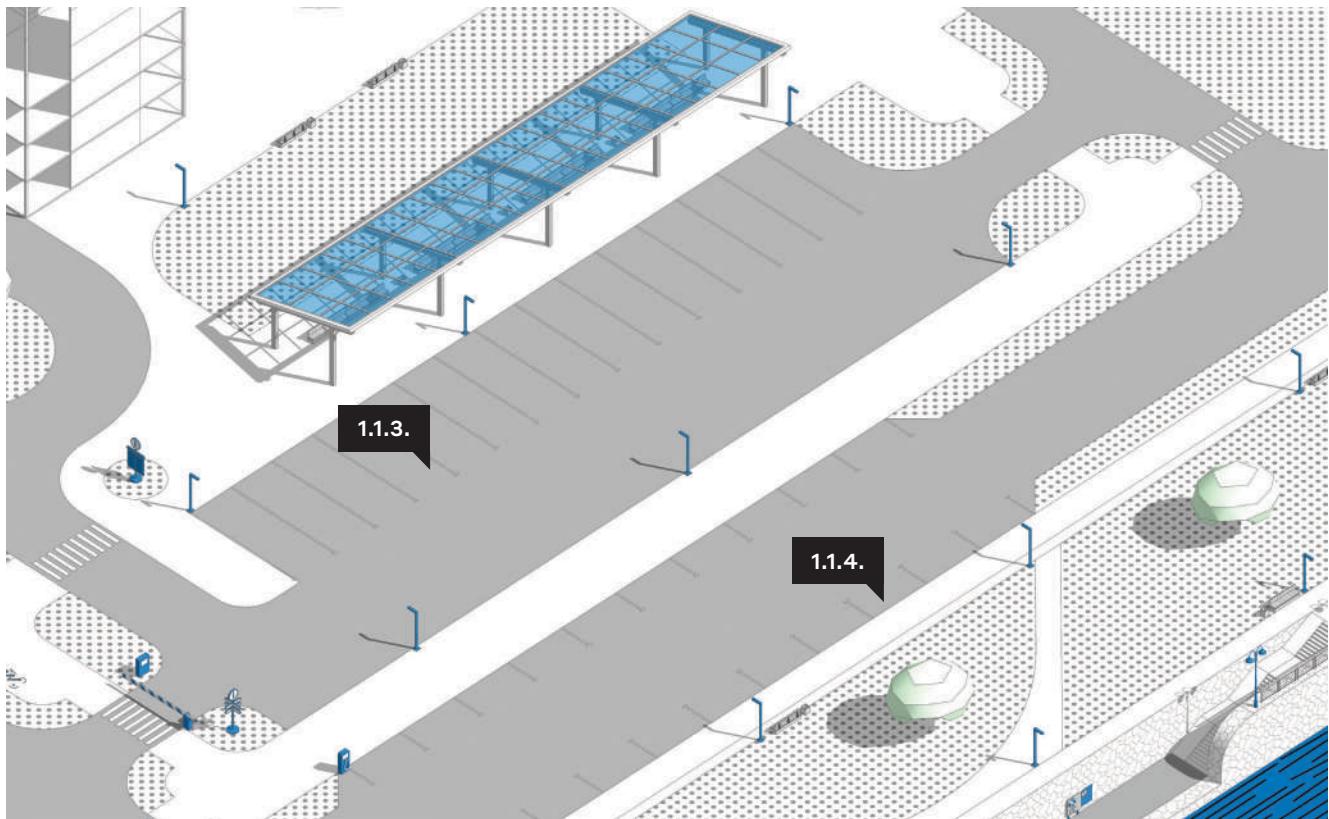
Обязательные элементы

парковка для личного автотранспорта, освещение, озеленение, навигационные конструкции, система наблюдения, пункт оплаты парковки

Дополнительные элементы

парковка для каршеринга/такси, навес, зарядка для электротранспорта

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



1.1.3.

ПАРКОВКА ДЛЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ АВТОБУСОВ ★

Организованная парковка для туристических автобусов позволяет сократить организационные издержки операторов туристических маршрутов при планировании городских экскурсий.

Плоскостная парковка для туристических автобусов требует отдельной организации в связи с большими габаритами транспортных средств.

Минимальный требуемый радиус для разворота автобуса должен быть принят за 12 м.

Расстояние от парковки до входной группы объекта причальной пассажирской инфраструктуры должно быть не более 400 м. Расстояние может быть увеличено при наличии рейсового шаттла от входной группы до парковки.

1.1.4.

ЗОНА КРАТКОВРЕМЕННОЙ ОСТАНОВКИ ДЛЯ ВЫСАДКИ ПАССАЖИРОВ ★

Место вблизи входной группы объекта пассажирской инфраструктуры для кратковременной остановки до 5 минут для высадки пассажиров из личного автотранспорта или такси.

Обязательные элементы

разворотное кольцо, освещение, озеленение, информационный стенд, навигационные конструкции, система наблюдения

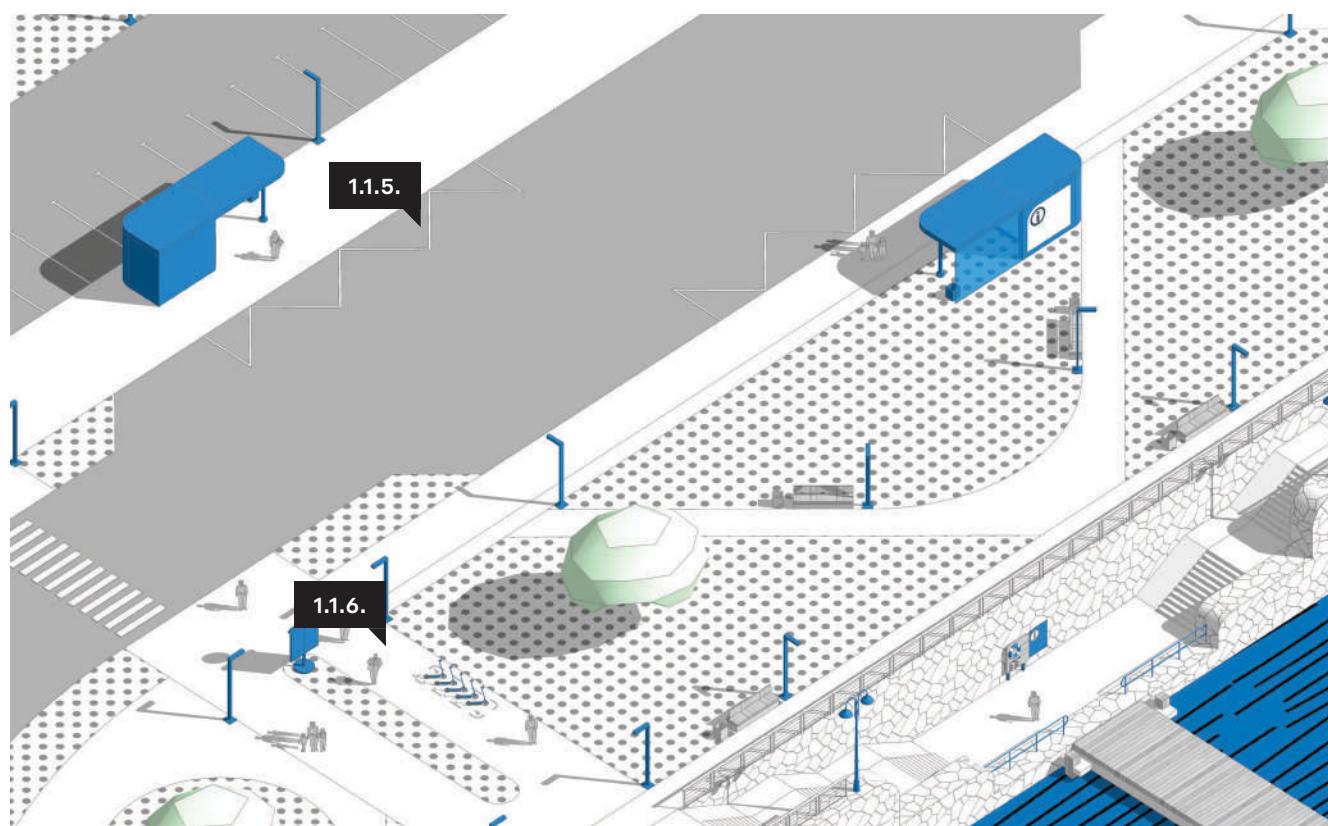
Дополнительные элементы

навес

Обязательные элементы

парковочное место, навигационные конструкции

ИНФРАСТРУКТУРА ПРИОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



1.1.5. ОСТАНОВКА НАЗЕМНОГО ГОРодСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА (НГПТ)

Остановка должна располагаться не менее чем в 400 м от входной группы объекта причальной пассажирской инфраструктуры. При проектировании остановочных пунктов необходимо соблюдение ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» и СП 396. 6.11.

При проектировании остановочных пунктов рекомендуется установка отдельно стоящего стендса с навигацией по прилегающей городской территории и отдельно стоящий стенд с навигацией к причалу.

Информационные конструкции должны содержать расписание движения пассажирского городского транспорта и карту маршрутов.

Обязательные элементы	место остановки, посадочная площадка, навес, скамья, освещение, урна для мусора, информационные и навигационные конструкции, система наблюдения
------------------------------	---

Дополнительные элементы	ниша для рекламной конструкции
--------------------------------	--------------------------------

1.1.6. ПРОЕЗДЫ

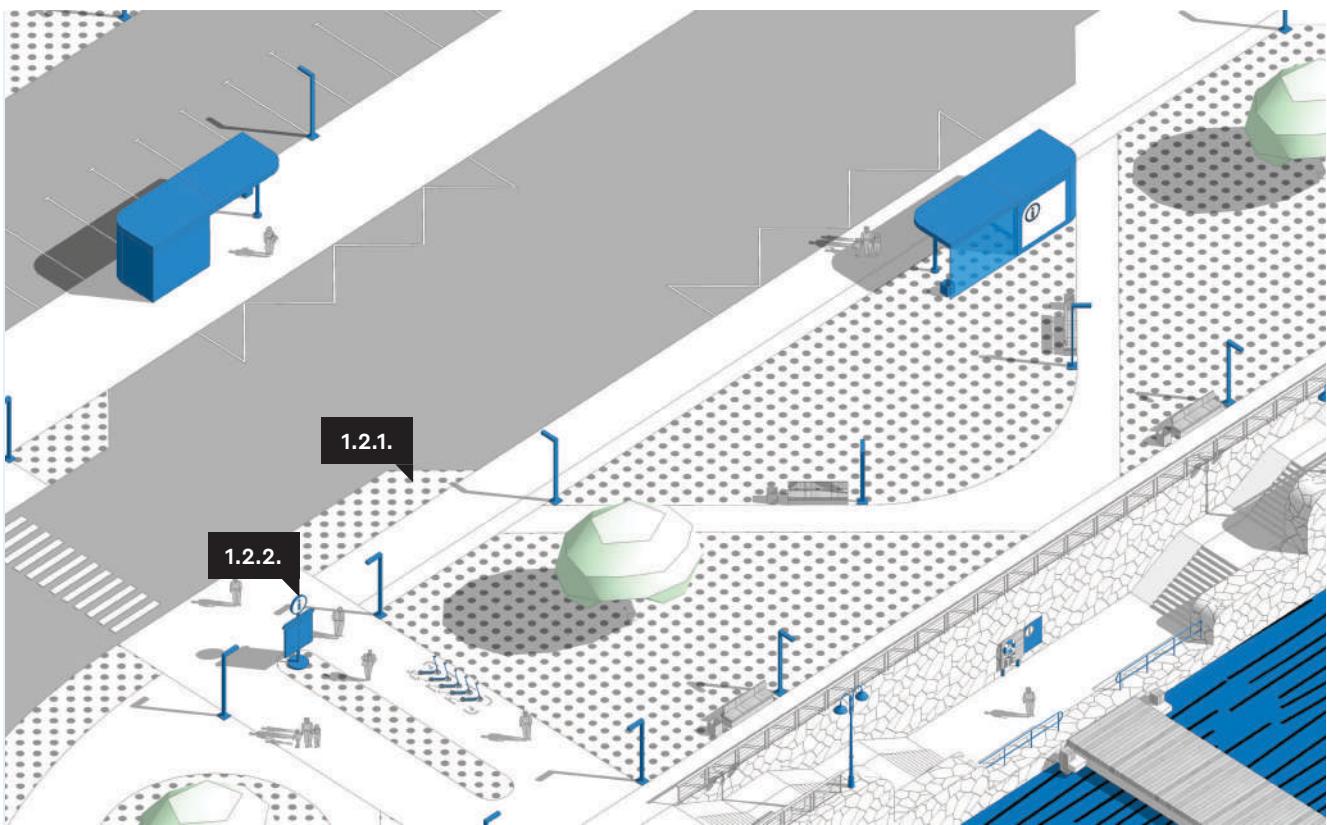
Для хозяйственных и технических зон предусматривается проезд для спецтехники (хозяйственный проезд). Для проезда техники также возможно использование укрепленных пешеходных путей достаточной ширины (не менее 3,5 м).

При наличие рядом с территорией яхтенных портов рекомендуется создание проездов для автотранспорта, перевозящего маломерные суда.

Обязательные элементы	проезд для уборочной техники, проезд для пожарных машин / машин скорой помощи
------------------------------	---

Дополнительные элементы	проезд для личного автотранспорта и катеров
--------------------------------	---

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



1.2.1.

БУФЕРНАЯ ЗОНА



Чтобы сделать передвижение пешеходов более удобным, рекомендуется отделить пешеходные зоны от парковок и проезжей части.

Если на территории есть достаточно свободного места, можно создать искусственный рельеф в виде насыпей. Со стороны пешеходных потоков такие насыпи можно совместить с местами для сидения.

Для четкого визуального разграничения между площадками для отдыха и парковкой рекомендуется использовать живую изгородь. Оптимальная ширина полосы озеленения составляет от 2 до 10 метров. Также возможно использование боллардов.

Необходимо предусматривать наличие хозяйственных проездов в соответствии с пунктом 1.1.6.

Обязательные элементы

озеленение, болларды, освещение

1.2.2.

ЗОНА НАВИГАЦИИ



По пути транзитного движения пассажиров вдоль территории причальной пассажирской инфраструктуры рекомендуется располагать информационные элементы, содержащие ключевые сведения о доступных направлениях расположение причала, остановки НГПТ, парковки и ближайших городских объектов.

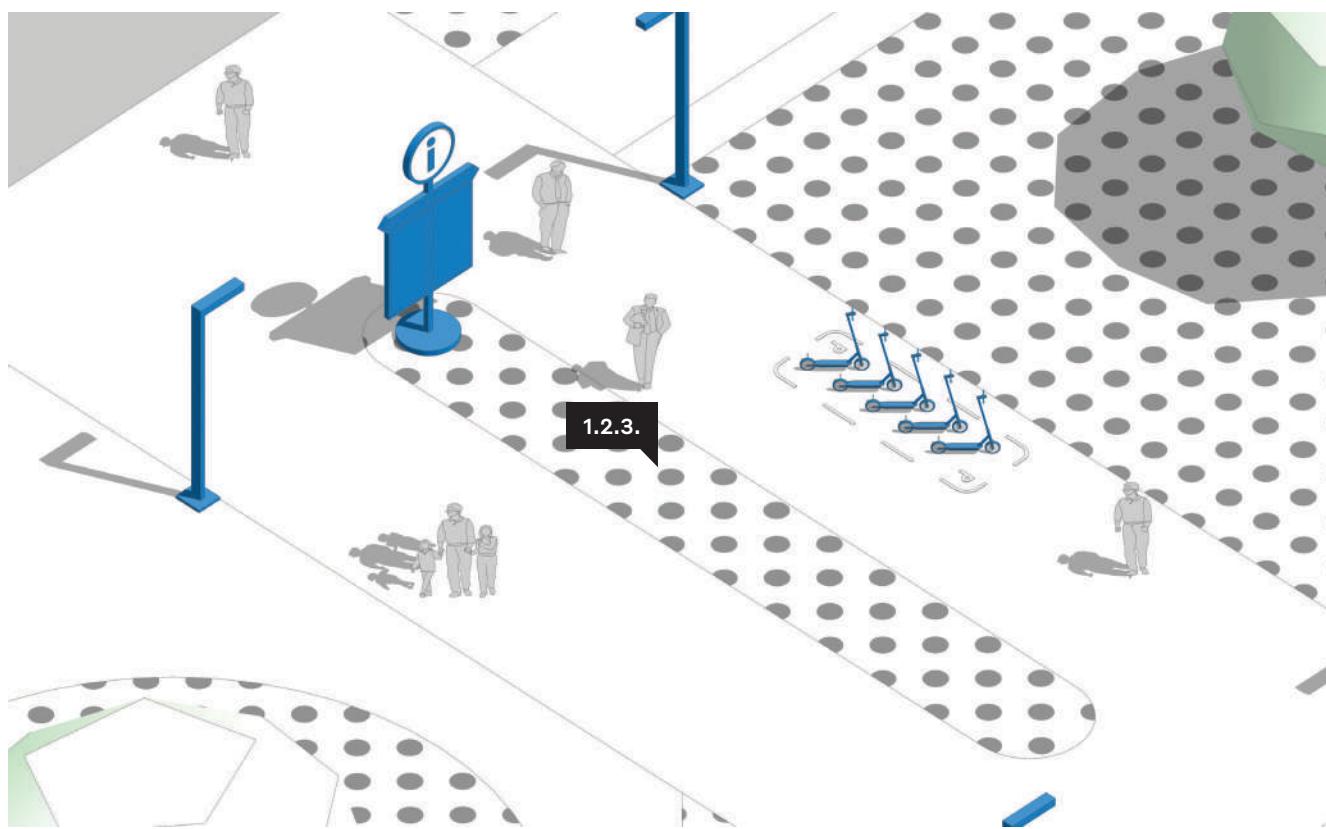
Решение является обязательным, так как на практике причалы трудно идентифицировать в городской среде.

Обязательные элементы

стенд с навигацией до городских точек притяжения, стенд с навигацией до автомобильной парковки, стенд с навигацией до остановки НГПТ, стенд с навигацией к причалу

ИНФРАСТРУКТУРА ПРИОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



1.2.3. ПЕШЕХОДНОЕ ТРАНЗИТНОЕ ПРОСТРАНСТВО ★

Основная зона движения пешеходов определяется из расчетной ширины полосы пешеходного движения не менее 1,5 м для одностороннего движения и не менее 3 м для двухстороннего движения.

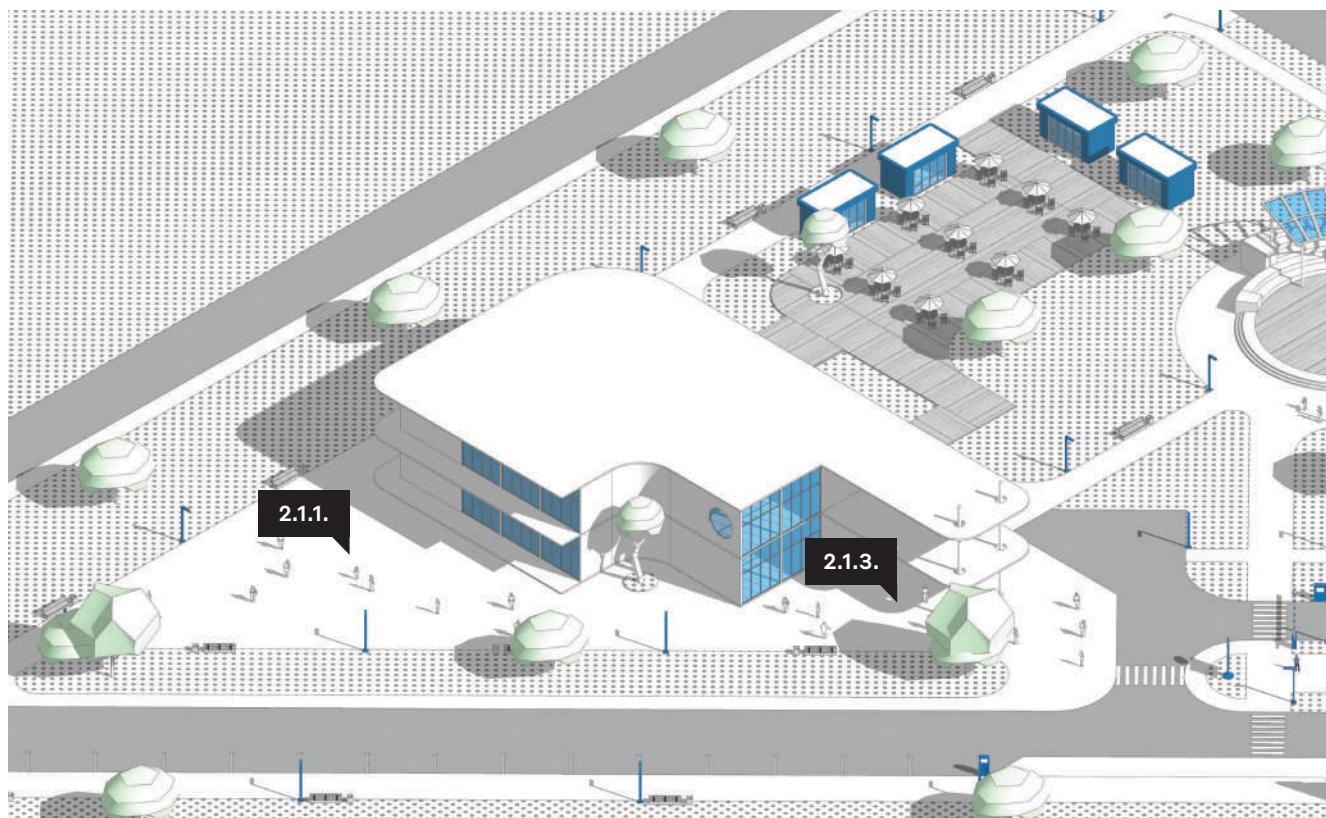
Рекомендуется устройство велодорожек на основных пешеходных маршрутах вдоль магистральных улиц.

Рекомендуется оснащение пешеходного пространства уличными малыми архитектурными формами (урнами, скамейками, освещением), а также системами наблюдения «Безопасный город».

Обязательные элементы тротуар, урны, скамьи, освещение, система наблюдения

Дополнительные элементы велодорожка, рекламные конструкции

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.1.1. ВХОДНАЯ ГРУППА ПЕРЕД ЗДАНИЕМ

Входные группы в здание речного вокзала необходимо оборудовать конструкциями для защиты от атмосферных осадков. В вестибюлях зданий речных и морских вокзалов предусматривают на входе и выходе два ряда дверей для снижения скорости движения воздуха в зоне пассажирского потока. Проектирование входов и выходов должно быть выполнено с учетом потребностей МГН в соответствии с СП 59.13330. Рекомендуется установка автоматических дверей. Входная группа перед зданием должна содержать места кратковременного отдыха пассажиров. Главные входы должны быть хорошо освещены, акцентированы озеленением, маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта. Перед входной группой должна быть создана накопительная площадка для единовременного сбора туристических групп от 90 человек в зависимости от размера круизного судна. Накопительная площадка может быть выполнена в виде площади перед зданием речного вокзала. Рекомендуется делать площадь перед входной группой частью зеленого каркаса территории.

Обязательные элементы	пандус, навес, системы наблюдения, освещение, скамьи, урны, накопительная площадка для сбора туристических групп
------------------------------	--

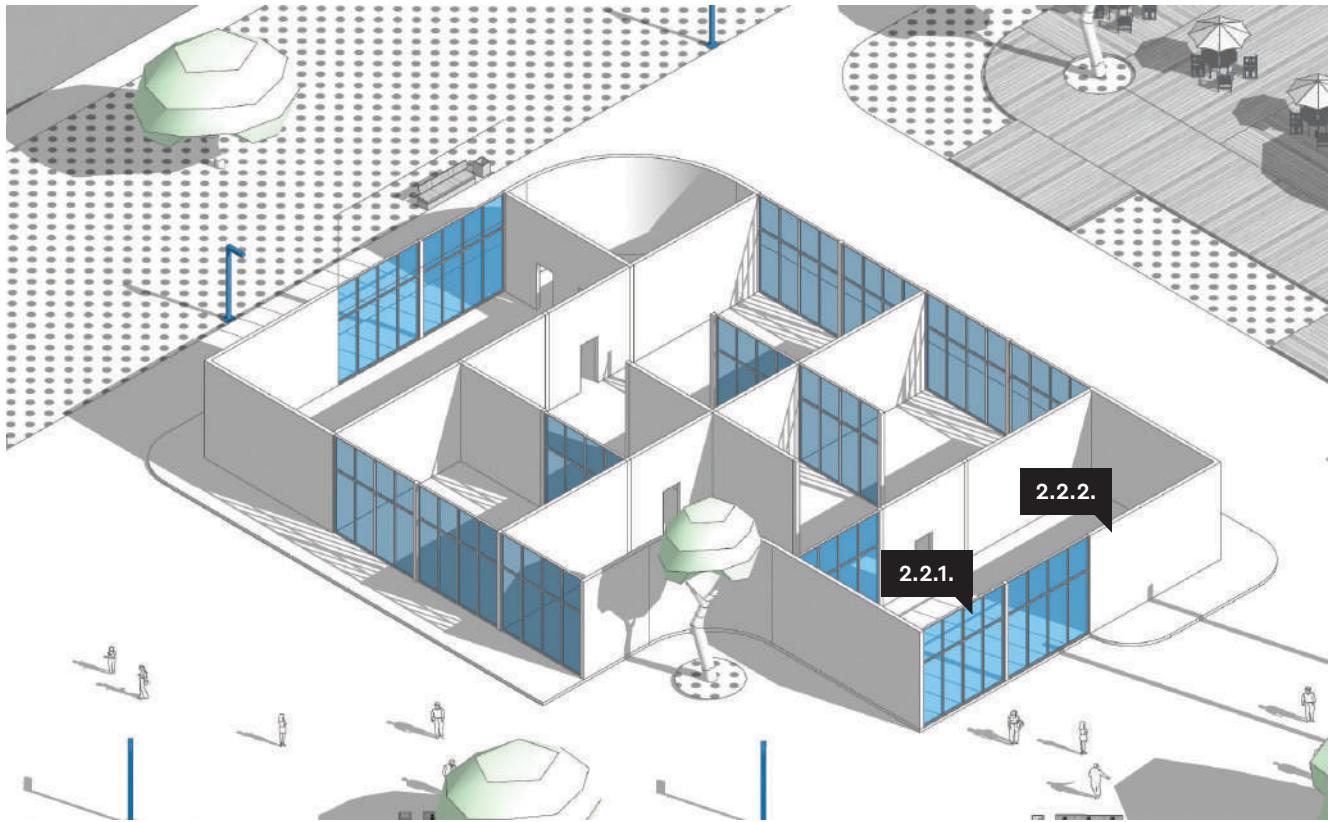
Дополнительные элементы	брендирование
--------------------------------	---------------

2.1.3. НАВИГАЦИОННАЯ ЗОНА

Под навесом на входе в здание или с помощью отдельно стоящих стел и указателей на опорах перед зданием речного вокзала рекомендуется устанавливать информационные стенды с описанием навигации по территории и маршрутной картой. Информационные указатели и навигационные стелы рекомендуется оформлять в единой стилистике, соответствующей дизайну-коду города или городской транспортной системы. Информацию о безопасности пребывания на объекте транспорта следует располагать на переносных отдельно стоящих информационных конструкциях, например, типа штендер. Не рекомендуется установка информационных конструкций на фасаде здания или дверях.

Обязательные элементы	навигация по территории причала, маршрутная карта, информация о безопасности пребывания на объекте, брендирование, навес
------------------------------	--

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.2.1.

ОРГАНИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ★

При следовании пассажиров на посадку на судно следует исключить необходимость прохода через здание речного вокзала, оставляя за зданием функцию комфортного ожидания и рекреации, административного и делового характера. Таким образом, возможно исключение обременений, связанных с внедрением зон транспортной безопасности на территорию здания, и сохранение его проницаемости для жителей города и туристов. Обустройство зон транспортной безопасности необходимо в зоне посадки-высадки согласно (пункт 3.1 методических рекомендаций).

Тем не менее необходимо обустраивать пункты досмотра в вестибюлях на входе в здание для соблюдения требований федерального антитеррористического законодательства.

На прилегающих к зданиям речных вокзалов территориях следует учитывать возможность рассредоточения людей при эвакуации из расчета не менее $0,25 \text{ м}^2$ на человека.

2.2.2.

ИНФОЗОНА ★

На входе в здание вокзала рекомендуется создание инфозоны после зоны досмотра и до входа в зоны рекреационного назначения.

В пространстве инфозоны рекомендуется размещение навигационных элементов с указанием маршрутов в зону посадки-высадки, в помещения общего пользования, в зону отдыха и ожидания и зону рекреации.

Также в этой зоне рекомендуется размещать информационные стелы, плакаты и макеты, дающие информационную справку о городе, истории места или афишу о локальных событиях.

В случае, если на территории вокзала существует пространство социокультурной направленности, рекомендуется размещать ресепшн с администратором, где путешественники могут получить справочную информацию и информацию о проводимых мероприятиях. Ресепшн рекомендуется проектировать площадью от 5 до 10 м^2 .

Обязательные элементы

афиша городских событий, навигация, стенд с информацией о городе, истории архитектурного памятника/места, освещение

Дополнительные элементы

ресепшн с администратором

Обязательные элементы

системы видеонаблюдения, пункты досмотра

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.2.3. ЗОНА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ

В случае, если город, в котором находится объект речной пассажирской инфраструктуры, является отправной точкой для туристических маршрутов, следует размещать консультационный офис с кассами операторов. Для комфортного размещения посетителей в консультационном офисе рекомендуется к проектированию помещения от 21 м².



2.2.4. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ

Помещения для обслуживания функций внутри здания. Комнаты уборочного инвентаря должны быть размещены на каждом этаже и оборудованы кранами со смесителями холодной и горячей воды, трапами.

Бытовые помещения для работников речных и морских вокзалов следует проектировать обособленно от пассажирских.

В зданиях речных и морских вокзалов следует предусматривать хозяйственно-питьевое, противопожарное и горячее водоснабжение, канализацию и водостоки. Проектирование помещений для персонала и КУИ следует проводить в соответствии с СП 463.1325800.2019.



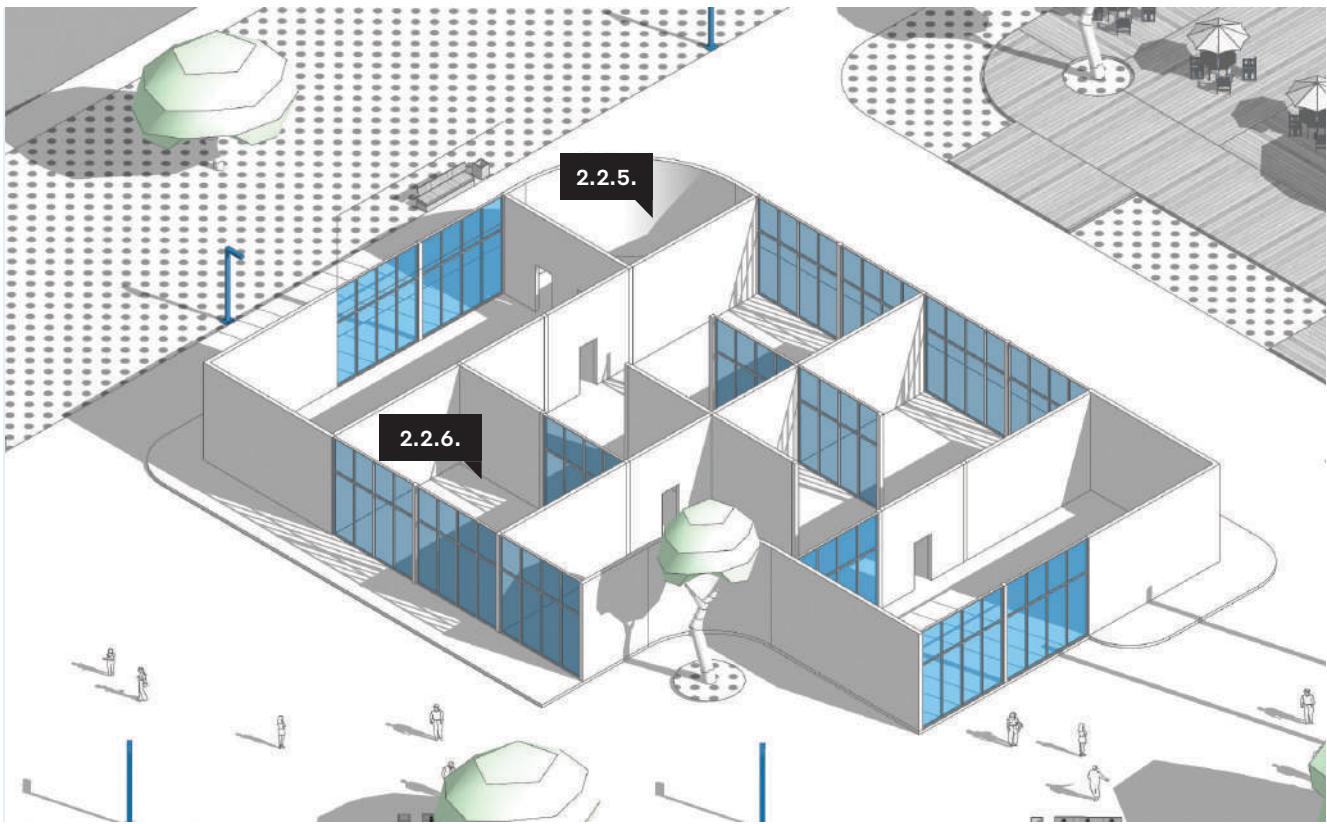
Обязательные элементы	информационный стенд, навигация, расписание, урны, освещение
-----------------------	--

Дополнительные элементы	офис и кассы туроператоров
-------------------------	----------------------------

Обязательные элементы	комната уборочного инвентаря (КУИ), освещение
-----------------------	---

Дополнительные элементы	склад
-------------------------	-------

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.2.5. ПОМЕЩЕНИЯ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



В зданиях речных вокзалов необходимо предусматривать медицинский пункт по СанПиН 2.1.3.2630.

На каждом этаже должны быть предусмотрены уборные, в том числе универсальные, доступные для МГН в соответствии с СП 59.13330. В универсальных уборных необходимо предусматривать места для размещения пеленальных столиков и сидений для ребенка. Следует предусматривать защиту колонн, выступов стен и проемов дверей или ворот от повреждения средствами транспорта и механизации.

В помещениях для хранения и перемещения багажа или грузов, а также в вестибюлях вокзалов, залах ожидания и других помещениях, где предусмотрено движение пассажиров с багажом, следует предусматривать защиту колонн, выступов стен и проемов дверей или ворот от повреждения средствами транспорта и механизации.

Зоны для курения рекомендуется выводить на улицу или в специальное вентилируемое помещение.

Обязательные элементы туалет, комната матери и ребенка, медицинский пункт, освещение

Дополнительные элементы гардероб, автоматические камеры хранения, зона для курения

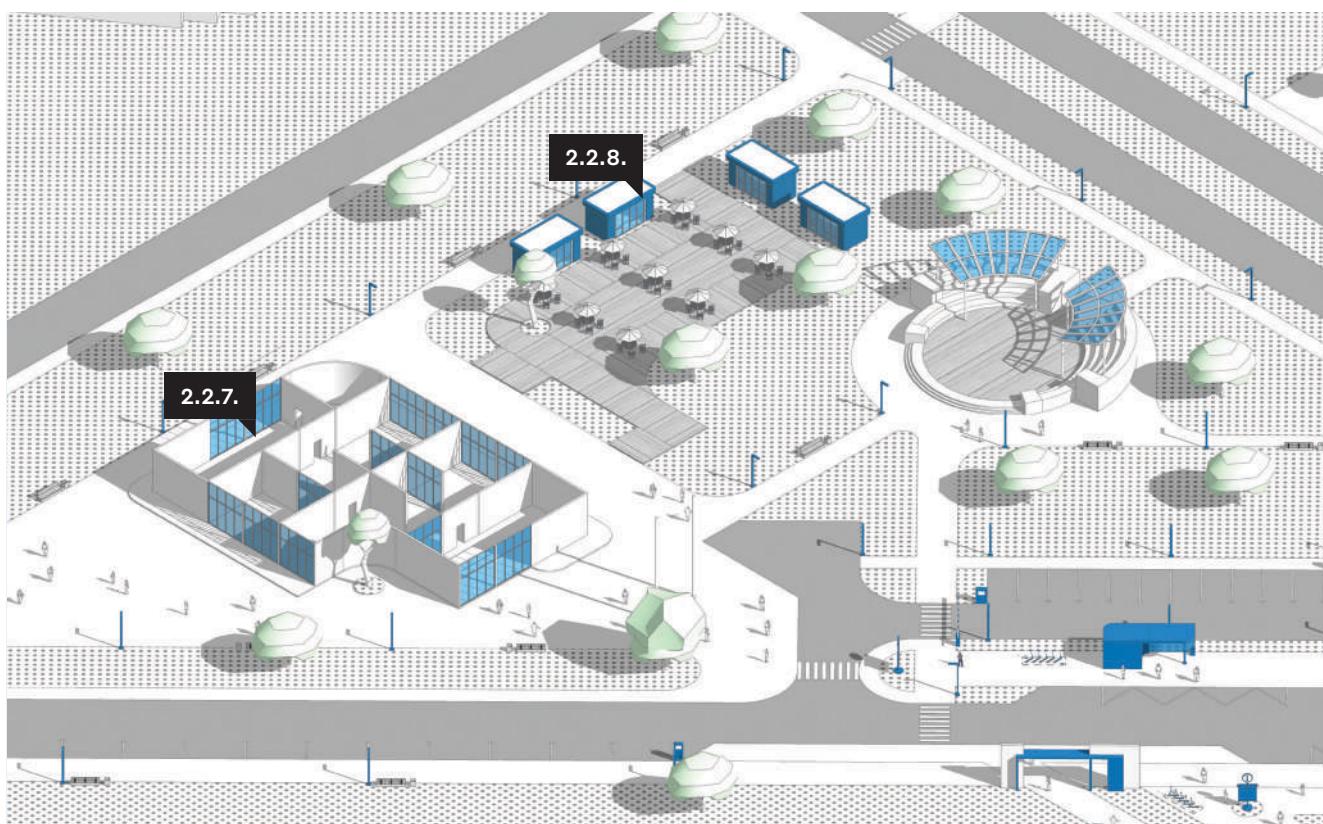
2.2.6. ОФИСНЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ



Пространство для организации работы команды управления и сотрудников здания.

При наличии социокультурных функций на территории объекта рекомендуется создавать офисы команды управления пространством с подсобными комнатами: кухней и туалетом. При проектировании диспетчерской комнаты с помещением начальника вокзала следует руководствоваться Приложением Д СП 463.1325800.2019.

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.2.7. ЗАЛ ОТДЫХА И ОЖИДАНИЯ

Рекомендуется обеспечивать зоны отдыха и ожидания бесплатным доступом в интернет и розетками для зарядки сетевых устройств. Помимо скамей для отдыха рекомендуется установка рабочих столов со стульями для возможности использования пространства для работы и переговоров.

Зал отдыха и ожидания должен быть связан с вестибюлем, торговыми объектами и предприятиями общественного питания. К территории зала отдыха и ожидания не должна примыкать зона посадки-высадки во избежание необходимости внедрения зоны транспортной безопасности на территории здания вокзала.

Размещение опор конструкций здания на пути движения основного потока пассажиров не допускается. Следует предусматривать защиту колонн, выступов стен и проемов дверей или ворот от повреждения средствами механизации.

Площадь зоны зала отдыха и ожидания следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

Обязательные элементы сиденья, скамьи, диваны со спинкой, урны, фонтанчик для питьевой воды, столы и стулья для рабочих зон, освещение, доступ в интернет, зарядки для гаджетов

2.2.8. ТОРГОВЫЕ ОБЪЕКТЫ

Для гостей города возможно размещение туристско-информационного центра (ТИЦ), сувенирного магазина, ресторана, книжного магазина, частного музея.

Объекты торговли должны быть совмещены с залом отдыха и ожидания, предоставляя дополнительные посадочные места. Также возможно отнесение объектов торговли на летнюю веранду.

Рекомендуется использовать единый дизайн-код для вывесок, а также для используемых торговыми предприятиями малых архитектурных форм.

При обустройстве торговых объектов необходимо учитывать возможности подключения к инженерным коммуникациям.

Обязательные элементы	сувенирный магазин, освещение
------------------------------	-------------------------------

Дополнительные элементы	ТИЦ, банкомат, вендинговый аппарат, точки и места общественного питания, брандингование, частный музей, книжный магазин
--------------------------------	---

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



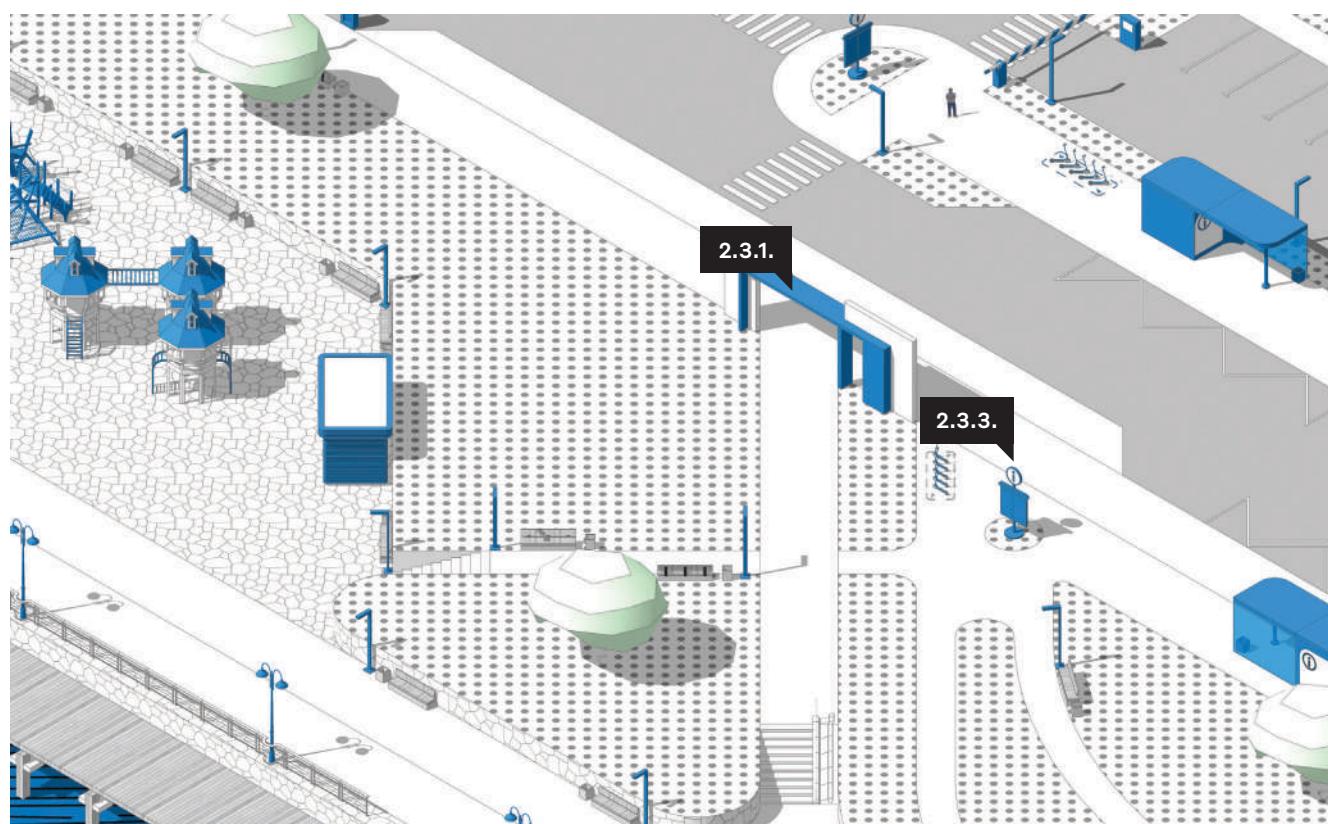
2.2.9. СОБЫТИЙНОЕ И КУЛЬТУРНОЕ НАПОЛНЕНИЕ ☆

Посещаемость пространства с социокультурными функциями обеспечивается благодаря туристам. Особенно ценно будет социокультурное разнообразие для туристов, которые не хотят пользоваться услугами операторов по организации экскурсии по городу за дополнительную плату.

Для туристов будут привлекательны виды социокультурного наполнения: музей, выставка, библиотека. Возможна организация постоянной экспозиции в фойе здания вокзала. В Ивановском железнодорожном вокзале после реконструкции зал ожидания соседствует с выставочным залом.

Организация культурных функций возможна в разных помещениях здания вокзала с помощью переносных или встроенных перегородок.

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.3.1. ВХОДНАЯ ГРУППА

Входная группа объекта причальной пассажирской инфраструктуры функционально обозначает начало территории транспортной инфраструктуры. Главный вход формируется со стороны УДС на пересечении основных пешеходных и транспортных потоков вблизи парковочных зон и остановок пассажирского транспорта. В зоне входной группы рекомендуется обустройство мест кратковременного отдыха пассажиров. Главные входы должны быть хорошо освещены, акцентированы озеленением, маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайном-кодом города или объектов городского транспорта. При наличии перепада высот входные группы должны быть оборудованы для доступа МГН в соответствии с СП 82.13330.2016.

Перед входной группой должна быть создана накопительная площадка для единовременного сбора туристических групп от 45 человек в зависимости от размера круизного судна.

Обязательные элементы	система наблюдения, освещение, пандус, урны, скамьи, накопительная площадка для туристических групп
-----------------------	---

Дополнительные элементы	наковес, рекламные конструкции, брендирование
-------------------------	---

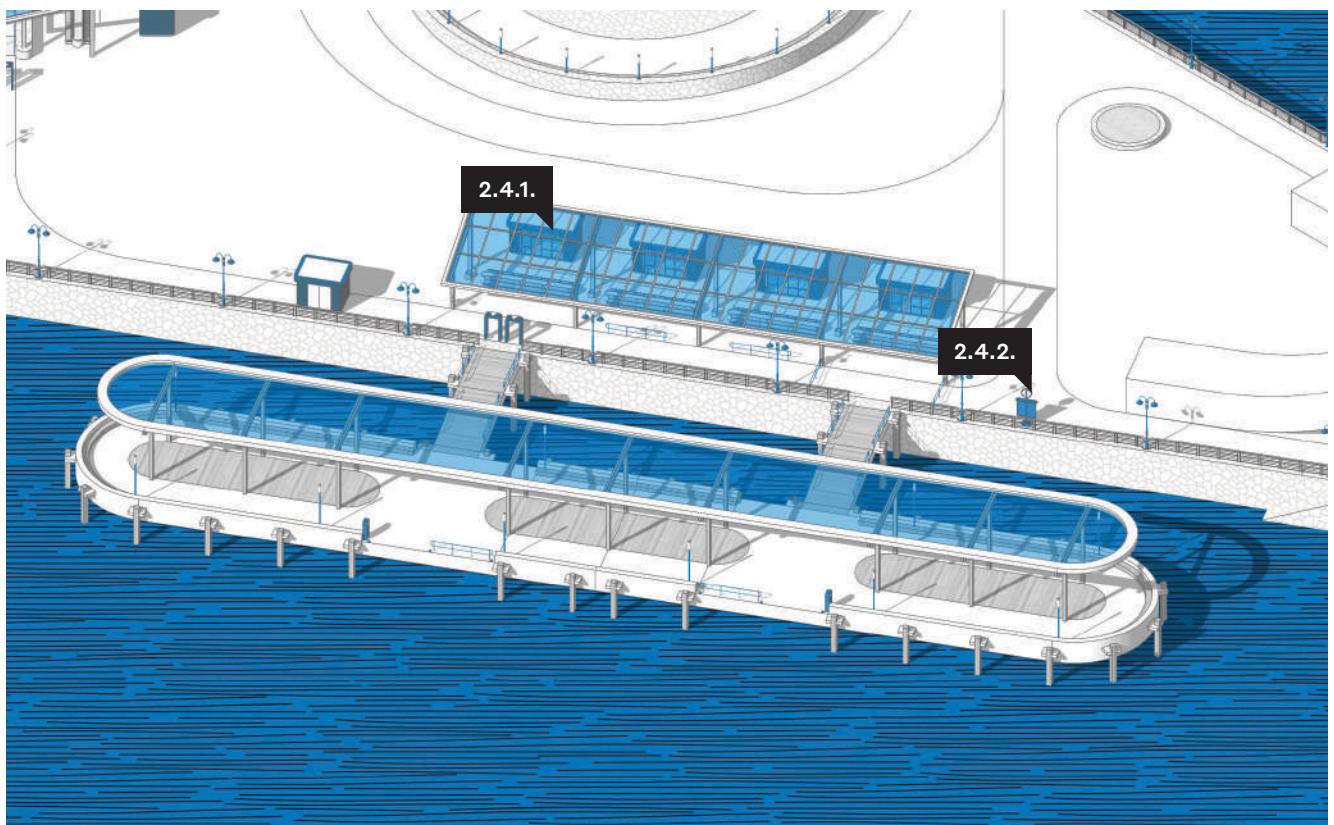
2.3.3. НАВИГАЦИОННАЯ ЗОНА

Перед главными входами на территорию объектов речного транспорта рекомендуется устанавливать информационные стенды с описанием навигации по территории и маршрутной картой. Навигационную зону рекомендуется размещать под навесом. Размещение таких элементов не должно препятствовать движению пешеходов и велосипедистов, а также доступу специализированной техники. Информационные указатели и навигационные стелы призваны стать частью системы уличной навигации города. Возможно исполнение навигационной системы в виде стелы (панели) или отдельно стоящим информационным указателем на опоре.

Обязательные элементы	информационные и навигационные конструкции
-----------------------	--

Дополнительные элементы	наковес
-------------------------	---------

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.4.1.

ЗОНА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ



Зона продажи билетов должна размещаться со стороны входной группы по направлению на территорию зоны посадки-высадки в последовательности, исключающей возвратное движение и пересечение основных потоков.

Информационные конструкции должны содержать расписание, билетное меню и инструкцию по покупке билета.

Рекомендуется объединять кассы для продажи билетов с офисами представителей операторов маршрутов в крупных городах, часто становящихся точками отправления круизных маршрутов.

Зона продажи билетов может быть исполнена в виде крытого павильона.

Для комфорtnого размещения индивидуальных посетителей внутри павильонов их площадь рекомендуется брать от 16 м².

Дополнительные элементы

касса, офис операторов, урны, освещение, информационные конструкции

2.4.2.

ИНФОЗОНА



Вдоль основных пешеходных маршрутов, на территории входной группы, внутри зон ожидания или продажи билетов размещать информационные стенды, плакаты и макеты, дающие информационную справку о городе, истории места или афишу о локальных событиях.

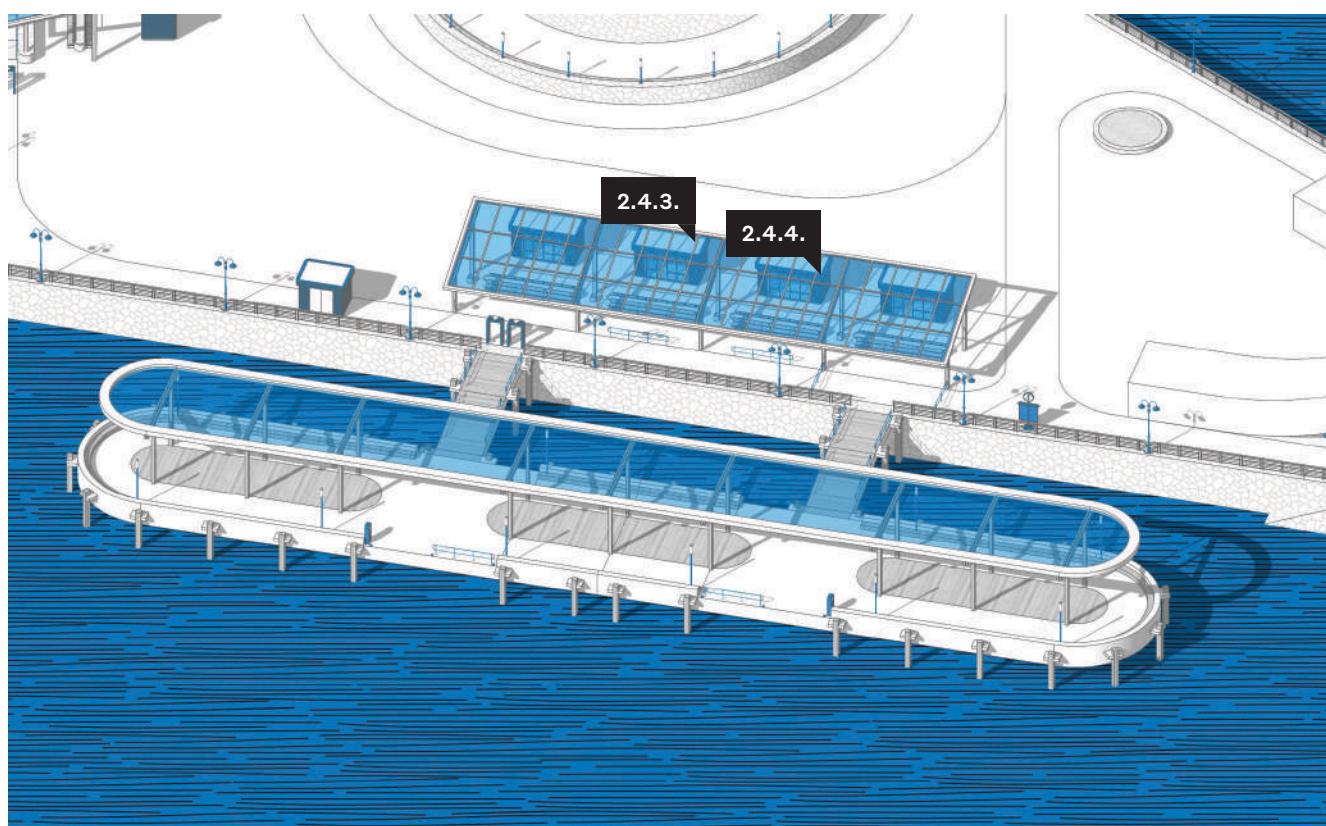
Территория транспортной инфраструктуры является наиболее удачным местом для размещения информации по вовлечению граждан в жизнь города ввиду большой проходимости.

Размещение рекламных конструкций следует выполнять в соответствии с требованиями, разработанными муниципалитетом.

Обязательные элементы

информационные и рекламные конструкции

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.4.3. ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ



Причальные сооружения должны быть оборудованы пространством для хранения уборочного инвентаря для летнего и зимнего периодов, а также контейнерами для твердых бытовых отходов (ТБО). Площадки сбора мусора следует располагать не ближе 50 м от мест массового скопления людей на территории (зона отдыха и ожидания, места рекреации). Площадки рекомендуется ограждать декоративными стенками и живой изгородью.

Площадь технических помещений следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

2.4.4. ПОМЕЩЕНИЯ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



В помещения общего пользования входят павильоны с туалетом и комнатой матери и ребенка и камеры хранения.

От береговой линии водного объекта общественные туалеты должны располагаться на расстоянии не менее 50 м. При оборудовании общественных туалетов должно быть предусмотрено отведение сточных вод в канализационные сети.

Должен быть обеспечен доступ для МГН в соответствии с СП 59.13330.2020. Рекомендуется установка кнопки автоматического открывания двери.

Рекомендуется создание автоматических камер хранения багажа для пассажиров, прибывающих международными маршрутами.

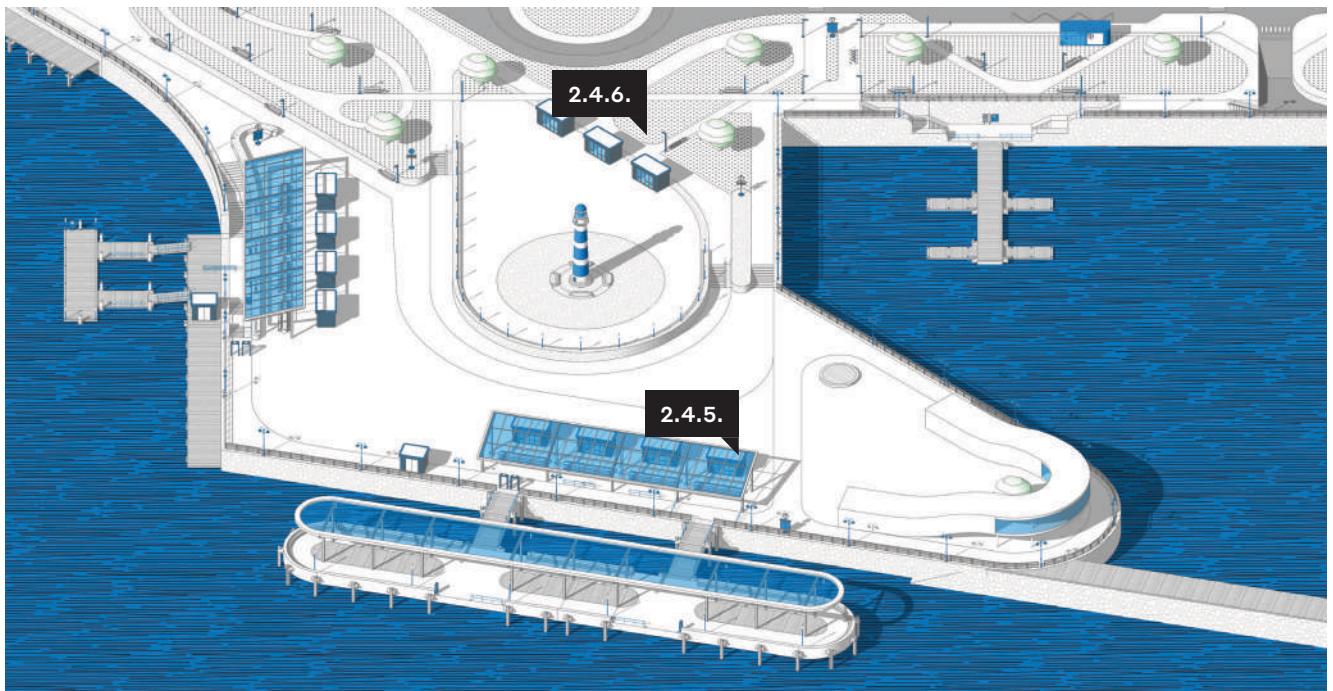
Обязательные элементы

комната уборочного инвентаря, контейнеры для ТБО

Дополнительные элементы

туалет, комната матери и ребенка, камеры хранения

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.4.5.

ЗАЛ ОТДЫХА И ОЖИДАНИЯ



Близость к водным объектам создает неблагоприятные условия нахождения на открытом пространстве ввиду присущей таким объектам ветрености и незащищенности от солнца. Зал отдыха и ожидания должен быть защищенным от погодных условий пространством, расположенным внутри отапливаемого и кондиционируемого помещения. Рекомендуется применять светопрозрачные конструкции, предоставляющие в помещения доступ естественного света. Такое решение также положительно влияет на настроение пользователей, так как дает возможность наблюдать за панорамой реки в защищенном пространстве. В случае невозможности организации павильонов следует создавать зал отдыха и ожидания на открытом пространстве, защищенным навесом и светопроницаемыми ветрозащитными ограждениями. Залы отдыха и ожидания должны быть оборудованы аптечками, хорошо освещены, а также маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта.

Площадь зоны зала отдыха и ожидания следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

Обязательные элементы

сиденья, урны, освещение, навес, ветрозащитные ограждения, брендирование, светопрозрачные конструкции, аптечка

Дополнительные элементы

кондиционируемое / отапливаемое помещение, фонтанчик для воды, зарядки для гаджетов, доступ в интернет

2.4.6.

ТОРГОВЫЕ ОБЪЕКТЫ



Территория набережных является привлекательным местом для бизнеса. Рекомендуется установка точек мест питания (мини-кофеен) на нестационарных торговых объектах (НТО) вблизи зон отдыха и ожидания. Для гостей города возможно размещение туристско-информационного центра (ТИЦ).

При установке на набережной НТО должен располагаться на расстоянии не менее 10 метров от причальной стенки, не перекрывая пешеходные пути и вид на водный объект. Торговый фронт НТО должен быть ориентирован в сторону водного объекта. НТО могут быть маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайном-кодом города или объектов городского транспорта.

На территории объекта возможна установка вендинговых аппаратов и банкоматов. При обустройстве торговых объектов необходимо учитывать возможности подключения к инженерным коммуникациям. Пристальная инфраструктура типологии ТурО предполагает возможность размещения на своей территории здания речного вокзала. При наличии речного вокзала рекомендуется отнесение объектов торговли внутрь здания. При установке объектов торговли внутри здания рекомендуется пользоваться рекомендациями в соответствии с пунктом 2.2.8 методических рекомендаций.

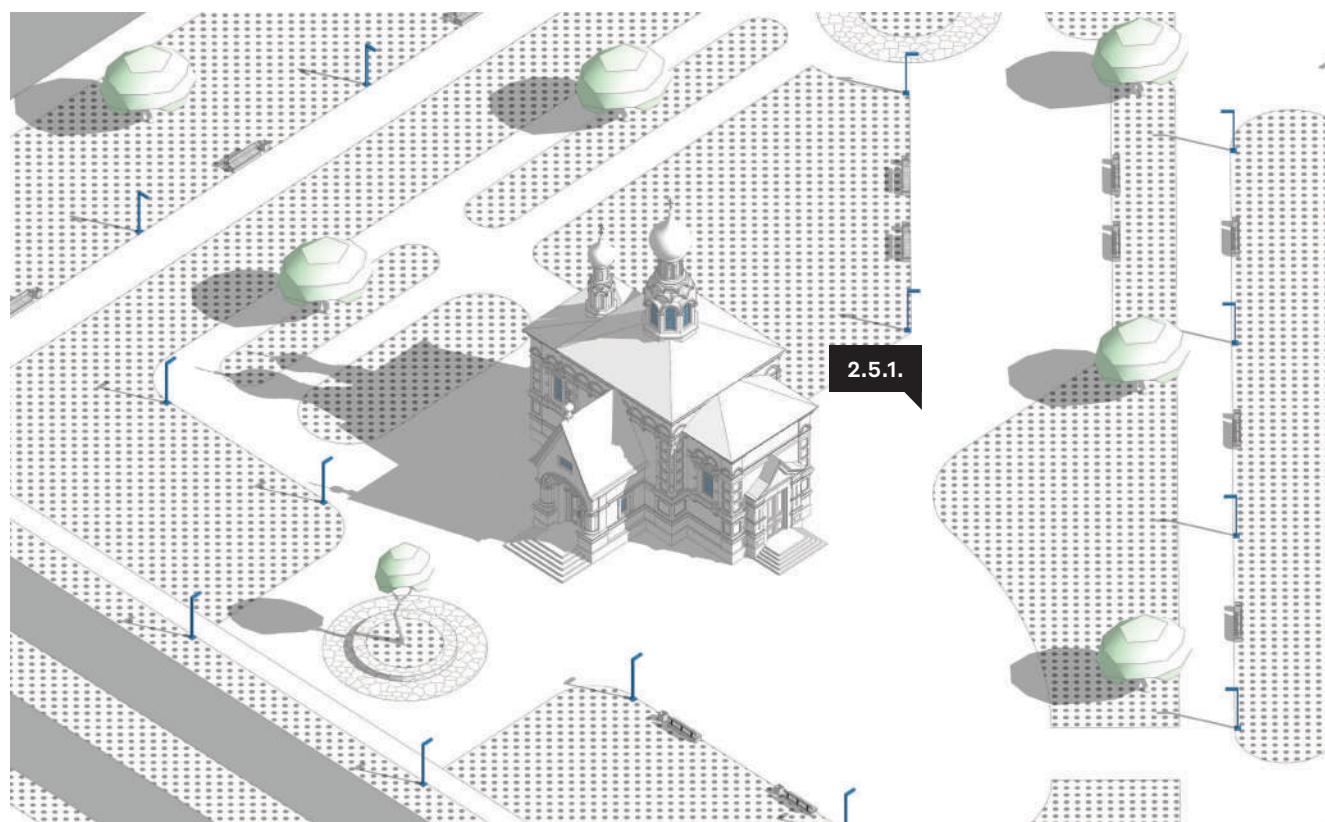
Обязательные элементы

сувенирный магазин, кафе

Дополнительные элементы

банкомат, вендинговый аппарат, места общественного питания, брендирование, сувенирный магазин, почта

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.5.1.

ЗОНА ТИХОГО ОТДЫХА



В соответствии с проведенным анализом, зоны отдыха (зеленые зоны общего пользования/набережные/площади) расположены рядом с объектами причальной пассажирской инфраструктуры практически повсеместно во всех типологиях. При создании зон для пассивного отдыха важно учитывать потребности как индивидуальных, так и групповых посетителей.

При наличии на территории здания речного вокзала следует определить место для создания фотозоны. Возможна установка площадки для наблюдения за водой и пейзажем на крыше одного из павильонов или в виде наблюдательной башни. Такие площадки позволяют обеспечить более широкий визуальный контакт с водотоками и водоемами, особенно если обзор с основных и второстепенных путей ограничен деревьями и прибрежной растительностью. Также возможно сделать открытой пассажирам веранду речного вокзала.

При обустройстве зон тихого отдыха следует придерживаться методических рекомендаций по благоустройству территорий общественных пространств. Примеры можно найти в разделе «Список используемых материалов».

Возможно создание мест для рыбной ловли, отнесенных на расстоянии 200 м от зоны посадки-высадки пассажиров.

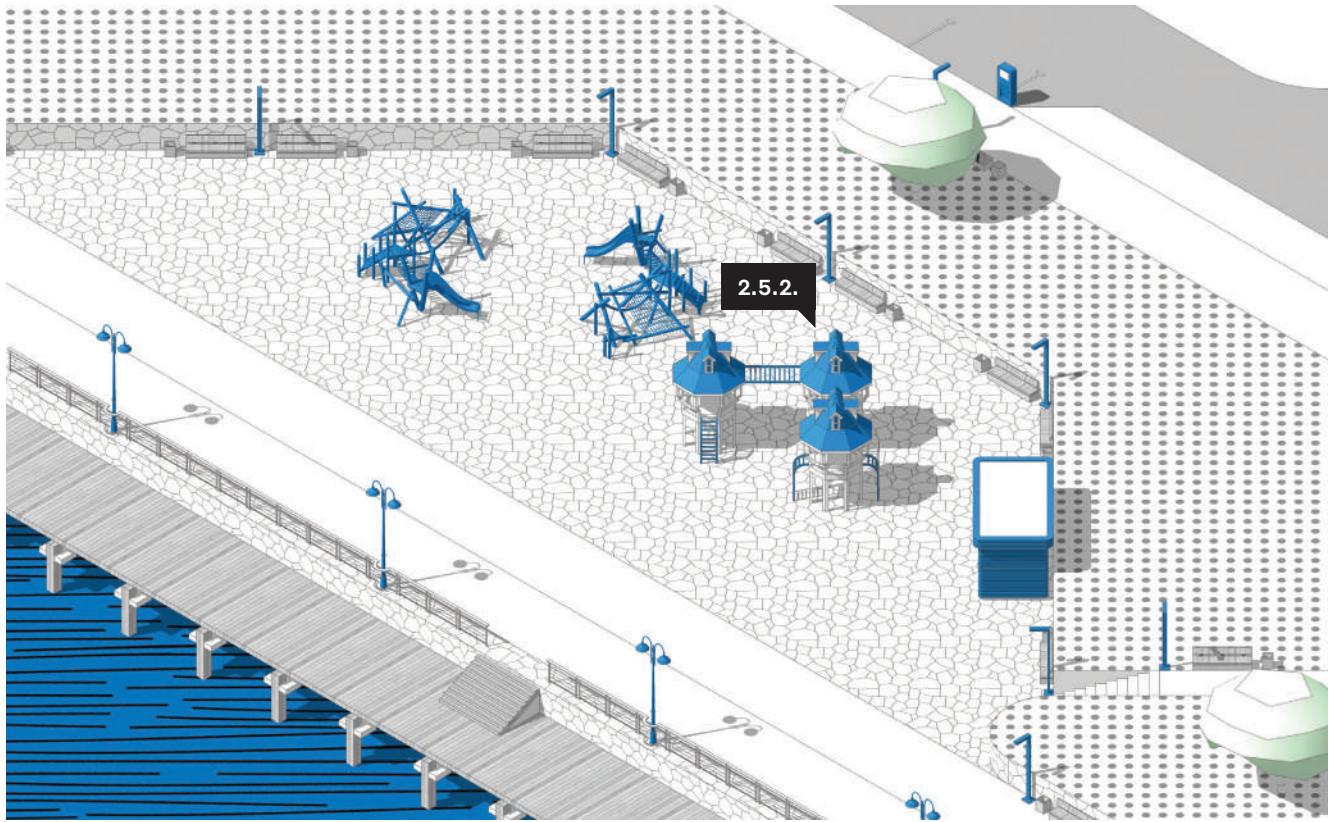
Места для рыбной ловли могут быть созданы по периметру укрепленной набережной, на понтонной конструкции или деревянном настиле на сваях. Ширина настила — 2–3 м. Если высота от дна водного объекта до края причала превышает 1 м, по периметру конструкции необходима установка ограждения высотой 1,1 м.

Для рыбаков следует обустроить места для сидения. Доступ рекомендуется организовывать с второстепенных путей либо экологических троп — в природном окружении. При наличии в границах водоема зоны очистки воды следует располагать причал возле места поступления воды для очистки.

Обязательные элементы скамьи, урны, освещение

Дополнительные элементы наблюдательная площадка, фотозона, место для загорания, МАФы для рыбной ловли

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.5.2. ЗОНА АКТИВНОГО ОТДЫХА ★

Создание зон активного отдыха в типологии ТурО предполагается для родителей, путешествующих с детьми. Ввиду особенностей возраста — детям необходимы пространства для социализации и выплеска энергии.

В возрасте от 3 до 7 лет дети активно социализируются и склонны к групповым спортивным играм. Площадки для этой возрастной категории рекомендуются размером 70–150 м² с искусственным рельефом и обучающими элементами, включая кинетические. Место отдыха родителей должно примыкать к детской площадке и обеспечивать обзор всей территории.

Площадки для игр детей от 7 до 12 лет предназначены для самостоятельной игровой деятельности без обустройства мест отдыха для родителей. Рекомендуется размер 100–300 м², с оборудованием для активного отдыха и развития физических способностей и пассивных групповых игр: гимнастические стенки, перекладины, спортивно-игровые комплексы, теннисные столы, баскетбольные щиты, столы для настольных игр. Покрытия должны быть ударопоглощающими, рекомендуется комбинировать различные виды покрытий.

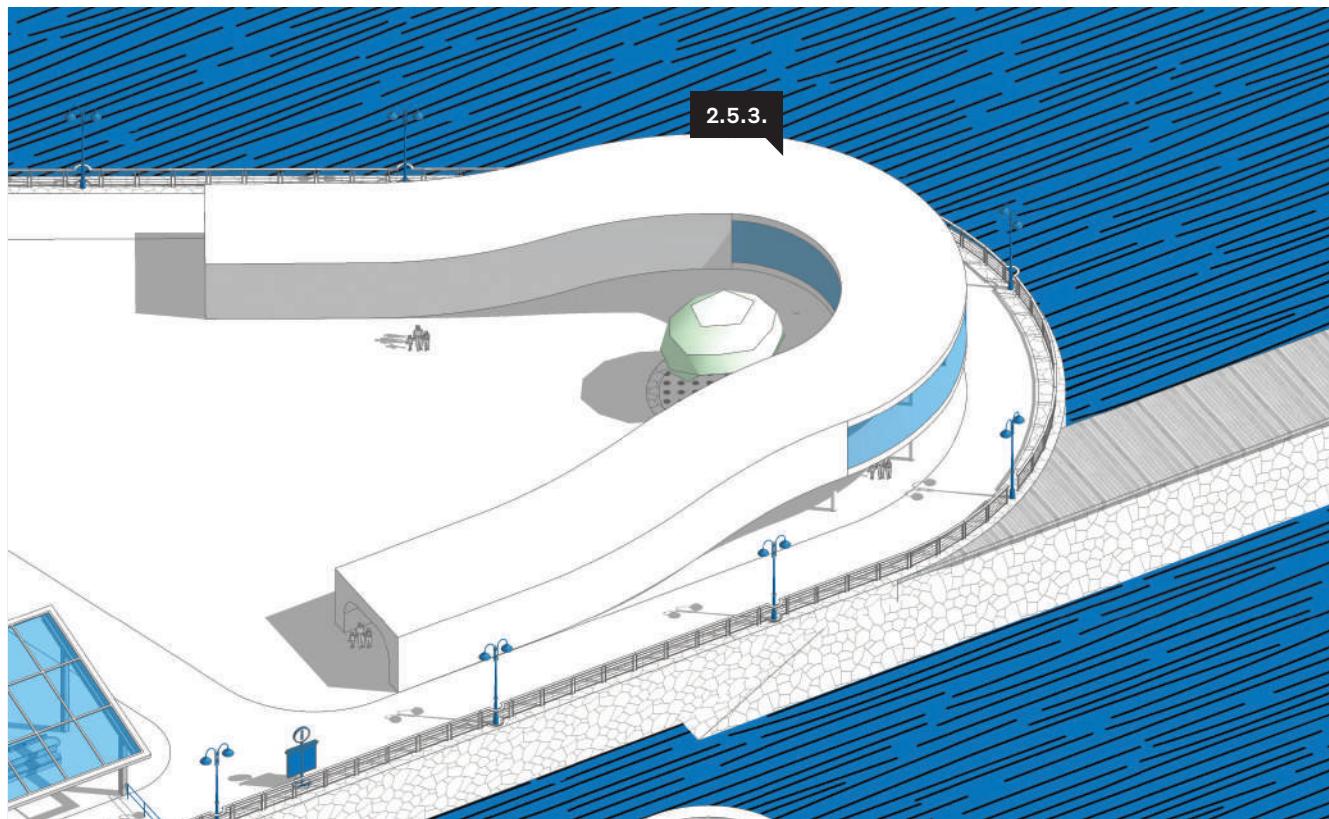
Площадки для игр детей 12–15 лет предназначены для самостоятельного спортивного и развивающего отдыха. Рекомендуется размер 1200–1700 м², размещение скейтпарков, альпинистских стенок, полос препятствий, спортивно-игровых комплексов, теннисных столов и столов для настольных игр.

В зимнее время популярностью у местных жителей может пользоваться каток, расположенный непосредственно на льду водоема. Если позволяет рельеф местности, на берегу водоема возможно создание ледяной горки, ориентированной на активный отдых детей.

Обязательные элементы	детская площадка, урны, скамейки, освещение
--------------------------	--

Дополнительные элементы	каток
----------------------------	-------

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.5.3.

ТОЧКИ ПРИТЯЖЕНИЯ



Изучение объектов показало, что монументы или арт-объекты присутствуют практически повсеместно во всех типологиях объектов причальной пассажирской инфраструктуры.

Необходимость установки арт-объектов / монументов / флаговых композиций связана с тем, что они позволяют идентифицировать территорию с водой, повышают интерес и активность вокруг объектов водного транспорта среди жителей города, стимулируя интерес к использованию речного пассажирского транспорта.

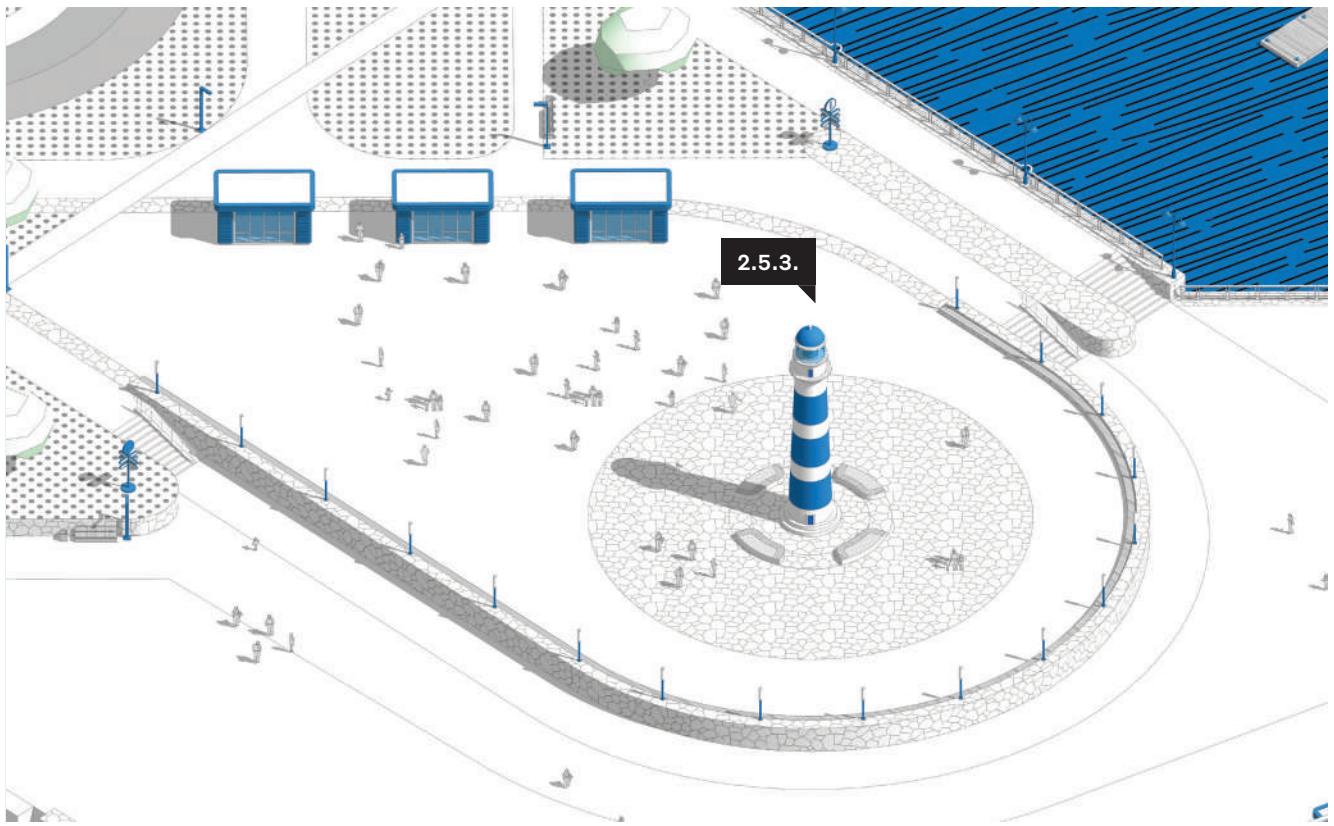
Флаговые композиции могут быть маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта.

На время навигации речного пассажирского транспорта возможны предусмотренные места для проведения временных ярмарок на территории объектов причальной пассажирской инфраструктуры. Размещение ярмарочных конструкций не должно нарушать обычного сценария использования пространства объектной зоны, поэтому следует организовывать свободное расстояние между торговыми рядами и отступ между торговыми прилавками — 6 м.

Обязательные элементы	арт-объекты / монументы / флаговые композиции, брендирование
--------------------------	--

Дополнительные элементы	фонтан
----------------------------	--------

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.5.3. ТОЧКИ ПРИТЯЖЕНИЯ ★

Изучение объектов показало, что монументы или арт-объекты присутствуют практически повсеместно во всех типологиях объектов причальной пассажирской инфраструктуры.

Необходимость установки арт-объектов / монументов / флаговых композиций связана с тем, что они позволяют идентифицировать территорию с водой, повышают интерес и активность вокруг объектов водного транспорта среди жителей города, стимулируя интерес к использованию речного пассажирского транспорта.

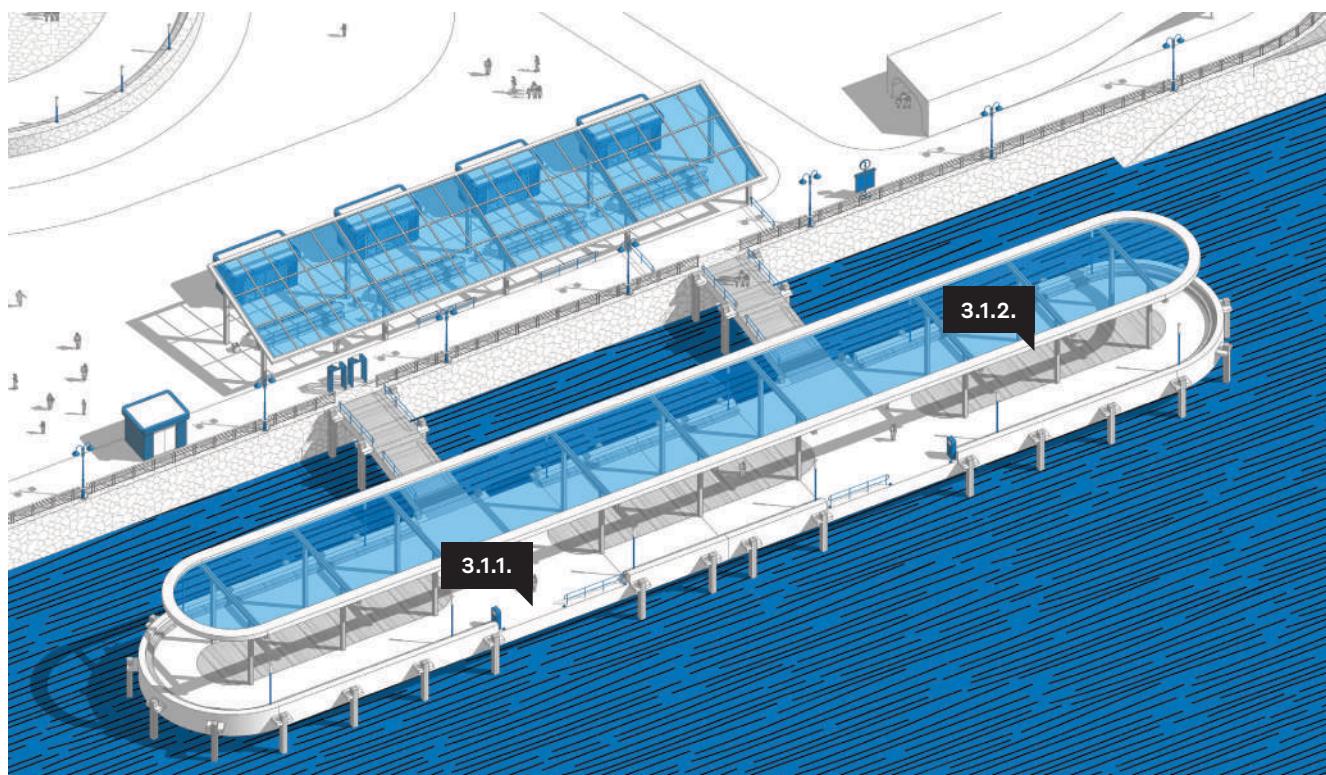
Флаговые композиции могут быть маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайном-кодом города или объектов городского транспорта.

На время навигации речного пассажирского транспорта возможны предусмотренные места для проведения временных ярмарок на территории объектов причальной пассажирской инфраструктуры. Размещение ярмарочных конструкций не должно нарушать обычного сценария использования пространства объектной зоны, поэтому следует организовывать свободное расстояние между торговыми рядами и отступ между торговыми приставками — 6 м.

Обязательные арт-объекты / монументы / флаговые композиции, брендирование

Дополнительные фонтаны

ИНФРАСТРУКТУРА ЗОНЫ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ



3.1.1.

ЗОНА ШВАРТОВКИ



Причалы, пристани и специальные площадки для посадки-высадки пассажиров должны быть оборудованы швартовными устройствами и ограждениями высотой 1,1 м, предохраняющими от случайного падения людей в воду. Швартовка судна может осуществляться при условии, что длина причала, глубина акватории причала, расположение швартовных устройств на причале соответствуют данному типу судна.

Береговой трап соединяет причал с берегом или причальной стенкой, установленной на берегу. Установка переходных мостиков и сходней должна производиться с углом наклона не более 30° к горизонту. По всей длине с двух сторон должны быть оборудованы ограждения с верхними и промежуточными леерами высотой 1,1 и 0,55 м соответственно. Если нижняя площадка трапа находится на высоте 0,5 м и более от причала, под ней должна быть натянута предохранительная сетка, исключающая возможность падения людей в воду. Длина трапа может составлять от 2 до 12 метров, ширина — 1–2 метра, допустимая нагрузка на трап — от 250 кг/м².

Обязательные элементы

швартовный кнхт, береговой трап, береговая тумба, причальный кранец, разделение пассажирских потоков

3.1.2.

МЕСТО ОЖИДАНИЯ



Для удобства и защиты пассажиров от погодных условий необходимо предусматривать защитный навес и светопроницаемые ветрозащитные ограждения, а также маркировку элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта. Для комфортного нахождения пассажиров следует предусмотреть скамейки и урны.

Для облегчения ориентирования и перемещений пользователей на территорию зоны посадки / высадки и для посадки на судно необходимо использовать навигационные элементы — стрелки направления движения. Кроме навигационных элементов (стрелок), возможно применение разных материалов и цветов покрытий для обозначения направления движения. Также возможна установка столбиков с вытяжной лентой. Обязательным условием является создание более широкого пути на выход из судна, чем на вход, ввиду того, что количество одновременно выходящих пассажиров выше, чем распределенных по зоне ожидания. Пространственное разделение пассажирских потоков также может представлять собой разделение прибывающих и уезжающих пассажиров на разных уровнях.

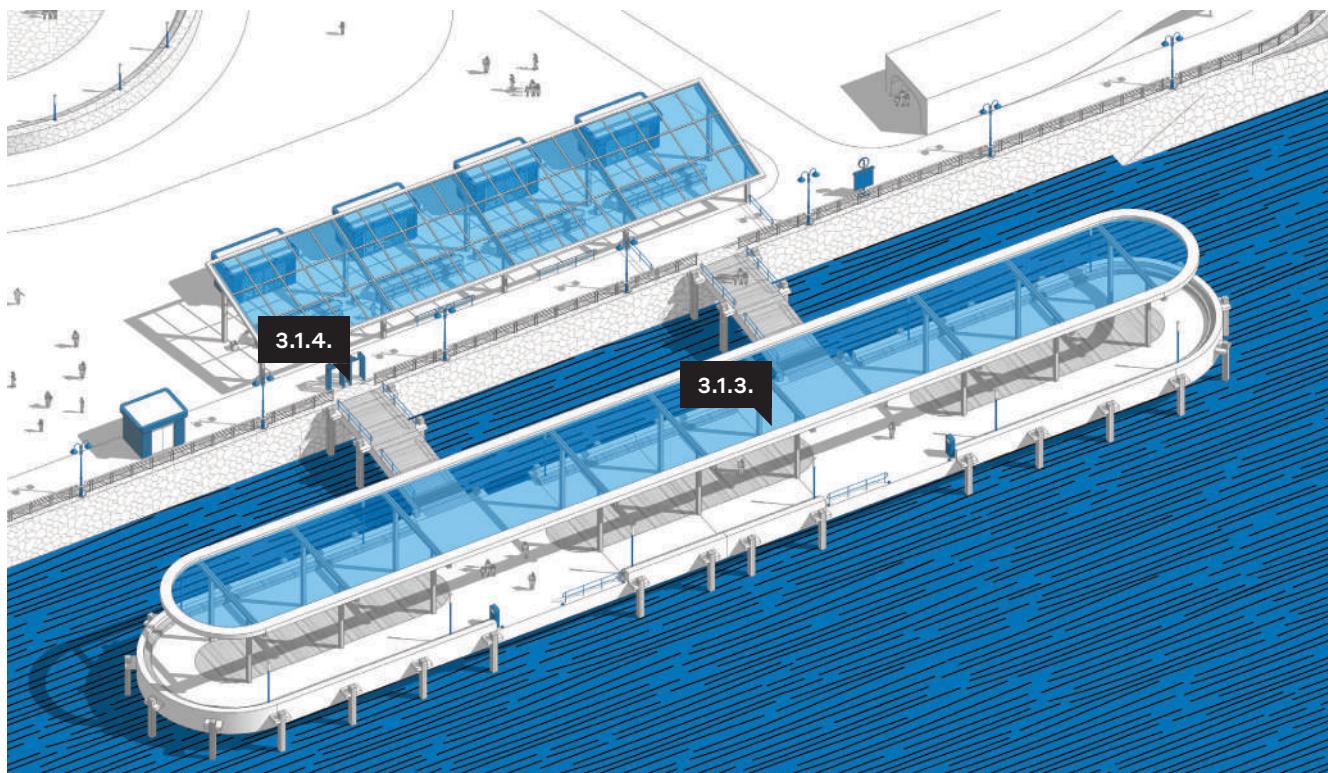
Обязательные элементы

сиденья, урны, пандусы / лифт для доступа МГН, освещение, брендирование, разделение пассажирских потоков

Дополнительные элементы

навес

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



3.1.3.

НАВИГАЦИОННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ



На территории зоны посадки-высадки рекомендуется установка светодиодных инфотабло и информационных конструкций. Данные элементы помогут пассажирам получать актуальную информацию о рейсах, процедурах посадки, а также правилах безопасности.

На каждом пассажирском причале в зоне посадки должно быть обозначение, идентифицирующее специфические особенности причала и вспомогательных посадочных устройств (при их наличии), а также правила посадки пассажиров-инвалидов на суда.

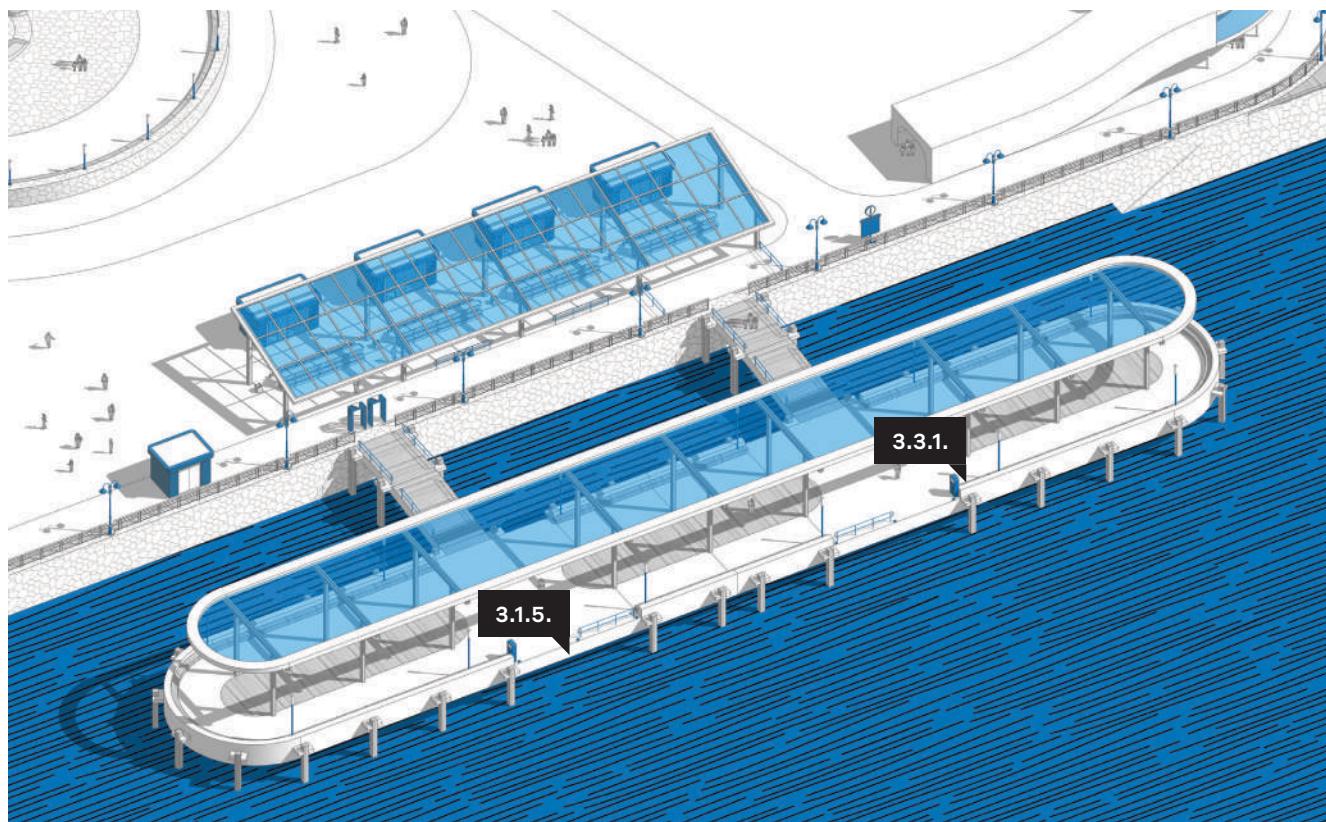
3.1.4.

КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНОЙ ПУНКТ



КПП перед зоной ожидания на причале, выполненным в виде железобетонного понтонса или находящимся на причальной стенке на берегу, является началом зоны транспортной безопасности. Здесь пассажир проходит досмотр перед посадкой на судно. Рекомендуется предусмотреть ограждения, разделяющие потоки входящих и выходящих пассажиров. Для входящих пассажиров с помощью ограждений необходимо сформировать линии очереди для прохождения досмотра. Установка ограждений перед пунктом досмотра необходима длиной не менее 20 м.

ИНФРАСТРУКТУРА ЗОНЫ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ



3.1.5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Особое внимание следует уделить безопасности — причал должен быть оборудован надежными швартовными устройствами для фиксации судна, а также ограждающими конструкциями для предотвращения падения пассажиров в воду. В темное время суток причалы и зоны посадки-высадки пассажиров должны быть освещены. Согласно ГОСТ Р 59143-2020, освещенность пассажирского терминала в местах, связанных с проведением операций по посадке и высадке пассажиров, должна быть не менее 25 лк.

Навигационные и сигнальные системы играют важную роль в координации движения судов и обеспечении безопасности, поэтому причал должен быть хорошо освещен и оборудован соответствующими сигнальными устройствами согласно ГОСТ Р 71090-2023.

Обязательные элементы

причальное ограждение, навигационные огни, спасательные средства, огнетушители, светоотражающая разметка, причальный кранец

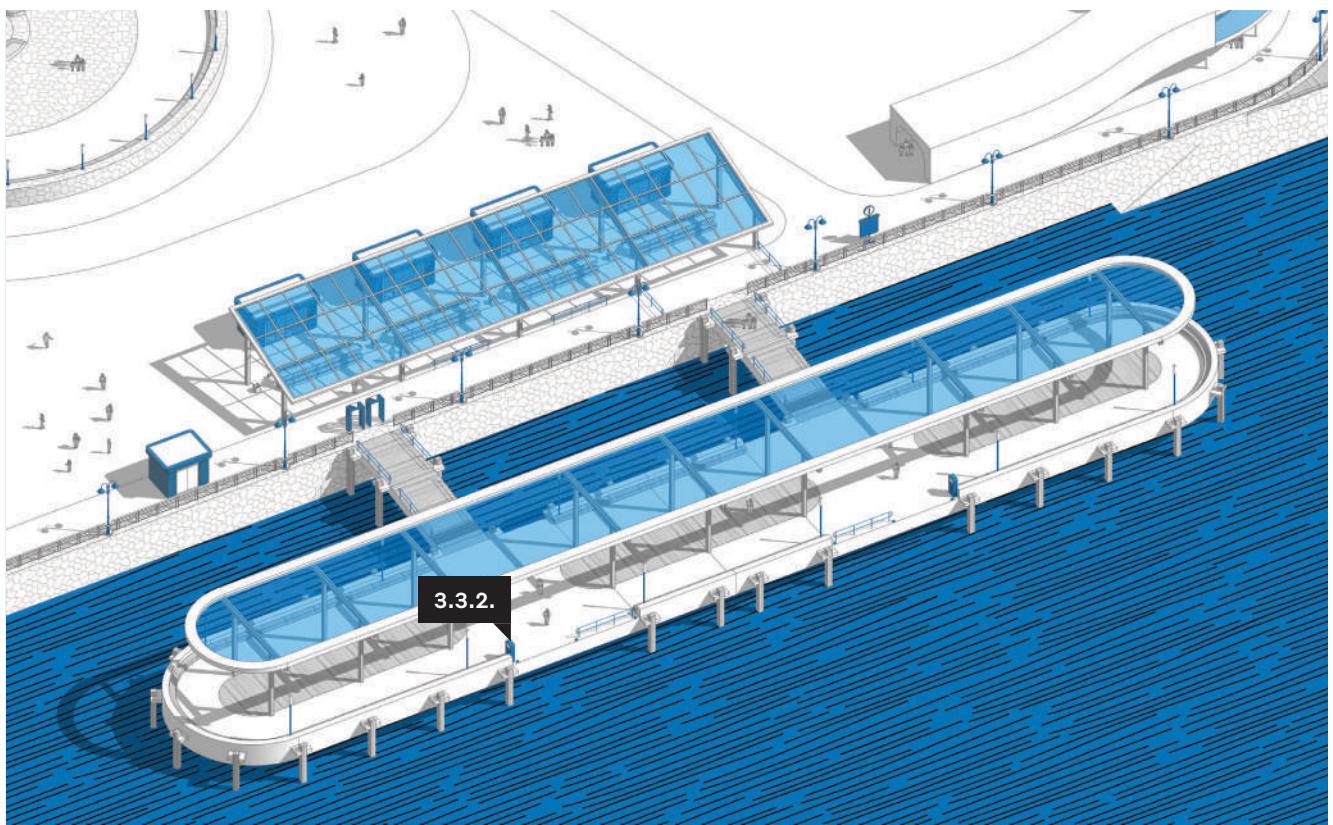
3.3.1. ЭЛЕКТРОЗАРЯДНАЯ СТАНЦИЯ

При наличии на маршрутах электрического флота возможно размещение электrozаправок на пассажирских причалах. Для этого необходимо подготовить документацию с расчетом необходимой мощности электrozаправки и запросить технические условия у ресурсных организаций.

Причалы в Москве оборудованы разными типами зарядных станций: мощностями 100 кВ или 900 кВ для быстрой зарядки. Их чередование на стоянках позволяет электрическим судам «Синичка» дополнительно подзаряжаться всего один раз в день.

Дополнительные оборудование и кабель элементы

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



3.3.2.

ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДНА

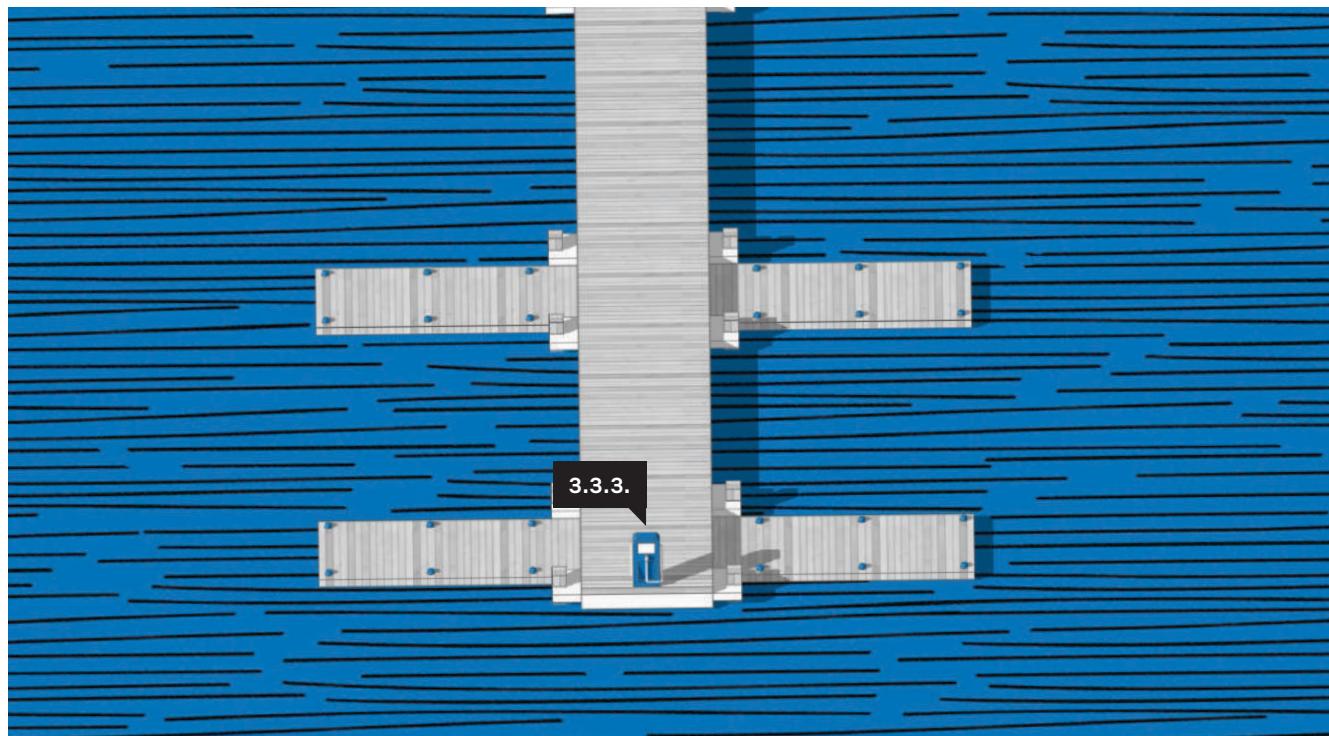


Организация системы подачи воды возможна через сервисную колонку — специальное оборудование, устанавливаемое на причалах. Основное требование к данному оборудованию — гидроизоляция.

Установка сервисных колонок на причалах должна проводиться в соответствии с техническими требованиями и ГОСТ.

Приемные устройства для сдачи фекальных вод и других жидкых бытовых отходов, а также подсланевых вод и нефтесодержащих отходов запрещены к установке на пассажирские причальные сооружения.

ИНФРАСТРУКТУРА ЗОНЫ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ



3.3.3.

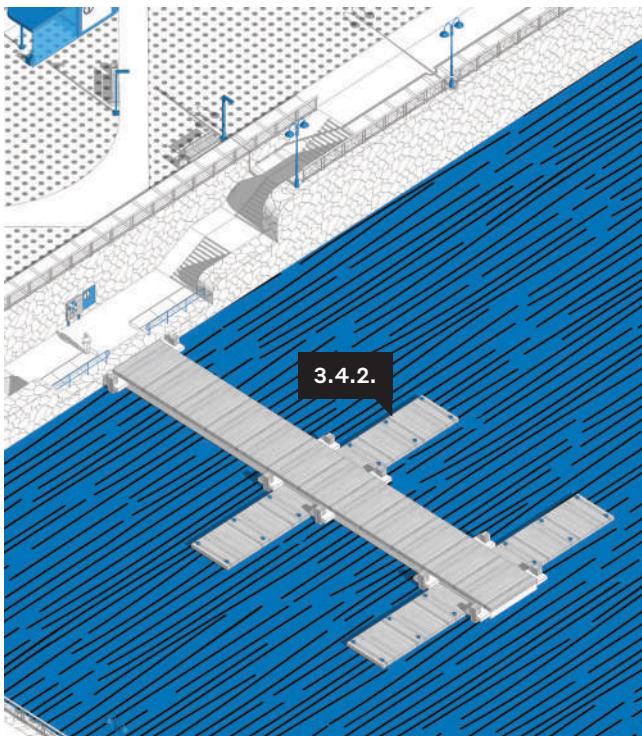
ТОПЛИВНО-ЗАПРАВОЧНАЯ СТАНЦИЯ



Бункеровка (процесс заправки судов топливом) возможна на рейде или с причала.

Крупные речные лайнеры не оснащены запасами горючего топлива, так как оно уменьшает полезную загрузку судна и увеличивает расход.

Ввиду необходимости сокращения издержек судо-владельцев и снижения стоимости круизов обустройство топливно-заправочных станций является перспективным направлением развития пассажирской причальной инфраструктуры.



3.4.2. АКТИВНОСТИ НА ВОДЕ

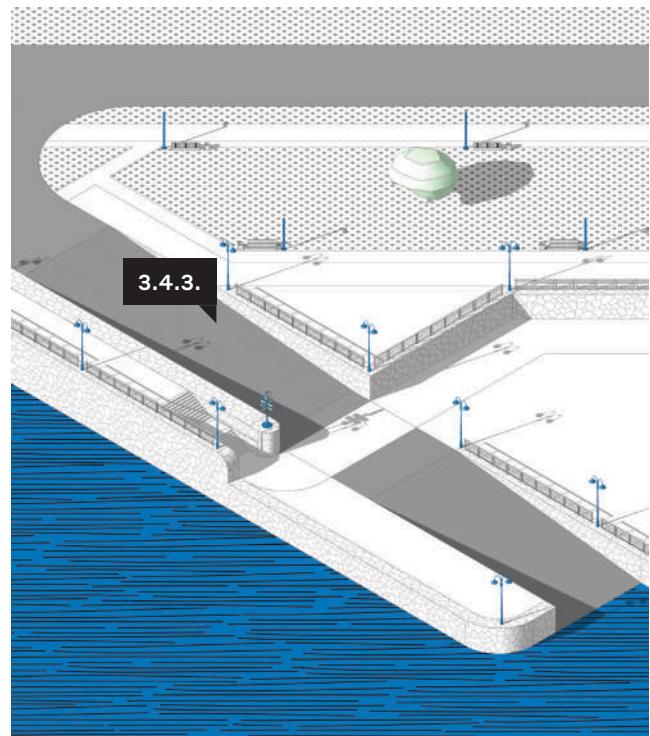


Рекомендуется предусмотрение дополнительных решений для активации водной глади для типологии ТурО при соответствующей организации береговой (набережной) инфраструктуры, а также технической возможности для устройства площадок и объектов для использования индивидуального снаряжения в акваториях рек (вейкбординга, сапов, каяков и тд.). Такие площадки могут быть организованы вне мест швартовки и хода пассажирских кораблей в соответствии с существующим законодательством. Водный кодекс допускает создание гидроаэропорта. Это решение потенциально может стать аттрактором для новых пользователей и туристов на территорию причальной пассажирской инфраструктуры.

Также вблизи объектов причальной пассажирской инфраструктуры в защищенных акваториях возможно создание яхтенных портов (марин). Акватория стоянки должна быть защищена волноломами (волнорезами), что не допустит чрезмерного волнения и образования наносов. Организация марин является перспективным капиталовложением ввиду развития этого направления в России и улучшения логистики на внутренних водных путях.

В настоящий момент свод правил по проектированию яхтенных портов (марин) находится в разработке. Его проект приведен в списке использованных материалов.

Дополнительные элементы яхтенная марина, бассейн, зона купания, гидроаэропорт, площадка для использования индивидуального спортивного снаряжения



3.4.3. ПРОЕЗДЫ ДЛЯ СПУСКА НА ВОДУ ВОДНОГО СПОРТИВНОГО ИНВЕНТАРЯ



Проезды могут быть организованы вне мест швартовки и хода пассажирских кораблей в соответствии с существующим законодательством.

Рекомендуется организация стояночного пространства для разгрузки индивидуального спортивного снаряжения. Организация парковки на берегу водного объекта не допускается.

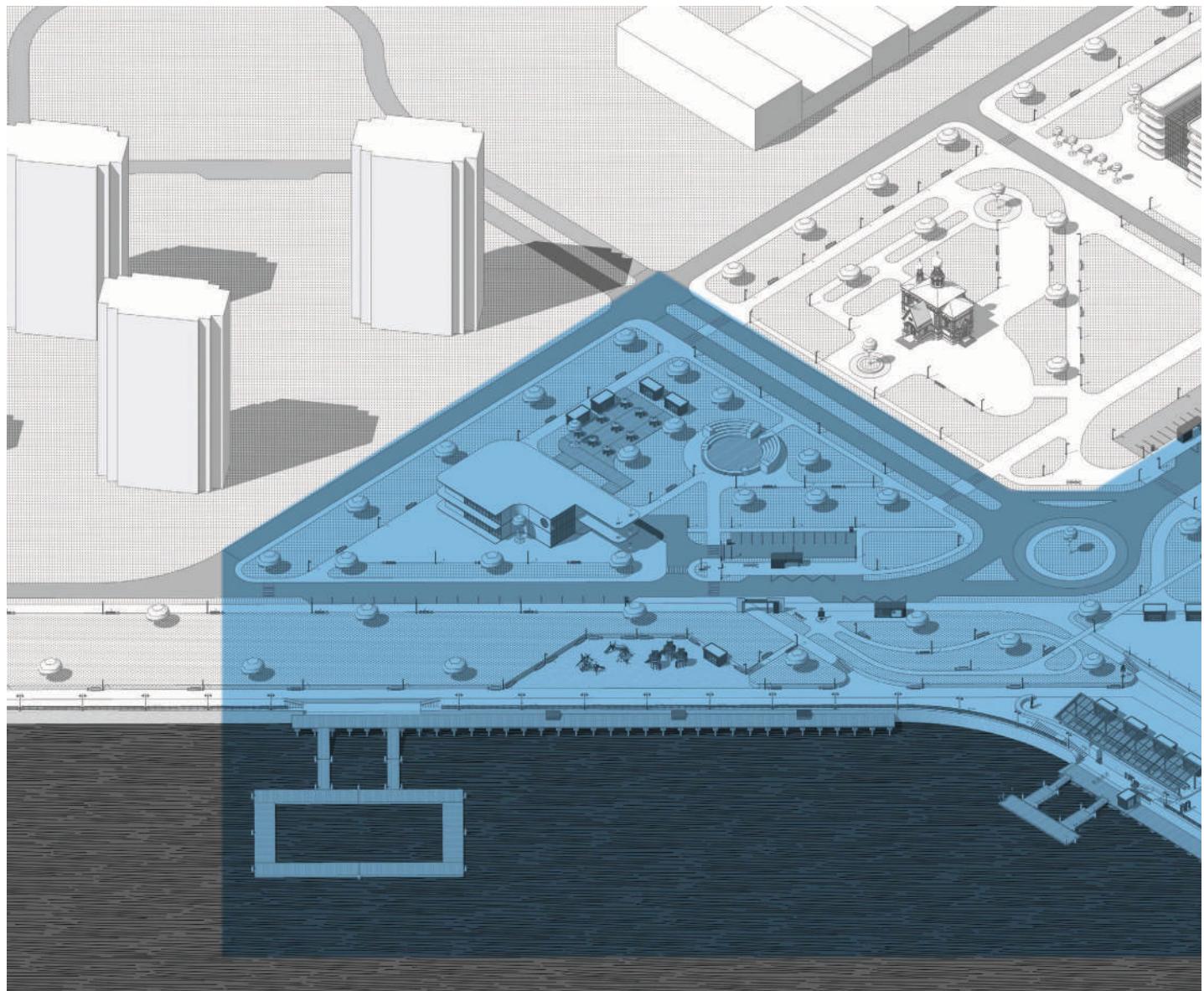
В случае организации марин требуется создание внутрипортовых подъездных автомобильных дорог с твердым покрытием и площадками 12 x 12 м для разворота пожарных машин.

Дополнительные элементы проезд для автотранспорта

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение

Центр городской жизни

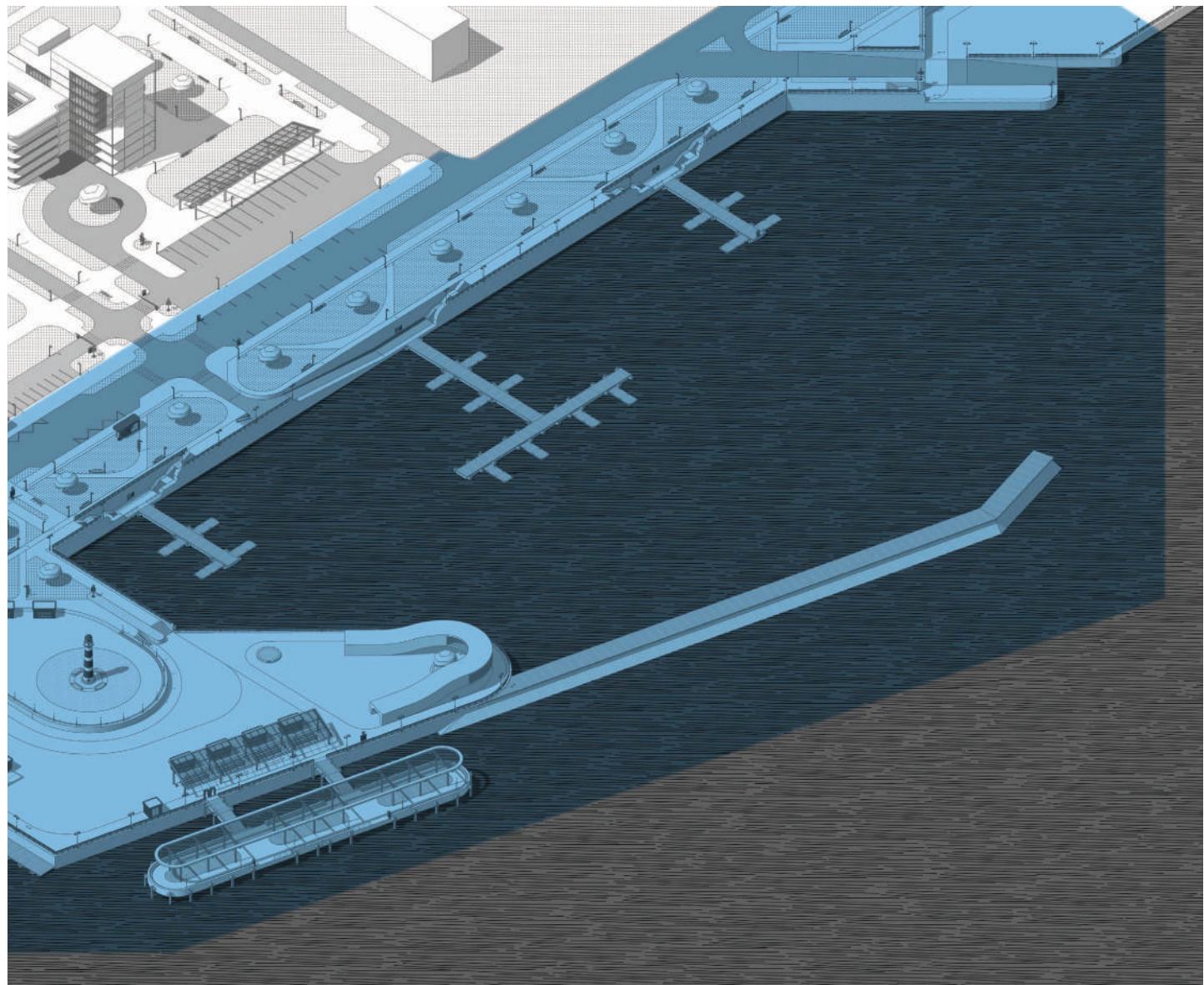
АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ РЕШЕНИЯ



ХАРАКТЕРИСТИКИ

Центр городской жизни включает в себя функции типологии ТрО и ТурО (транспортную и знакомство с городом), а также организацию досуга для местных жителей: временных и постоянных экспозиций, фестивалей, концертов, экскурсий, мастер-классов и иных активностей на территории причальной пассажирской инфраструктуры.

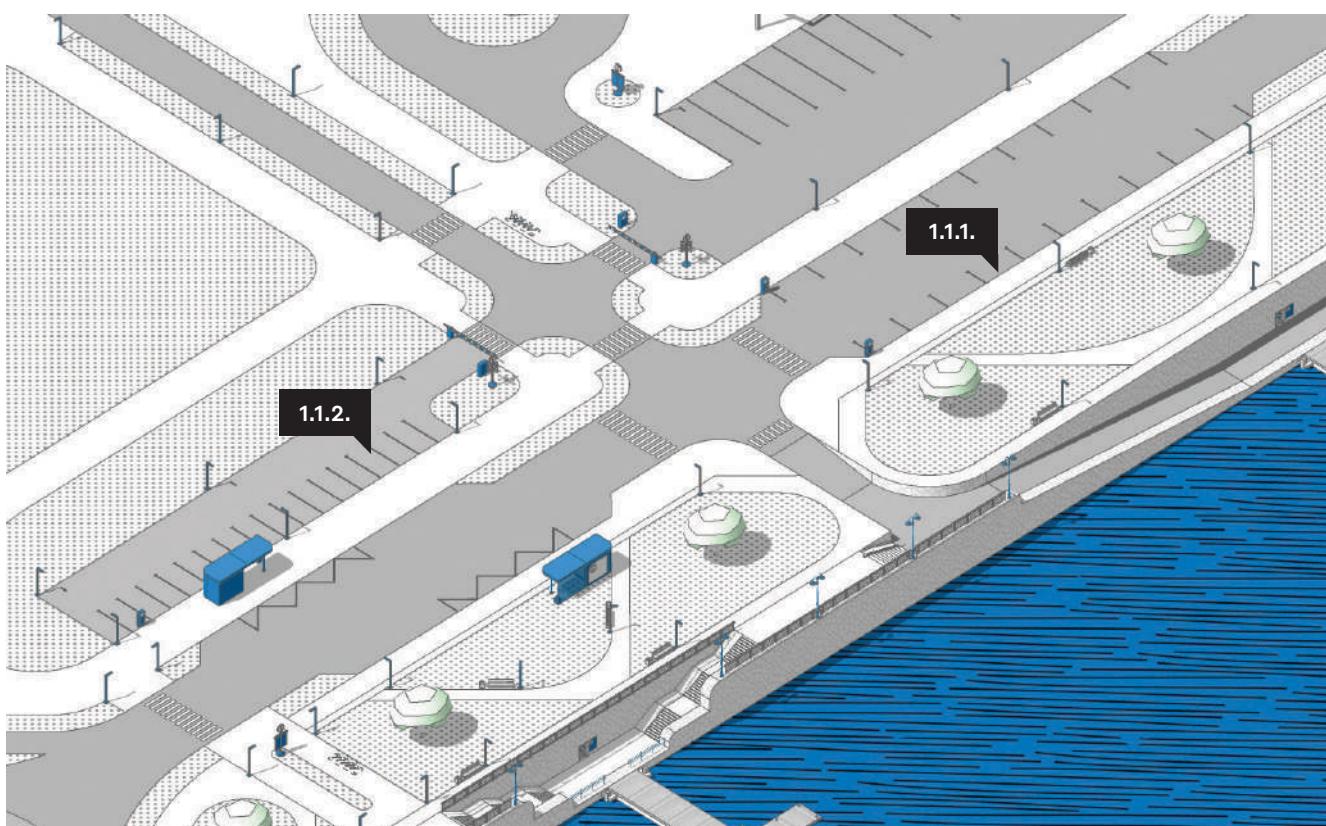
Функциональное наполнение ЦГЖ направлено на работу с широкой целевой аудиторией, поэтому данная типология отличается разнообразием функций, возможных к обустройству вблизи воды. Помимо дополнительных досуговых функций решения включают в себя рекомендации по комфорtnому совмещению инфраструктуры как для пассажиров круизных лайнеров, так и для пользователей транспортных судов.



Наличие здания речного вокзала в типологии ЦГЖ не обязательно, но возможно. Инфраструктурные решения для речных вокзалов обозначены в пунктах 2.1–2.2. При отсутствии здания рекомендуется применять решения, обозначенные в пунктах 2.1–2.2 в павильонах.

Для развития представленных решений необходим вынос зоны транспортной безопасности с территории общественных пространств в зону досмотра при посадке и высадке из судна. Это поможет активизировать территорию для досугового пользования. Показательным примером такой практики является Северный речной вокзал в городе Москве.

ИНФРАСТРУКТУРА ПРИОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



1.1.1.

ПАРКОВКА ВДОЛЬ УДС



Парковка вдоль улично-дорожной сети позволяет размещать автомобили в рамках городской инфраструктуры, которая находится рядом с объектом, без необходимости создания отдельной парковки при объекте.

Парковка вдоль УДС является обязательным решением для ЦГЖ, так как позволяет жителям города оставлять личный автотранспорт на короткое время при посещении мероприятий на территории объекта.

При наличии в городе системы платных парковок рекомендуется размещение паркомата для оплаты парковки.

В рамках государственной стратегии по развитию электротранспорта в Российской Федерации предлагается установка медленных зарядок для электроавтомобилей). Возможно использование субсидий для установки оборудования.

Обязательные элементы

парковка для личного автотранспорта, парковка для каршеринга/такси, навигационные конструкции, пункт оплаты парковки, освещение

Дополнительные элементы

зарядка для электротранспорта

1.1.2.

ПЛОСКОСТНАЯ ПАРКОВКА



Создание плоскостной парковки обусловлено наличием активного общественного пространства на территории объекта причальной пассажирской инфраструктуры. При наличии в городе системы платных парковок рекомендуется размещение паркомата для оплаты парковки.

Парковку отделяют от проезжей части и пешеходных дорожек полосой озеленения шириной не менее 2 м. Также рекомендуется установка взрослых через каждые 7 машино-мест.

Рекомендуется установка навигации до территории причала на выходе с парковки.

В рамках государственной стратегии по развитию электротранспорта в Российской Федерации предлагается установка медленных зарядок для электроавтомобилей. Возможно использование субсидий для установки оборудования.

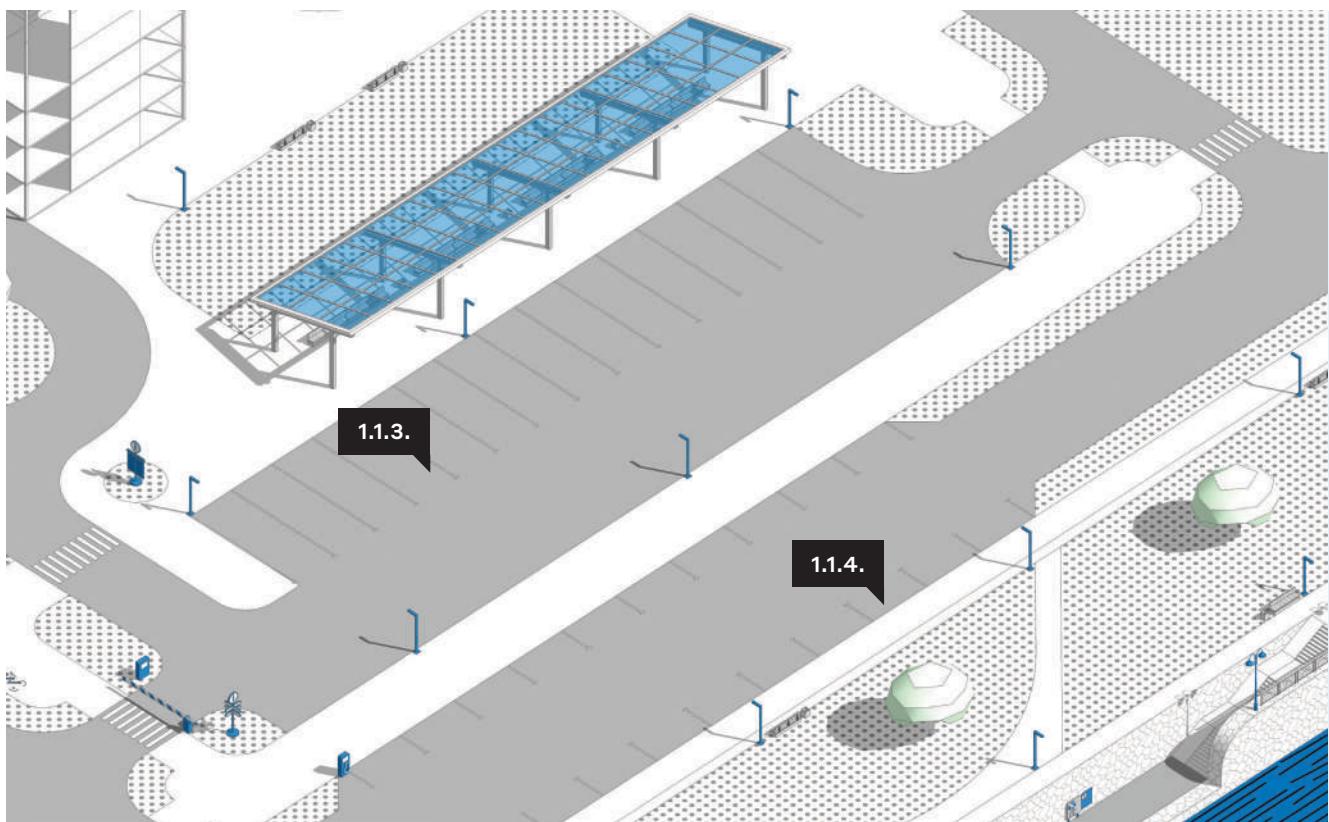
Обязательные элементы

парковка для личного автотранспорта, освещение, озеленение, навигационные конструкции, система наблюдения, зарядка для электротранспорта, пункт оплаты парковки

Дополнительные элементы

навес, парковка для каршеринга / такси

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



1.1.3.

ПАРКОВКА ДЛЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ АВТОБУСОВ ★

Организованная парковка для туристических автобусов позволяет сократить организационные издержки операторов туристических маршрутов при планировании городских экскурсий.

Плоскостная парковка для туристических автобусов требует отдельной организации в связи с большими габаритами транспортных средств.

Минимальный требуемый радиус для разворота автобуса должен быть принят за 12 м.

Расстояние от парковки до входной группы объекта причальной пассажирской инфраструктуры должно быть не более 400 м. Расстояние может быть увеличено при наличии рейсового шаттла от входной группы до парковки.

Обязательные элементы

разворотное кольцо, освещение, озеленение, информационный стенд, навигационные конструкции, система наблюдения

Дополнительные элементы

навес

1.1.4.

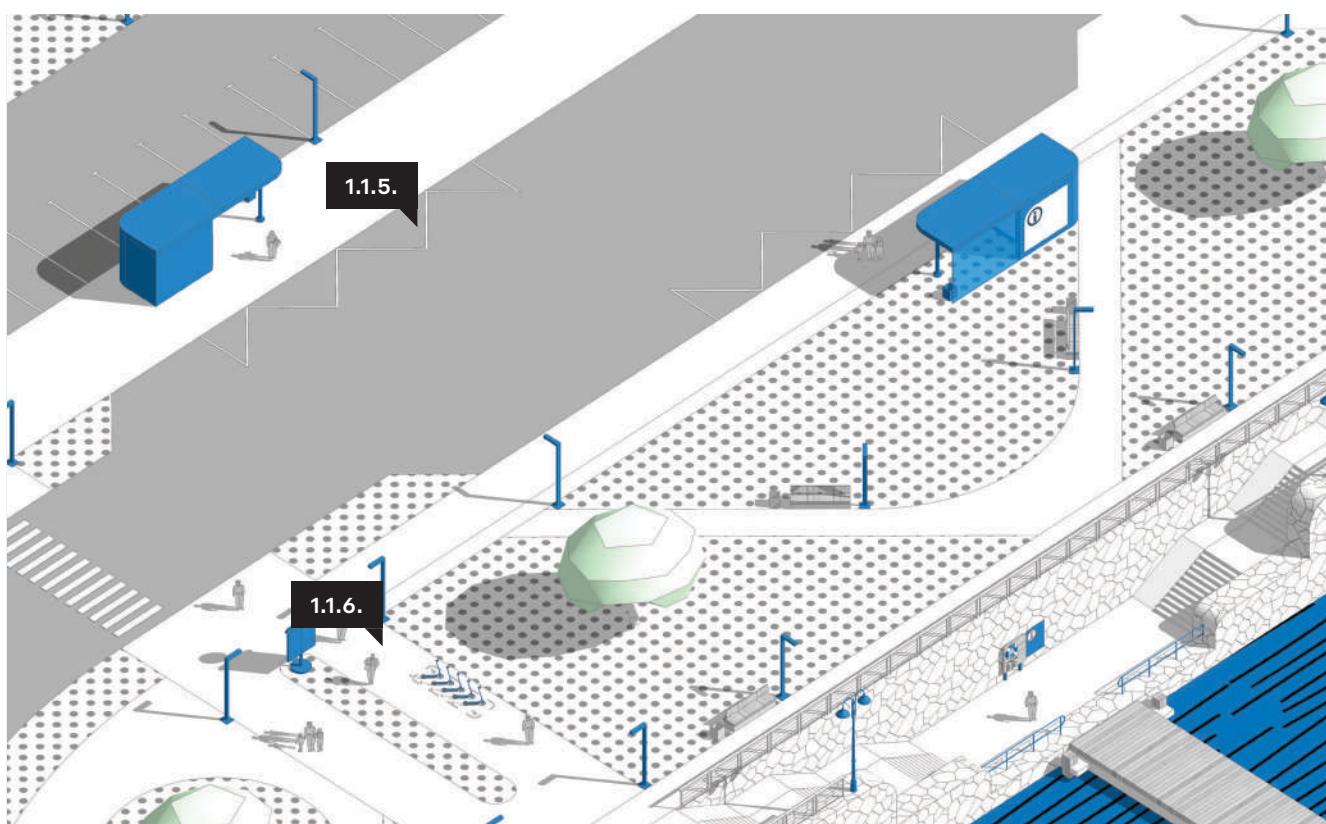
ЗОНА КРАТКОВРЕМЕННОЙ ОСТАНОВКИ ДЛЯ ВЫСАДКИ ПАССАЖИРОВ ★

Место вблизи входной группы объекта пассажирской инфраструктуры для кратковременной остановки до 5 минут для высадки пассажиров из личного автотранспорта или такси.

Обязательные элементы

парковочное место, навигационные конструкции

ИНФРАСТРУКТУРА ПРИОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



1.1.5. ОСТАНОВКА НАЗЕМНОГО ГОРодСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА (НГПТ)

Остановка должна располагаться не менее чем в 400 м от входной группы объекта причальной пассажирской инфраструктуры. При проектировании остановочных пунктов необходимо соблюдение ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» и СП 396.6.11.

При проектировании остановочных пунктов рекомендуется установка отдельно стоящего стендса с навигацией по прилегающей городской территории и отдельно стоящий стенд с навигацией к причалу.

Информационные конструкции должны содержать расписание движения пассажирского городского транспорта и карту маршрутов.

Обязательные элементы	место остановки, посадочная площадка, навес, скамья, освещение, урна для мусора, информационные и навигационные конструкции, система наблюдения
------------------------------	---

Дополнительные элементы	ниша для рекламной конструкции
--------------------------------	--------------------------------

1.1.6. ПРОЕЗДЫ

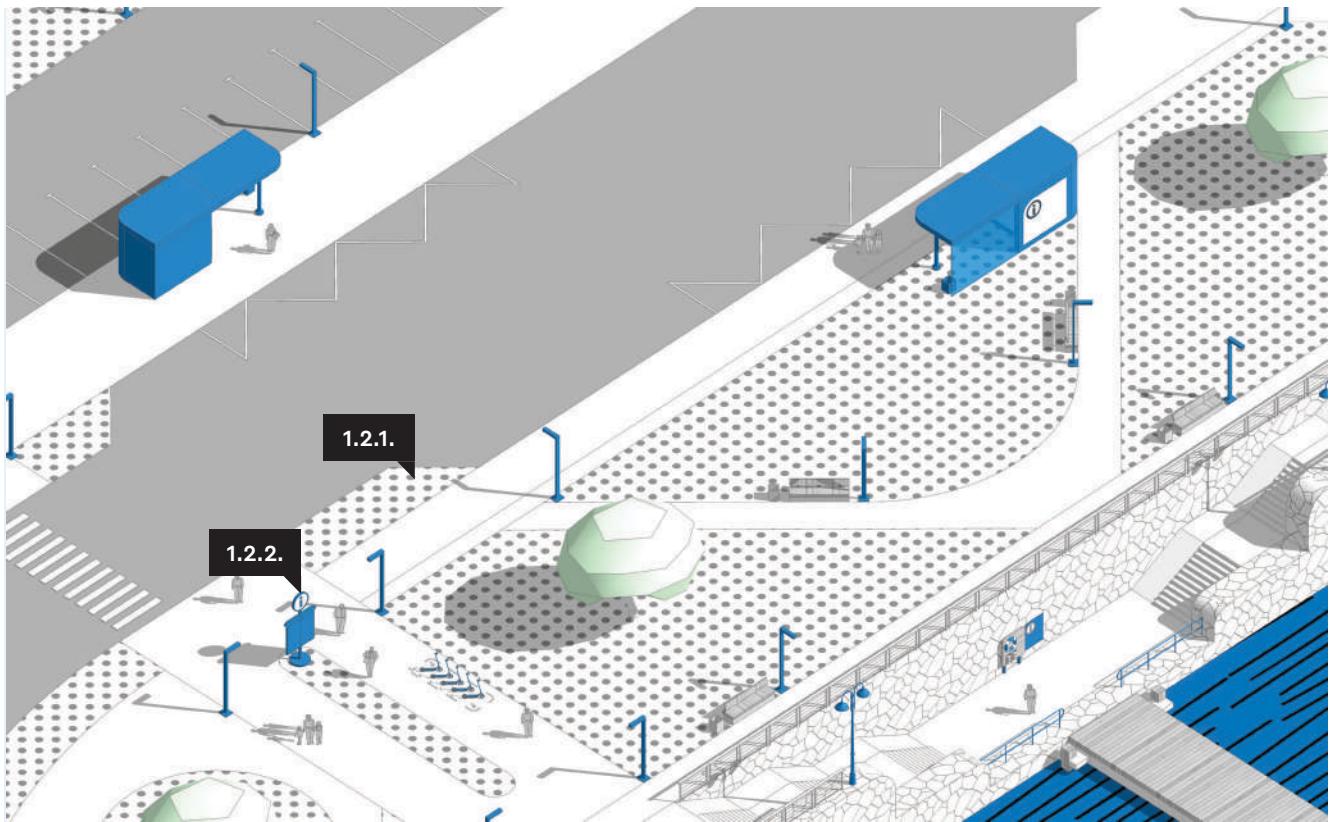
Для хозяйственных и технических зон предусматривается проезд для спецтехники (хозяйственный проезд). Для проезда техники также возможно использование укрепленных пешеходных путей достаточной ширины (не менее 3,5 м).

При наличие рядом с территорией яхтенных портов рекомендуется создание проездов для автотранспорта, перевозящего маломерные суда.

Обязательные элементы	проезд для уборочной техники, проезд для пожарных машин / машин скорой помощи
------------------------------	---

Дополнительные элементы	проезд для личного автотранспорта и катеров
--------------------------------	---

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



1.2.1.

БУФЕРНАЯ ЗОНА



Чтобы сделать передвижение пешеходов более удобным, рекомендуется отделить пешеходные зоны от парковок и проезжей части.

Если на территории есть достаточно свободного места, можно создать искусственный рельеф в виде насыпей. Со стороны пешеходных потоков такие насыпи можно совместить с местами для сидения.

Для четкого визуального разграничения между площадками для отдыха и парковкой рекомендуется использовать живую изгородь. Оптимальная ширина полосы озеленения составляет от 2 до 10 м. Также возможно использование боллардов.

Необходимо предусматривать наличие хозяйственных проездов в соответствии с пунктом 1.1.6.

Обязательные элементы

озеленение, болларды, освещение

1.2.2.

ЗОНА НАВИГАЦИИ



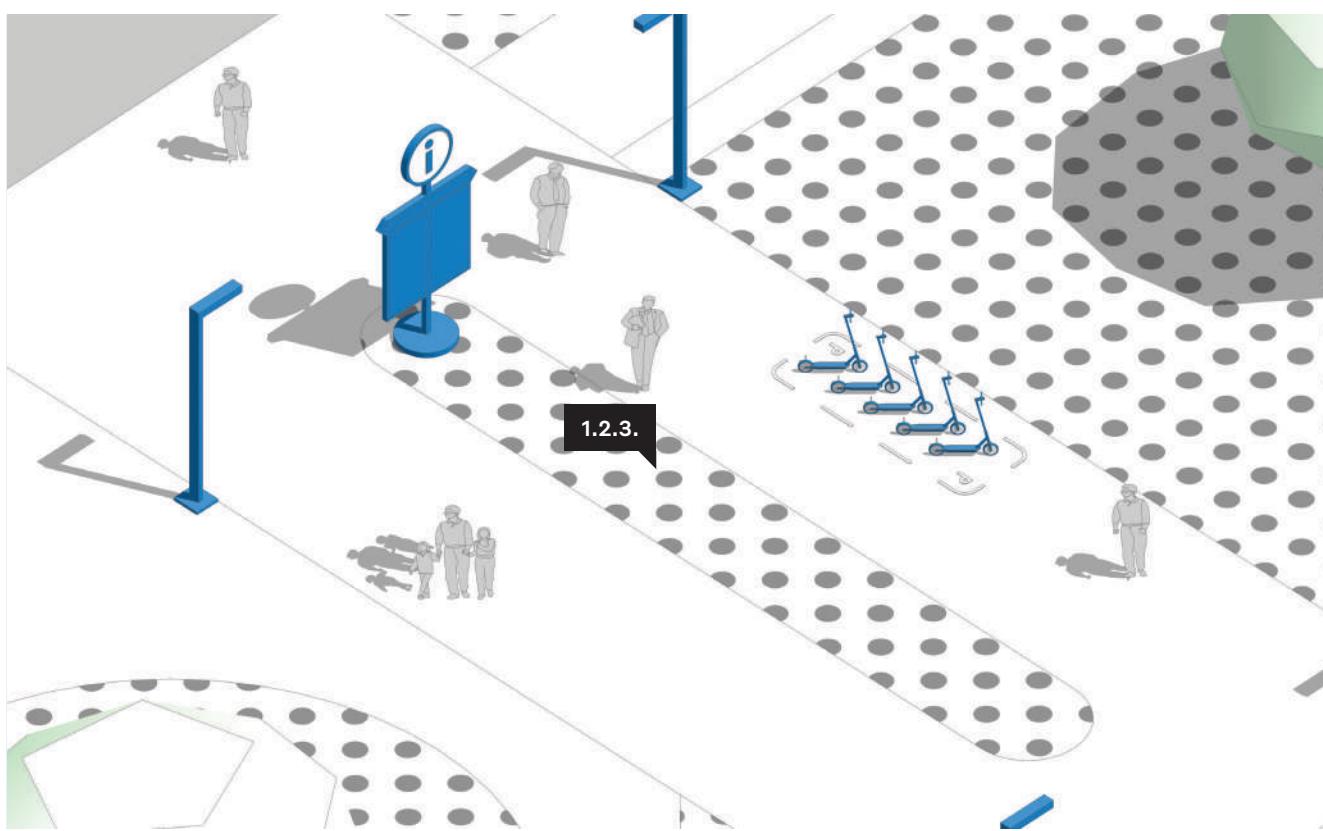
По пути транзитного движения пассажиров вдоль территории причальной пассажирской инфраструктуры рекомендуется располагать информационные элементы, содержащие ключевые сведения о доступных направлениях: расположение причала, остановки НГПТ, парковки и ближайших городских объектов.

Решение является обязательным, так как на практике причалы трудно идентифицировать в городской среде.

Обязательные элементы

стенд с навигацией до городских точек притяжения, стенд с навигацией до автомобильной парковки, стенд с навигацией до остановки НГПТ, стенд с навигацией к причалу

ИНФРАСТРУКТУРА ПРИОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



1.2.3.

ПЕШЕХОДНОЕ ТРАНЗИТНОЕ ПРОСТРАНСТВО

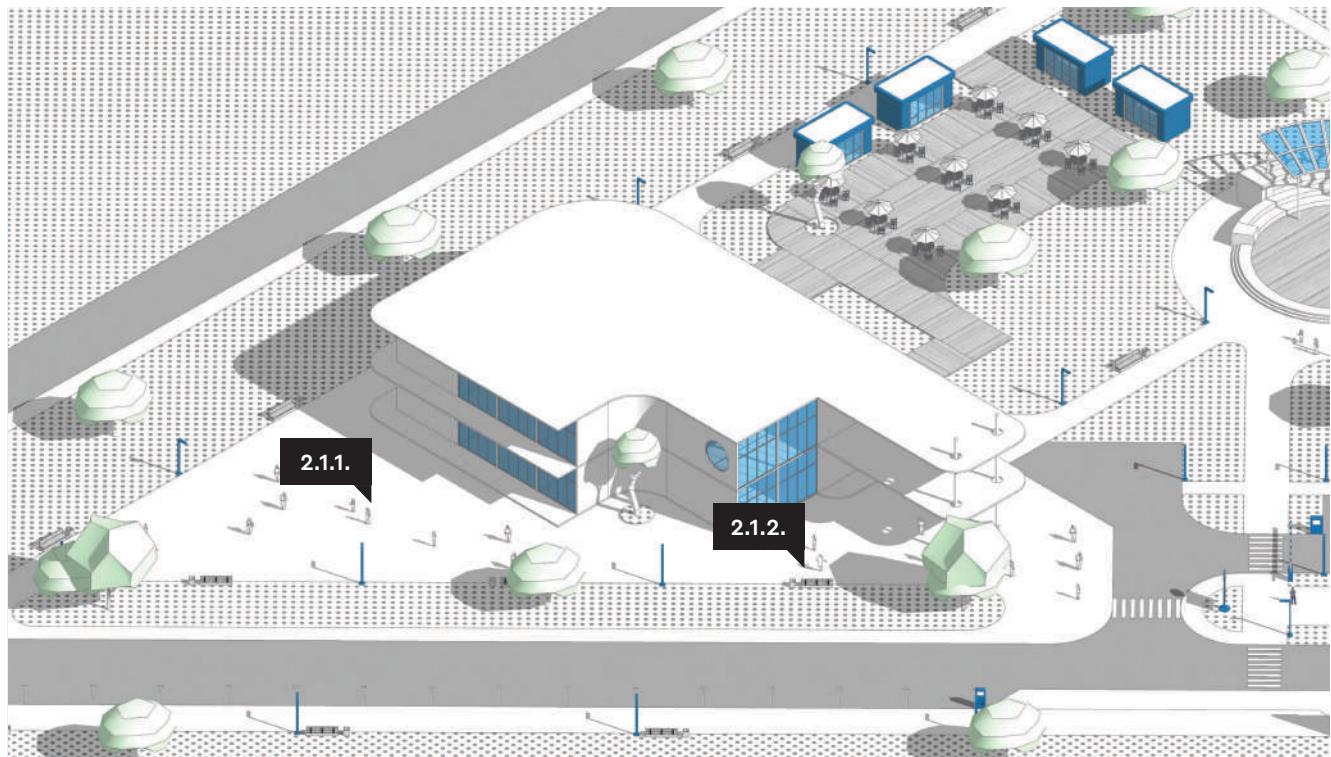


Основная зона движения пешеходов определяется из расчетной ширины полосы пешеходного движения не менее 1,5 м для одностороннего движения и не менее 3 м для двухстороннего движения. Рекомендуется устройство велодорожек на основных пешеходных маршрутах вдоль магистральных улиц. Рекомендуется оснащение пешеходного пространства обычными малыми архитектурными формами (урнами, скамейками, освещением), а также системами наблюдения «Безопасный город».

Обязательные элементы	тротуар, урны, скамьи, освещение, система наблюдения
Дополнительные элементы	велодорожка, рекламные конструкции

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.1.1. ВХОДНАЯ ГРУППА



Входные группы в здание речного вокзала необходимо оборудовать конструкциями для защиты от атмосферных осадков. В вестибюлях зданий речных и морских вокзалов предусматривают на входе и выходе два ряда дверей для снижения скорости движения воздуха в зоне пассажирского потока. Проектирование входов и выходов должно быть выполнено с учетом потребностей МГН в соответствии с СП 59.13330. Рекомендуется установка автоматических дверей.

Входная группа перед зданием должна содержать места кратковременного отдыха пассажиров. Главные входы должны быть хорошо освещены, акцентированы озеленением, маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайном-кодом города или объектов городского транспорта.

Перед входной группой должна быть создана накопительная площадка для единовременного сбора туристических групп от 90 человек в зависимости от размера круизного судна. Накопительная площадка может быть выполнена в виде площади перед зданием речного вокзала. Рекомендуется делать площадь перед входной группой частью зеленого каркаса территории.

Обязательные элементы пандус, навес, системы наблюдения, освещение, скамьи, урны, накопительная площадка для сбора туристических групп

Дополнительные элементы брендирование

2.1.2. ПАРКОВКА ДЛЯ СИМ И ВЕЛОСИПЕДОВ

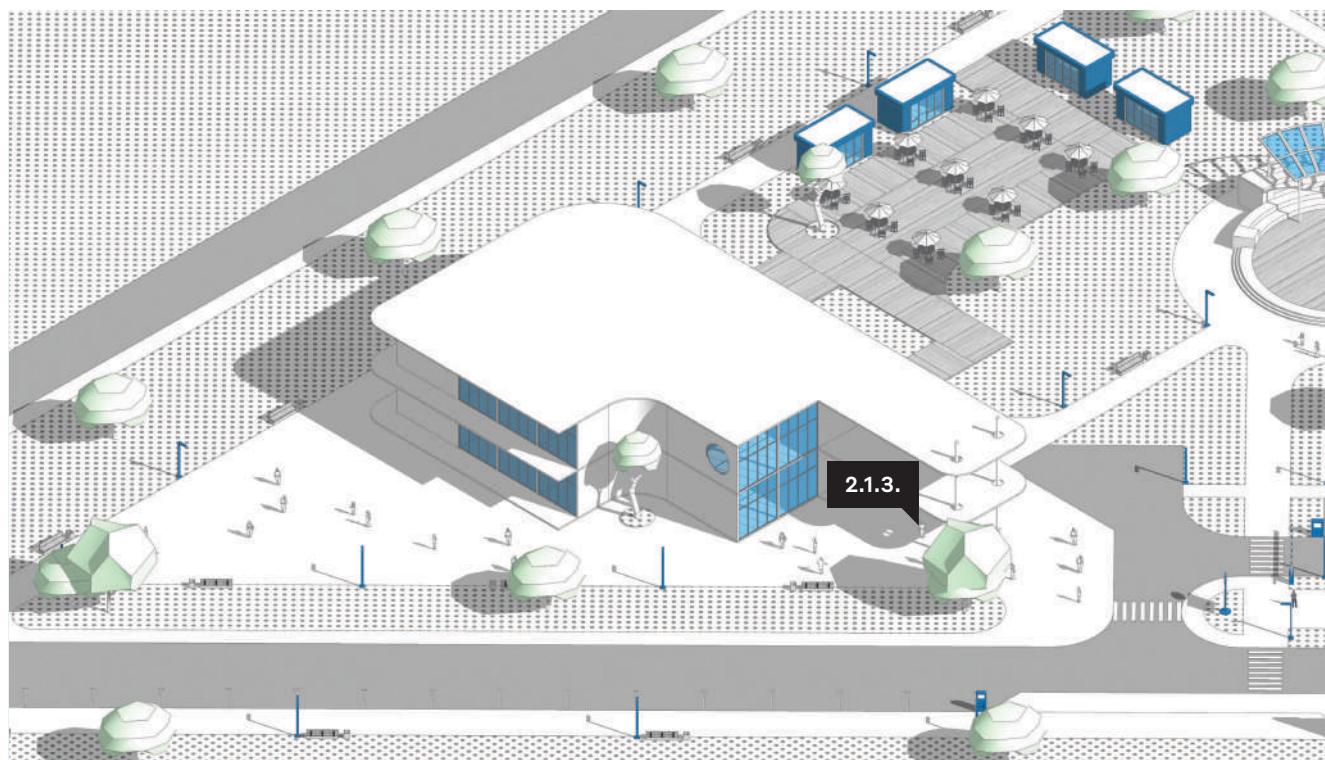


Групповые велопарковки рекомендуется размещать под навесом рядом с входной группой. Габариты одного веломеста следует назначать $1,8 \times 0,9$ м. Возможно создание велобоксов — контейнеров для хранения велосипедов на период более нескольких часов за дополнительную плату. Вблизи велопарковок рекомендуется маркировать парковку для СИМ. Одно место для расстановки арендных СИМ не может превышать 6 м^2 .

Обязательные элементы

навигационные конструкции, парковка для велосипедов, парковка для СИМ, освещение, навес

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.1.3. НАВИГАЦИОННАЯ ЗОНА

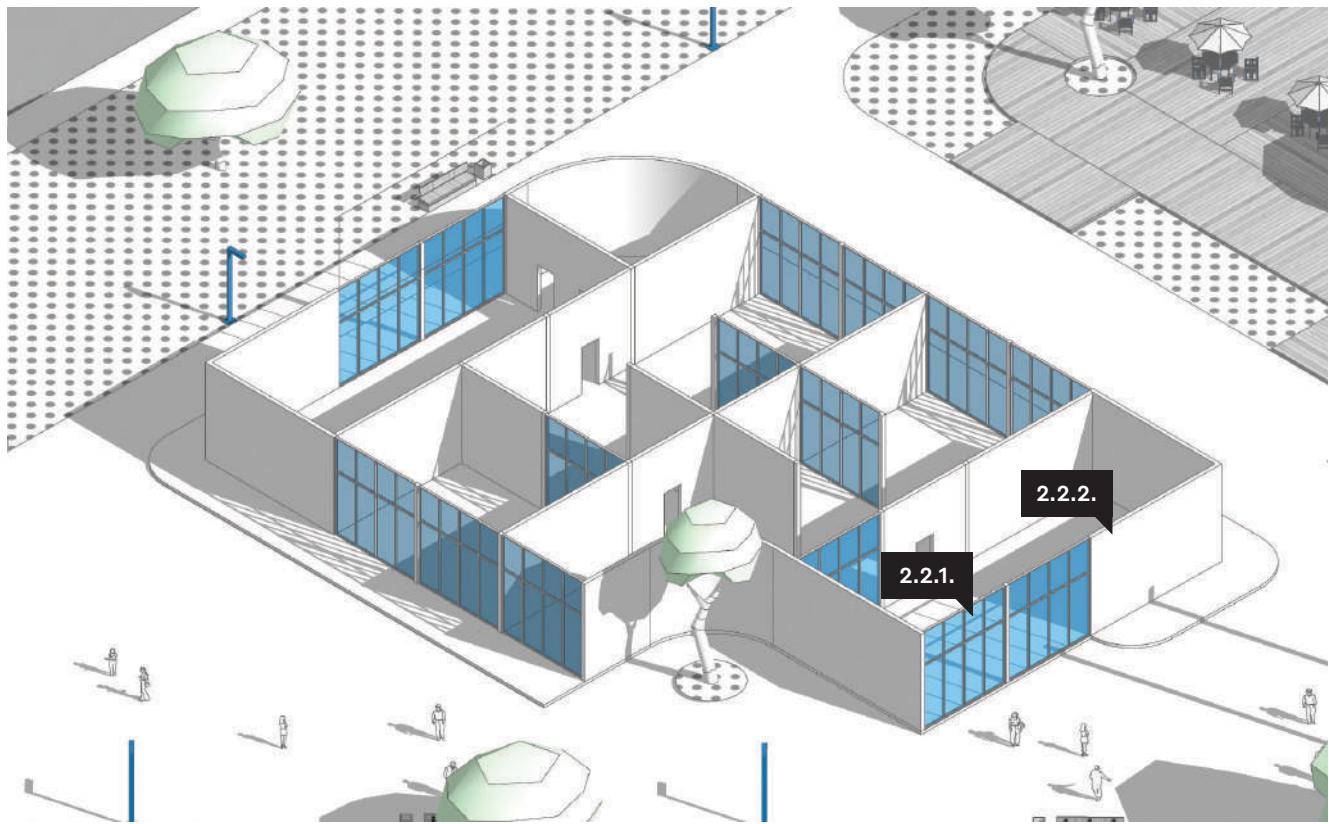


Под навесом на входе в здание или с помощью отдельно стоящих стел и указателей на опорах перед зданием речного вокзала рекомендуется устанавливать информационные стенды с описанием навигации по территории и маршрутной картой. Информационные указатели и навигационные стелы рекомендуется оформлять в единой стилистике, соответствующей дизайн-коду города или городской транспортной системы. Информацию о безопасности пребывания на объекте транспорта следует располагать на переносных отдельно стоящих информационных конструкциях, например, типа штендеров. Не рекомендуется установка информационных конструкций на фасаде здания или дверях.

Обязательные элементы

навигация по территории причала, маршрутная карта, информация о безопасности пребывания на объекте, освещение, навесы, брендирование

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.2.1.

ОРГАНИЗАЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ



При следовании пассажиров на посадку на судно следует исключить необходимость прохода через здание речного вокзала, оставляя за зданием функцию комфорtnого ожидания и рекреации, административного и делового характера. Таким образом, возможно исключение обременений, связанных с внедрением зон транспортной безопасности на территорию здания, и сохранение его проницаемости для жителей города и туристов. Обустройство зон транспортной безопасности необходимо в зоне посадки-высадки согласно пункт 3.1 методических рекомендаций.

Тем не менее необходимо обустраивать пункты досмотра в вестибюлях на входе в здание для соблюдения требований федерального антитеррористического законодательства.

На прилегающих к зданиям речных вокзалов территориях следует учитывать возможность рассредоточения людей при эвакуации из расчета не менее $0,25 \text{ м}^2$ на человека.

Обязательные элементы

системы видеонаблюдения,
пункты досмотра

2.2.2.

ИНФОЗОНА



На входе в здание вокзала рекомендуется создание инфозоны после зоны досмотра и до перехода в зоны рекреационного назначения.

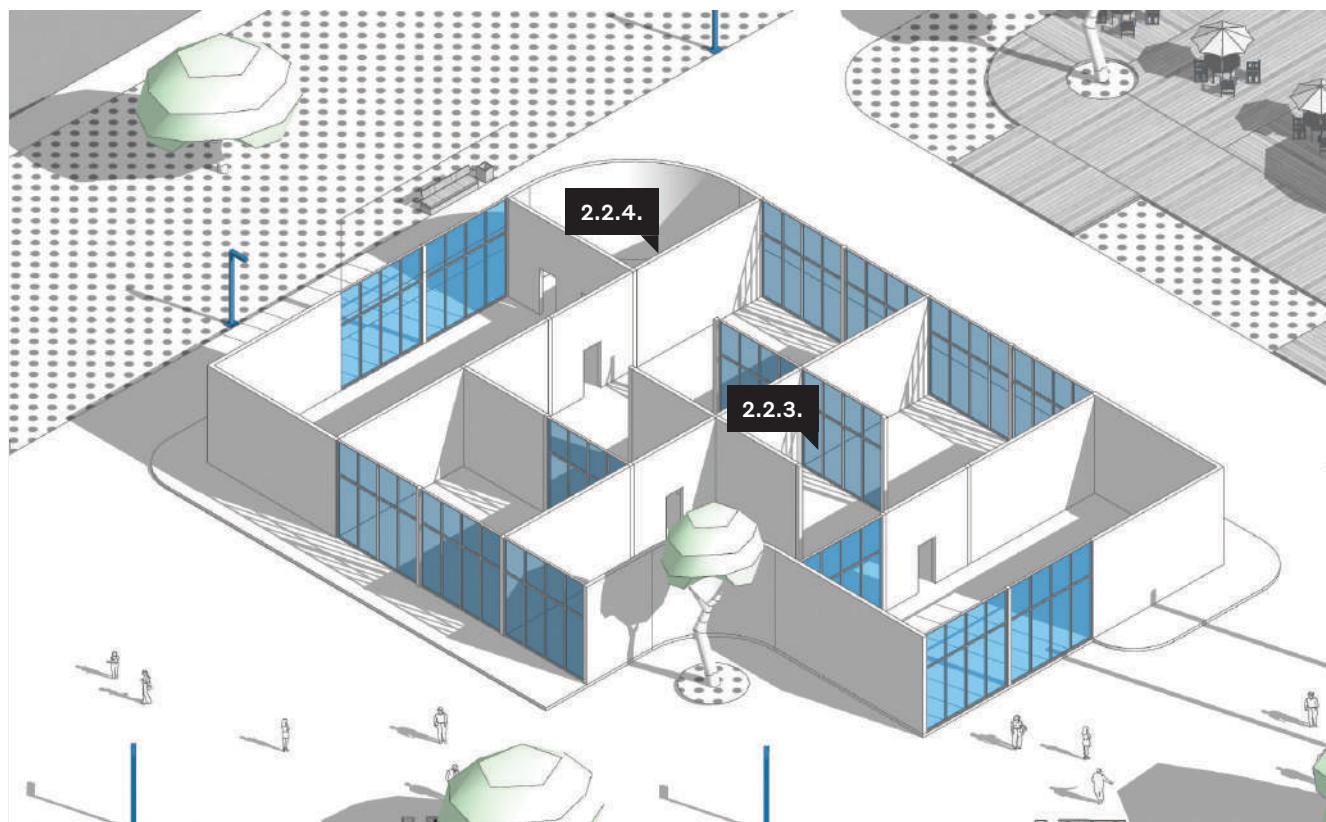
Рекомендуется размещать ресепшн с администратором, где путешественники и жители города могут получить справочную информацию, узнать о проводимых мероприятиях в здании вокзала и ознакомиться с городскими афишами. Ресепшн рекомендуется проектировать площадью от 5 до 10м².

В пространстве инфозоны рекомендуется размещение навигационных элементов с указанием направления в зоны посадки-высадки, помещения общего пользования, зону отдыха и ожидания.

Обязательные элементы

ресепшн с администратором, афиша городских событий, навигация, стенд с информацией о городе, истории архитектурного памятника/ места, освещение

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.2.3. ЗОНА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ

В случае если город, в котором находится объект речной пассажирской инфраструктуры, является отправной точкой для туристических маршрутов, следует размещать консультационный офис с кассами операторов. Для комфортного размещения посетителей в консультационном офисе рекомендуется к проектированию помещения от 21 м².

Для транспортных маршрутов рекомендуется использовать терминалы по продаже билетов, подключенные к единой городской билетной системе. Количество терминалов следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

Установка касс рекомендуется для осуществления функций городской речной прогулки для консультации пассажиров при обиличивании. Расчетное количество касс рекомендуется принимать от 1 до 2 шт.

Обязательные элементы информационный стенд, навигация, расписание, урны, освещение, офис и кассы туроператоров

Дополнительные элементы терминал для оплаты / покупки билета

★

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ

★

В ЦГЖ следует предусматривать отдельное помещение для создания склада для экспозиций.

Комнаты уборочного инвентаря должны быть размещены на каждом этаже и оборудованы кранами со смесителями холодной и горячей воды, трапами.

Бытовые помещения для работников речных вокзалов следует проектировать обособленно от пассажирских.

В зданиях речных вокзалов следует предусматривать хозяйственно-питьевое, противопожарное и горячее водоснабжение, канализацию и водоотводы. Проектирование помещений для персонала и КУИ следует проводить в соответствии с СП 463.1325800.2019.

Обязательные элементы комната уборочного инвентаря (КУИ), освещение, склад для экспозиций

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.2.5. ПОМЕЩЕНИЯ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



В зданиях речных вокзалов необходимо предусматривать медицинский пункт по СанПиН 2.1.3.2630.

На каждом этаже должны быть предусмотрены уборные, в том числе универсальные, доступные для МГН в соответствии с СП 59.13330. В универсальных уборных необходимо предусматривать места для размещения пеленальных столиков и сидений для ребенка. Следует предусматривать защиту колонн, выступов стен и проемов дверей или ворот от повреждения средствами транспорта и механизации. В помещениях для хранения и перемещения багажа или грузов, а также в вестибюлях вокзалов, залах ожидания и других помещениях, где предусмотрено движение пассажиров с багажом, следует предусматривать защиту колонн, выступов стен и проемов дверей или ворот от повреждения средствами транспорта и механизации. Для посетителей мероприятий на вокзале необходимо создание гардероба. Зоны для курения рекомендуется выводить на улицу или в специальное вентилируемое помещение.

Обязательные элементы	туалет, комната матери и ребенка, медицинский пункт, освещение, гардероб, автоматические камеры хранения, зона для курения
-----------------------	--

Дополнительные элементы	автоматические камеры хранения
-------------------------	--------------------------------

2.2.6. ОФИСНЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ

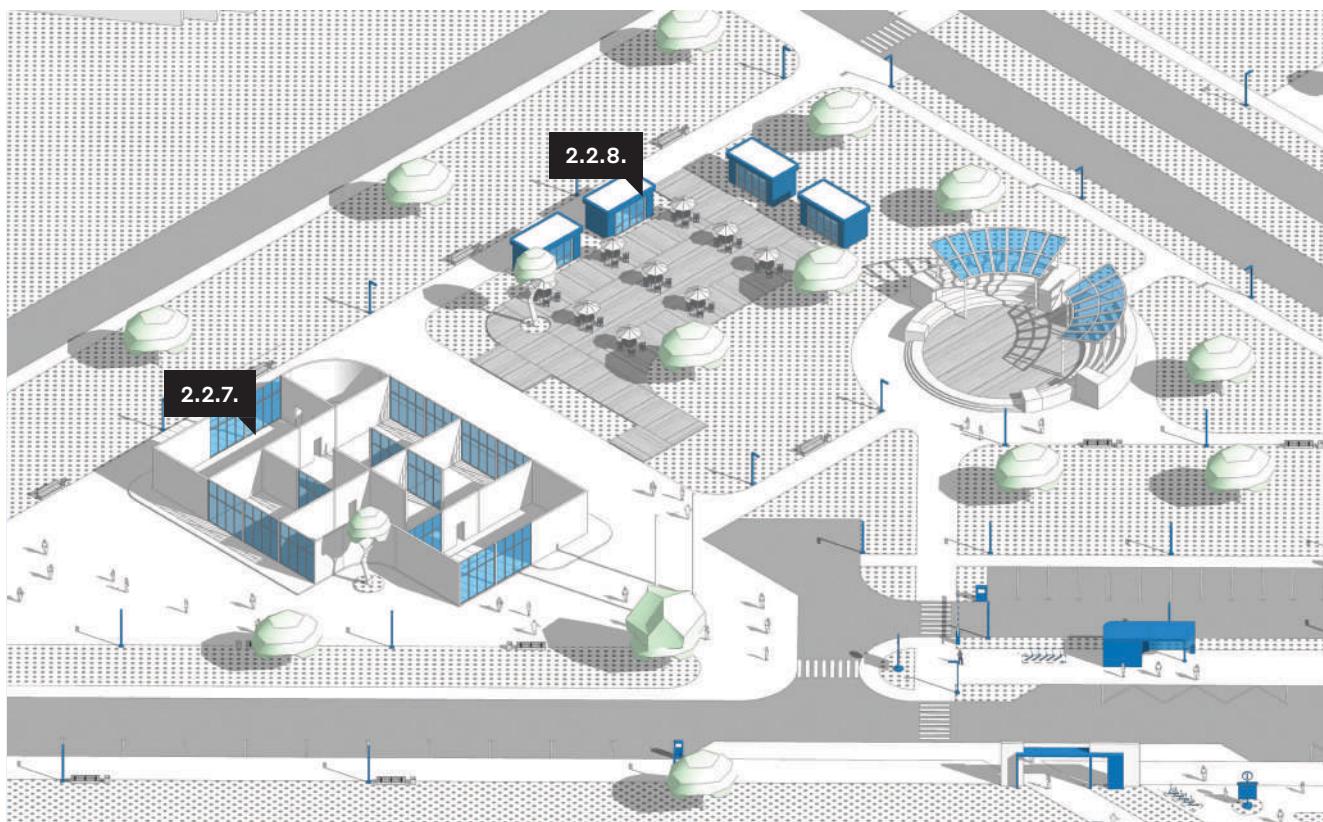


Пространство для организации работы команды управления и сотрудников здания.

При наличии социокультурных функций на территории объекта рекомендуется создавать офисы команды управления пространством с подсобными комнатами: кухней и туалетом. При проектировании диспетчерской комнаты с помещением начальника вокзала следует руководствоваться Приложением Д СП 463.1325800.2019.

Обязательные элементы	диспетчерская, офисы команды управления пространством, подсобные комнаты, освещение
-----------------------	---

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.2.7. ЗАЛ ОТДЫХА И ОЖИДАНИЯ

Рекомендуется обеспечивать зоны отдыха и ожидания бесплатным доступом в интернет и розетками для зарядки сетевых устройств. Помимо скамей для отдыха рекомендуется установка рабочих столов со стульями для возможности использования пространства для работы и переговоров. Рекомендуется обустройство фонтанчика с питьевой водой для удобства посетителей. Зал отдыха и ожидания должен быть связаны с вестибюлем, торговыми объектами и предприятиями общественного питания.

К территории зала отдыха и ожидания не должна примыкать зона посадки-высадки во избежание необходимости внедрения зоны транспортной безопасности на территории здания вокзала.

В ЦГЖ зону можно оборудовать в качестве коворкинга или дополнить функцией открытой библиотеки. Такой подход позволяет организовать в течение круглого года пространство для досуга жителей города. В Ивановском железнодорожном вокзале после реконструкции зал ожидания соседствует с выставочным залом. Площадь зоны зала отдыха и ожидания следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

Обязательные элементы

сиденья, скамьи, диваны со спинкой, урны, фонтанчик для питьевой воды, столы и стулья для рабочих зон, освещение, доступ в интернет, зарядки для гаджетов

2.2.8. ТОРГОВЫЕ ОБЪЕКТЫ

Для гостей города возможно размещение туристско-информационного центра (ТИЦ), сувенирного магазина, ресторана, книжного магазина, частного музея.

Объекты торговли должны быть совмещены с залом отдыха и ожидания, предоставляя дополнительные посадочные места. Также возможно отнесение объектов торговли на летнюю веранду.

Рекомендуется использовать единый дизайн-код для вывесок, а также для используемых торговыми предприятиями малых архитектурных форм.

При обустройстве торговых объектов необходимо учитывать возможности подключения к инженерным коммуникациям.

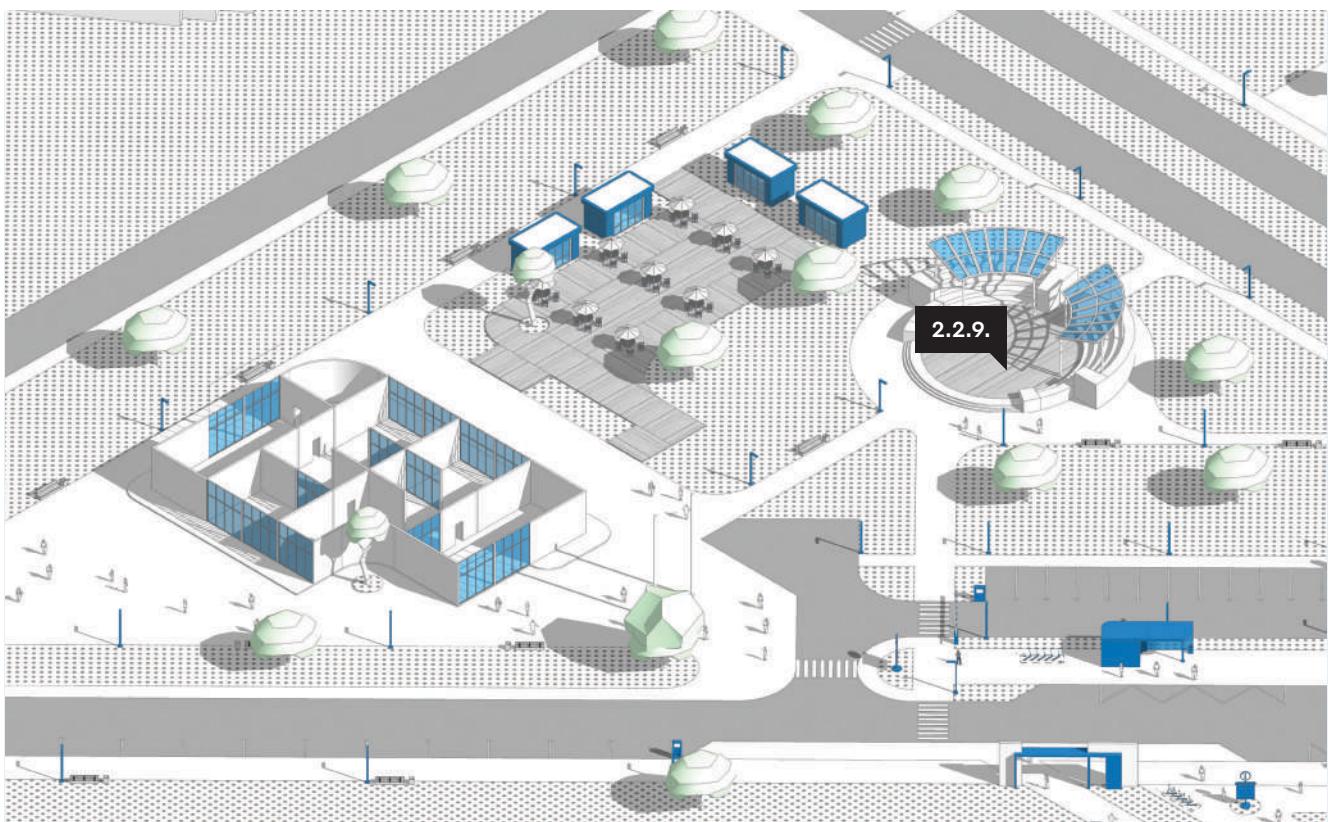
Обязательные элементы

ТИЦ, сувенирный магазин, точки и места общественного питания (кафе, рестораны и т.д.), освещение

Дополнительные элементы

банкомат, вендинговый аппарат, брендирование, частный музей, книжный магазин

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.2.9. СОБЫТИЙНОЕ И КУЛЬТУРНОЕ НАПОЛНЕНИЕ ★

Посещаемость пространства с социокультурными функциями обеспечивается удобным расположением вокзала вдоль городских общественных пространств с высокой проходимостью, а также благодаря туристам, посещающим город. Особенno ценно будет социокультурное разнообразие для туристов, которые не хотят пользоваться услугами операторов по организации экскурсий по городу за дополнительную плату.

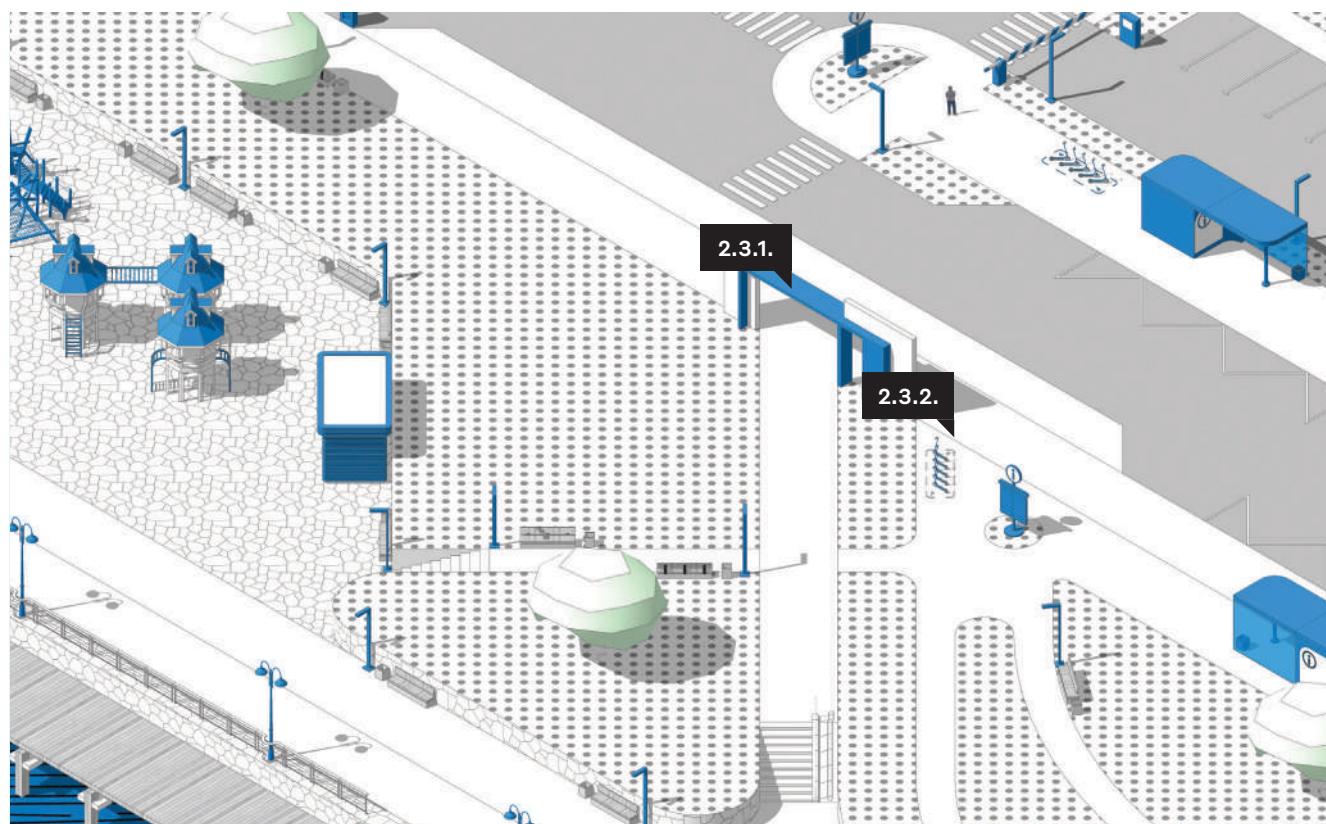
Например, фойе ЦГЖ возможно оборудовать в качестве зоны коворкинга или дополнить функцией открытой библиотеки. Организация культурных функций возможна в разных помещениях здания вокзала с помощью переносных или встроенных перегородок.

Такой подход позволяет организовать в течение круглого года место для досуга жителей города, делая речной вокзал неотъемлемой частью городской жизни. Удачным примером создания социокультурных функций является Северный речной вокзал в городе Москве.

Обязательные элементы выставочное пространство, событийная площадка/лекторий, небольшие залы для мастер-классов

Дополнительные элементы музей, арт-резиденция, библиотека, коворкинг

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.3.1. ВХОДНАЯ ГРУППА

Входная группа объекта причальной пассажирской инфраструктуры территориально обозначает начало транспортной инфраструктуры. Главный вход формируется со стороны УДС на пересечении основных пешеходных и транспортных потоков вблизи парковочных зон и остановок пассажирского транспорта.

В зоне входной группы рекомендуется обустройство мест кратковременного отдыха пассажиров. Главные входы должны быть хорошо освещены, акцентированы озеленением, маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта. При наличии перепада высот входные группы должны быть оборудованы пандусами в соответствии с СП 82.13330.2016.

Входная группа в типологии ЦГЖ должна быть обеспечена накопительной площадкой для единовременного сбора туристических групп от 90 человек в зависимости от размера круизного судна. Накопительная площадка может быть выполнена в виде площади перед зоной посадки-высадки. Рекомендуется располагать накопительную площадку частично в тени деревьев или под навесами.

Обязательные элементы	система наблюдения, освещение, пандус, урны, скамьи
-----------------------	---

Дополнительные элементы	навес, рекламные конструкции, брендирование
-------------------------	---



2.3.2.

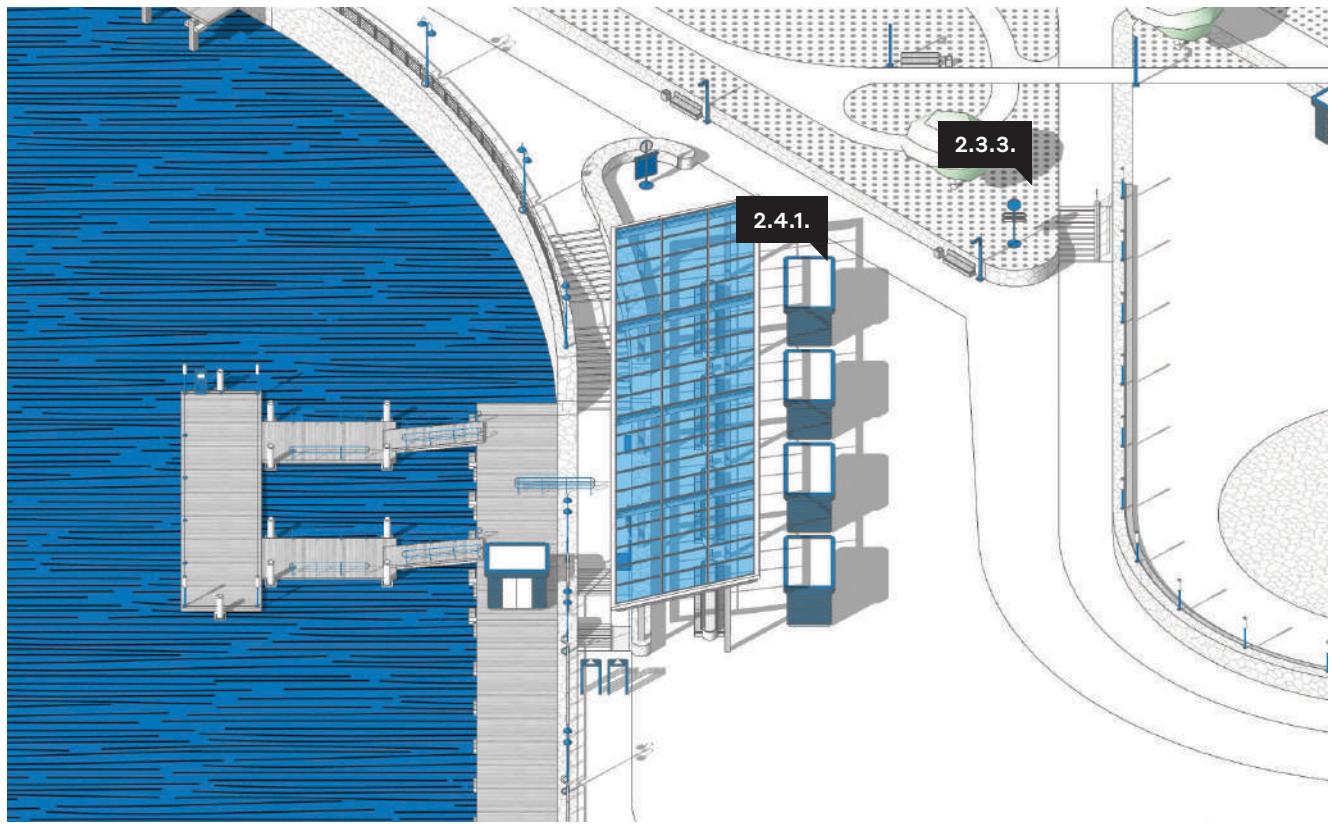
ПАРКОВКА ДЛЯ СИМ И ВЕЛОСИПЕДОВ



Групповые велопарковки рекомендуется размещать под навесом, объединенным с входной группой. Габариты одного вело-места следует назначать $1,8 \times 0,9$ м. Возможно создание велобоксов — контейнеров для хранения велосипедов на период более нескольких часов за дополнительную плату. Вблизи велопарковок рекомендуется маркировать парковку для СИМ. Одно место для расстановки арендных СИМ не может превышать 6м^2 .

Обязательные элементы	парковка для велосипедов, парковка для СИМ, освещение, навес
-----------------------	--

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.3.3.

НАВИГАЦИОННАЯ ЗОНА



Перед главными входами на территорию объектов речного транспорта рекомендуется устанавливать информационные стенды с описанием навигации по территории и маршрутной картой. Навигационную зону рекомендуется размещать под навесом. Размещение таких элементов не должно препятствовать движению пешеходов и велосипедистов, а также доступу специализированной техники. Информационные указатели и навигационные стелы призваны стать частью системы уличной навигации города. Возможно исполнение навигационной системы в виде стелы (панели) или отдельно стоящим информационным указателем на опоре.

Рекомендуется размещать на навигационных конструкциях направления до точек притяжения ЦГЖ.

2.4.1.

ЗОНА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ



Рекомендуется объединять кассы для продажи билетов с офисами представителей операторов маршрутов в крупных городах, часто становящихся точками отправления круизных маршрутов. Установка касс также рекомендуется для осуществления функций городской речной прогулки для консультации пассажиров при обличивании.

Расчетное количество касс рекомендуется принимать от 1 до 2 шт.

Зона продажи билетов, объединенная с офисами представителей операторов маршрутов, может быть исполнена в виде крытого павильона.

Для комфортного размещения индивидуальных посетителей внутри павильонов их площадь рекомендуется брать от 16 м².

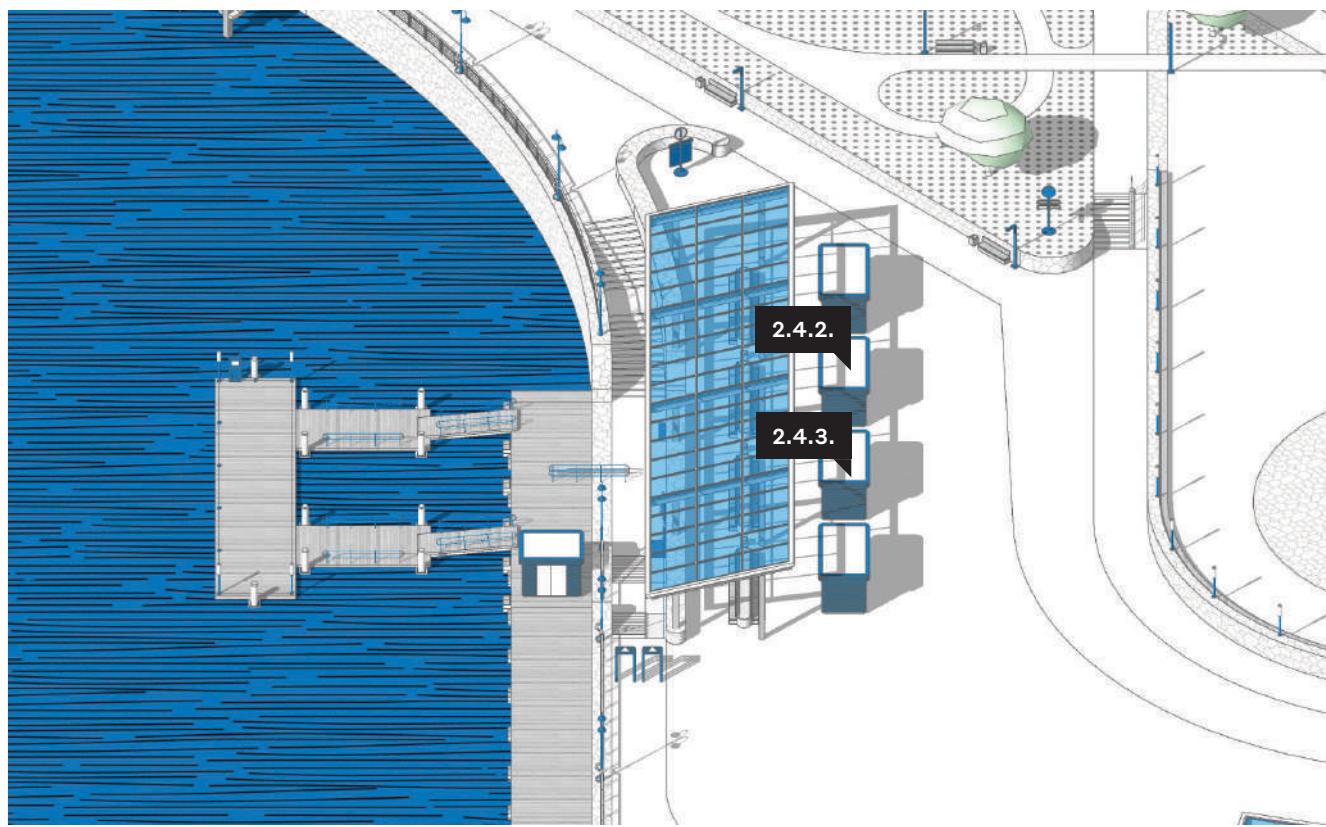
Для транспортных маршрутов рекомендуется использовать терминалы по продаже билетов, подключенные к единой городской билетной системе. Количество терминалов следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

Обязательные элементы	информационные и навигационные конструкции
-----------------------	--

Дополнительные элементы	навес
-------------------------	-------

Обязательные элементы	кассы и офисы операторов, терминал для оплаты/покупки билета, урны, освещение, информационные конструкции, навес
-----------------------	--

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.4.2. ИНФОЗОНА

Вдоль основных пешеходных маршрутов, на территории входной группы, внутри зон ожидания или продажи билетов размещать информационные стенды, плакаты и макеты, дающие информационную справку о городе, истории места или афишу о локальных событиях.

Территория транспортной инфраструктуры является наиболее удачным местом для размещения информации по вовлечению граждан в жизнь города ввиду большой проходимости.

Размещение рекламных конструкций следует выполнять в соответствии с требованиями, разработанными муниципалитетом.



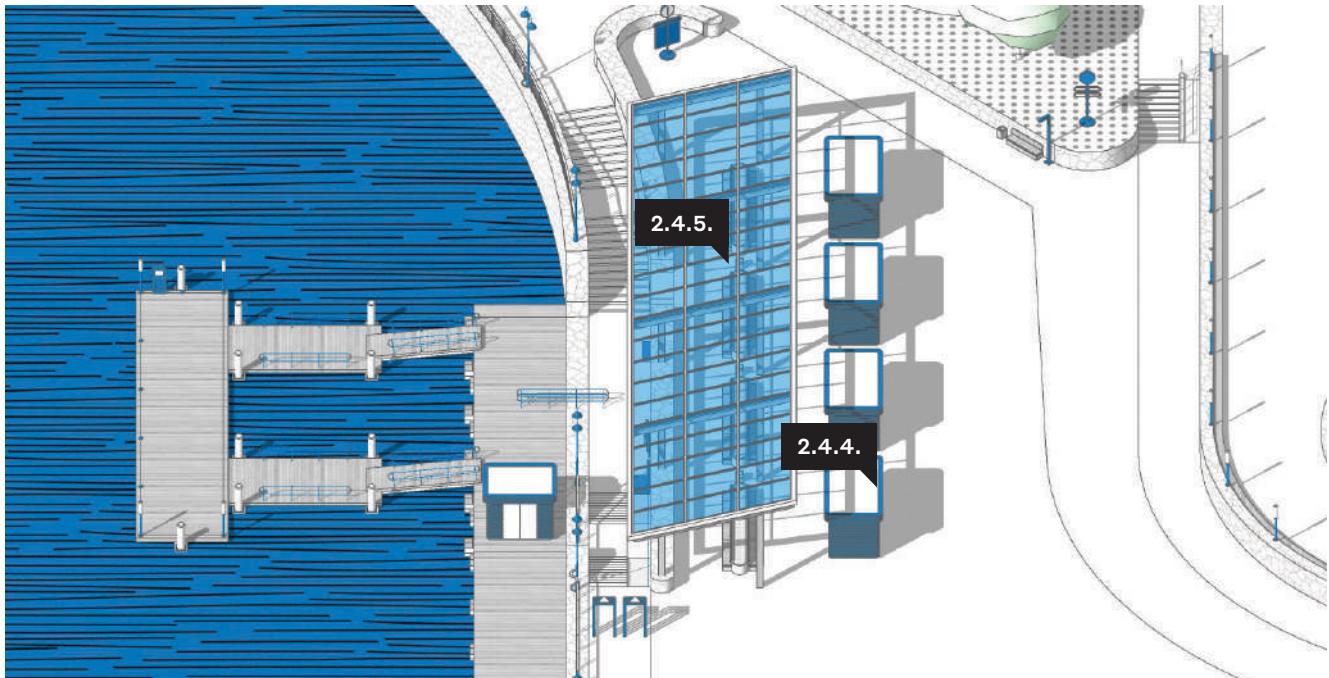
ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОМЕЩЕНИЯ



Причальные сооружения должны быть оборудованы пространством для хранения уборочного инвентаря для летнего и зимнего периодов, а также контейнерами для твердых бытовых отходов (ТБО). Площадки сбора мусора следует располагать не ближе 50 м от мест массового скопления людей на территории (зона отдыха и ожидания, места рекреации). Площадки рекомендуется ограждать декоративными стенками и живой изгородью.

Площадь технических помещений следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.4.4. ПОМЕЩЕНИЯ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



В помещения общего пользования входят павильоны с туалетом и комнатой матери и ребенка и камеры хранения. Отмечается высокая потребность в туалетах на внутригородских маршрутах. Ввиду того, что туалетов на территории большинства причалов не предусмотрено, пассажиры речного транспорта выстраиваются в очередь на судне, тем самым задерживая его. Камеры хранения рекомендуются к проектированию в ЦГЖ, чтобы пассажиры могли оставить свои вещи на время посещения мероприятий.

От береговой линии водного объекта общественные туалеты должны располагаться на расстоянии не менее 50 м. При оборудовании общественных туалетов должно быть предусмотрено отведение сточных вод в канализационные сети.

Должен быть обеспечен доступ для МГН в соответствии с СП 59.13330.2020. Рекомендуется установка кнопки автоматического открывания двери.

Рекомендуется создание автоматических камер хранения багажа для пассажиров, прибывающих международными маршрутами.

Обязательные элементы

туалет, комната матери и ребенка, камеры хранения

2.4.5. ЗАЛ ОТДЫХА И ОЖИДАНИЯ



Близость к водным объектам создает неблагоприятные условия нахождения на открытом пространстве ввиду присущей таким объектам ветрености и незащищенности от солнца. Зал отдыха и ожидания должен быть защищенным от погодных условий пространством, расположенным внутри отапливаемого и кондиционируемого помещения.

Рекомендуется применять светопрозрачные конструкции, предоставляющие в помещения доступ естественного света. Такое решение также положительно влияет на настроение пользователей, так как дает возможность наблюдать за панорамой реки в защищенном пространстве. В случае невозможности организации павильонов следует создавать зал отдыха и ожидания на открытом пространстве, защищенном навесом и светопроницаемыми ветрозащитными ограждениями. Залы отдыха и ожидания должны быть оборудованы аптечками, хорошо освещены, а также маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайном-кодом города или объектов городского транспорта.

Площадь зоны зала отдыха и ожидания следует рассчитывать в соответствии с Приложением Д СП 463.1325800.2019.

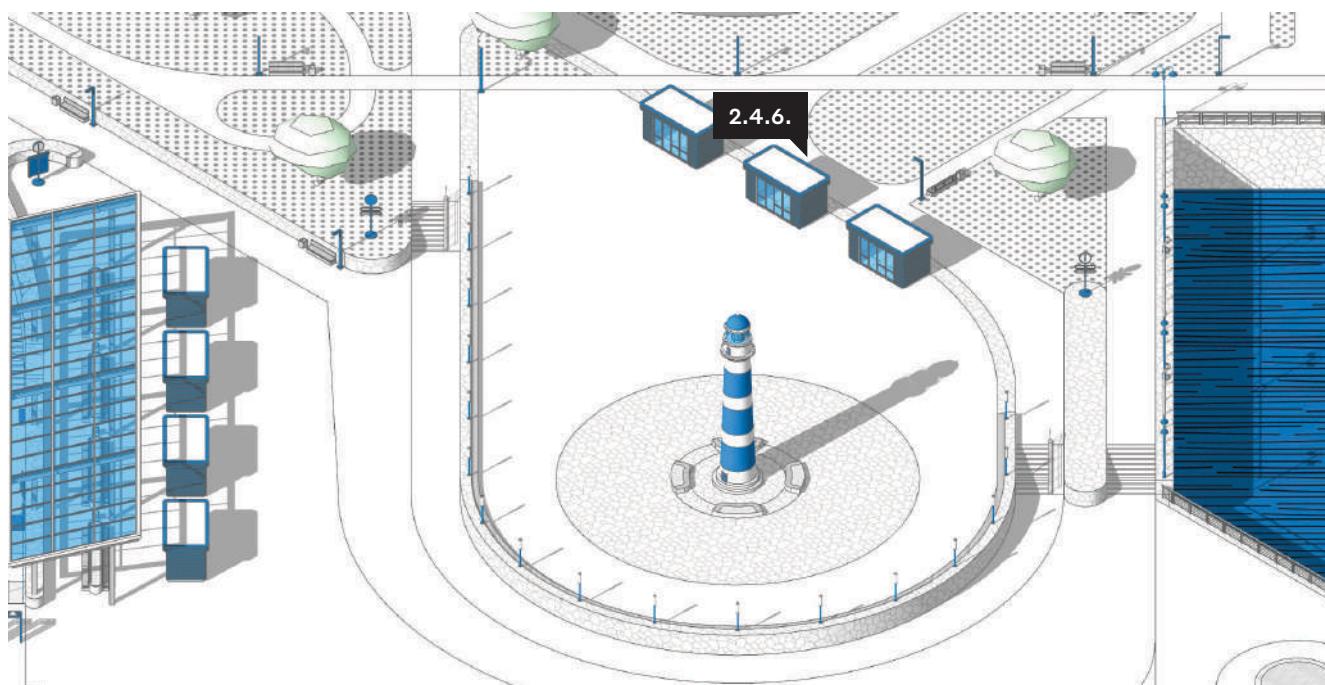
Обязательные элементы

сиденья, урны, освещение, навес, ветрозащитные ограждения, брендирование, светопрозрачные конструкции, аптечка

Дополнительные элементы

кондиционируемое / отапливаемое помещение, фонтанчик для воды, зарядки для гаджетов, доступ в интернет

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.4.6. ТОРГОВЫЕ ОБЪЕКТЫ



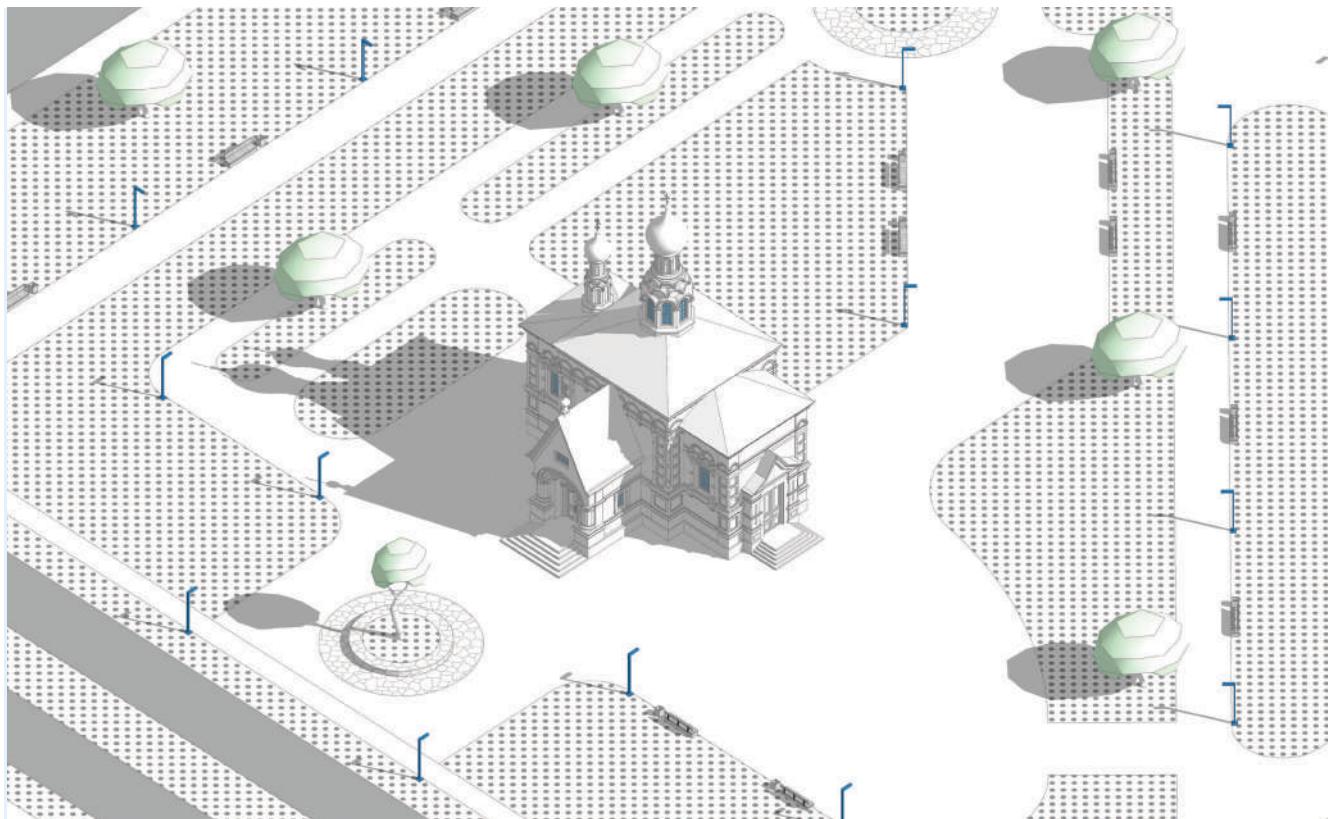
Территория набережных является привлекательным местом для бизнеса. Рекомендуется установка точек питания (мини-кофеен) на нестационарных торговых объектах (НТО) вблизи зон отдыха и ожидания. Для гостей города возможно размещение туристско-информационного центра (ТИЦ).

При установке на набережной НТО должен располагаться на расстоянии не менее 10 метров от причальной стенки, не перекрывая пешеходные пути и вид на водный объект. Торговый фронт НТО должен быть ориентирован в сторону водного объекта. НТО могут быть маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта. На территории объекта возможна установка вендинговых аппаратов и банкоматов. При обустройстве торговых объектов необходимо учитывать возможности подключения к инженерным коммуникациям. Причальная инфраструктура типологии ЦГЖ предполагает возможность размещения на своей территории здания речного вокзала. При наличии речного вокзала рекомендуется отнесение объектов торговли внутрь здания. При установке объектов торговли внутри здания рекомендуется пользоваться рекомендациями в соответствии с пунктом 2.2.8 методических рекомендаций

Обязательные элементы сувенирный магазин, кафе

Дополнительные элементы банкомат, вендинговый аппарат, места общественного питания, брендирование, сувенирный магазин, почта

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.5.1. ЗОНА ТИХОГО ОТДЫХА ★

В соответствии с проведенным анализом, зоны отдыха (зеленые зоны общего пользования/набережные/площади) расположены рядом с объектами причальной пассажирской инфраструктуры практически повсеместно во всех типологиях. При создании зон для пассивного отдыха важно учитывать потребности как индивидуальных, так и групповых посетителей.

При наличии на территории здания речного вокзала следует определить место для создания фотозоны. Возможна установка площадки для наблюдения за водой и пейзажем на крыше одного из павильонов или в виде наблюдательной башни. Такие площадки позволяют обеспечить более широкий визуальный контакт с водотоками и водоемами, особенно если обзор с основных и второстепенных путей ограничен деревьями и прибрежной растительностью. Также возможно сделать открытой пассажирам веранду речного вокзала или предусмотреть организацию амфитеатра для проведения лекций и просмотра фильмов.

Обязательные элементы скамьи, урны, освещение

Дополнительные элементы наблюдательная площадка, фотозона, место для загорания, МАФы для рыбной ловли, летний кинотеатр, амфитеатр

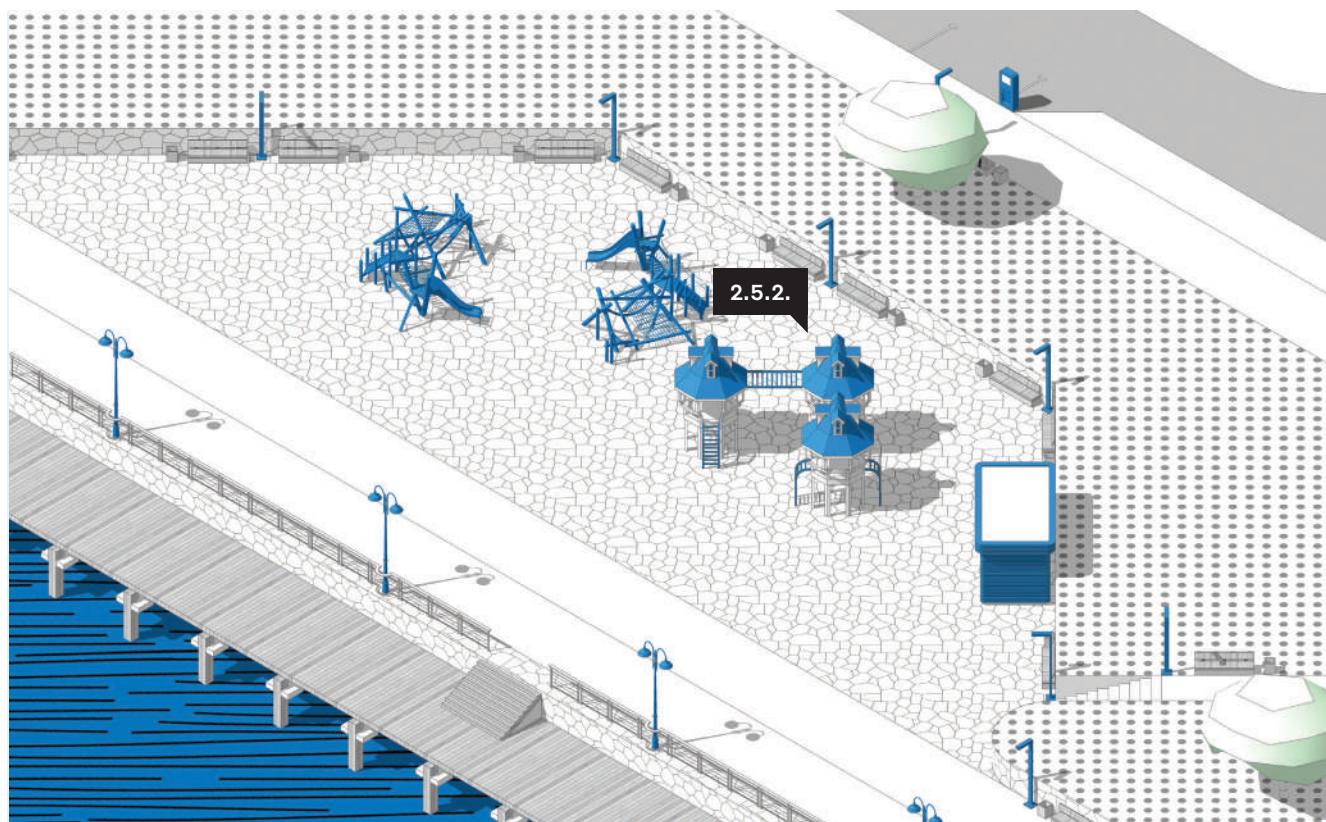
При обустройстве зон тихого отдыха следует придерживаться методических рекомендаций по благоустройству территорий общественных пространств. Примеры можно найти в разделе «Список используемых материалов».

Возможно создание мест для рыбной ловли, отнесенных на расстояние 200 м от зоны посадки-высадки пассажиров.

Места для рыбной ловли могут быть созданы по периметру укрепленной набережной, на понтонной конструкции или деревянном настиле на сваях. Ширина настила — 2–3 м. Если высота от дна водного объекта до края причала превышает 1 м, по периметру конструкции необходима установка ограждения высотой 1,1 м.

Для рыбаков следует обустроить места для сидения. Доступ рекомендуется организовывать с второстепенных путей либо экологических троп — в природном окружении. При наличии в границах водоема зоны очистки воды следует располагать причал возле места поступления воды для очистки.

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.5.2.

ЗОНА АКТИВНОГО ОТДЫХА



Зона активного отдыха в ЦГЖ разрабатывается с целью активизации пространства в период отсутствия навигации. Всесезонными элементами активного отдыха могут быть спортивные площадки для пляжных видов спорта, детские площадки, площадки для фестивалей.

Для проведения различных мероприятий рекомендуется создание площадей, от 50 % до 100 % площади которых будет зарезервировано под многофункциональное использование.

В летний период рекомендуется организация площадки для пляжного волейбола или футбола. Площадки рекомендуется размещать на достаточном расстоянии от зон пассивного отдыха и кафе, чтобы не создавать дискомфорт для остальных отдыхающих у воды. Для пляжных видов спорта необходимо предусмотреть кабинки для переодевания и душ.

Рекомендуется создание детских площадок. В возрасте от 3 до 7 лет дети активно социализируются и склонны к групповым спортивным играм.

Обязательные элементы детская площадка, урны, скамейки, освещение

Дополнительные элементы каток

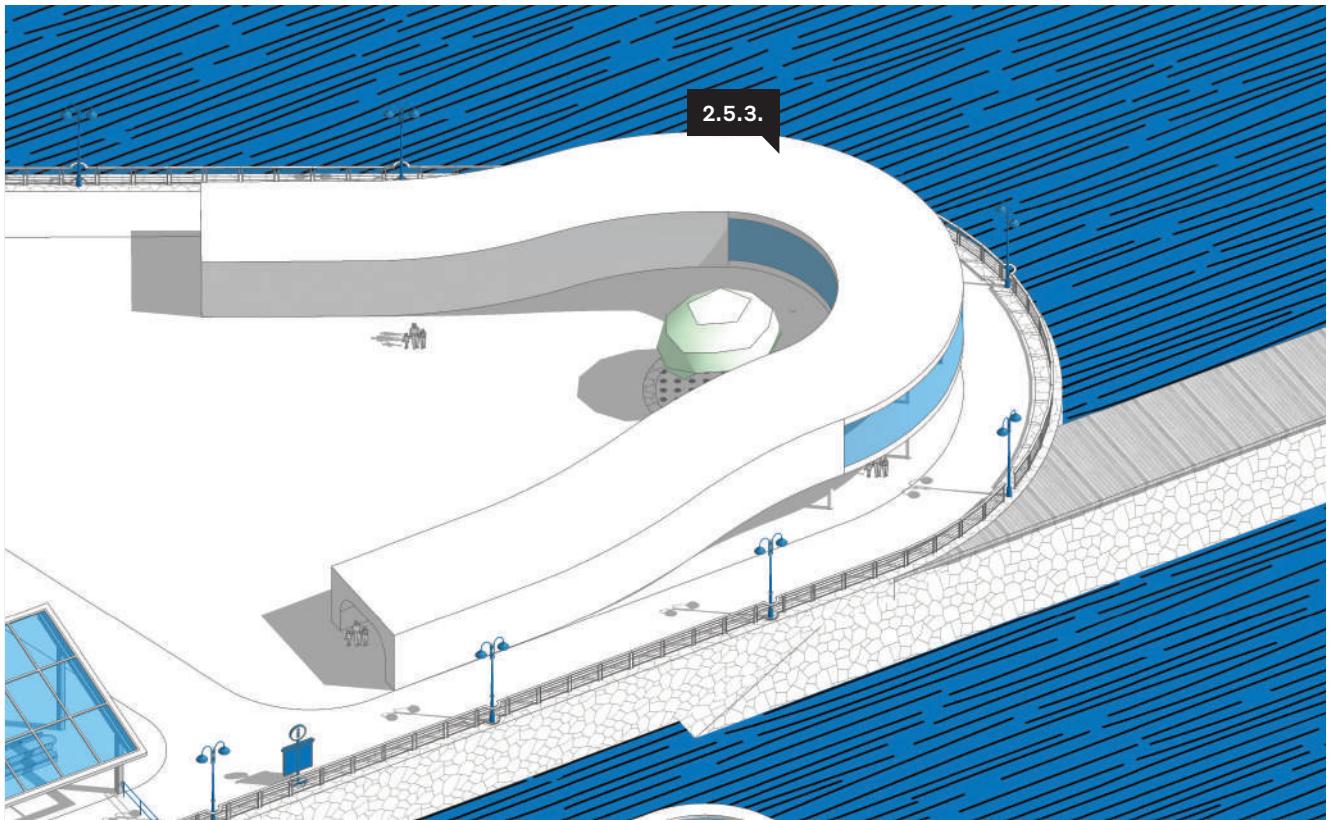
Площадки для этой возрастной категории рекомендуются размером 70–150 м² с искусственным рельефом и обучающими элементами, включая кинетические. Место отдыха родителей должно примыкать к детской площадке и обеспечивать обзор всей территории.

Площадки для игр детей от 7 до 12 лет предназначены для самостоятельной игровой деятельности без обустройства мест отдыха для родителей. Рекомендуется размер 100–300 м², с оборудованием для активного отдыха и развития физических способностей и пассивных групповых игр: гимнастические стенки, перекладины, спортивно-игровые комплексы, теннисные столы, баскетбольные щиты, столы для настольных игр. Покрытия должны быть ударопоглощающими, рекомендуется комбинировать различные виды покрытий.

Площадки для игр детей 12–15 лет предназначены для самостоятельного спортивного и развивающего отдыха. Рекомендуется размер 1200–1700 м², размещение скейтпарков, альпинистских стенок, полос препятствий, спортивно-игровых комплексов, теннисных столов и столов для настольных игр.

В зимнее время популярностью у местных жителей может пользоваться каток, расположенный непосредственно на льду водоема. Если позволяет рельеф местности, на берегу водоема возможно создание ледяной горки, ориентированной на активный отдых детей.

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



2.5.3.

ТОЧКИ ПРИТЯЖЕНИЯ



Изучение объектов показало, что монументы или арт-объекты присутствуют практически повсеместно во всех типологиях объектов причальной пассажирской инфраструктуры.

Необходимость установки арт-объектов / монументов / флаговых композиций связана с тем, что они позволяют идентифицировать территорию с водой, повышают интерес и активность вокруг объектов водного транспорта среди жителей города, стимулируя интерес к использованию речного пассажирского транспорта.

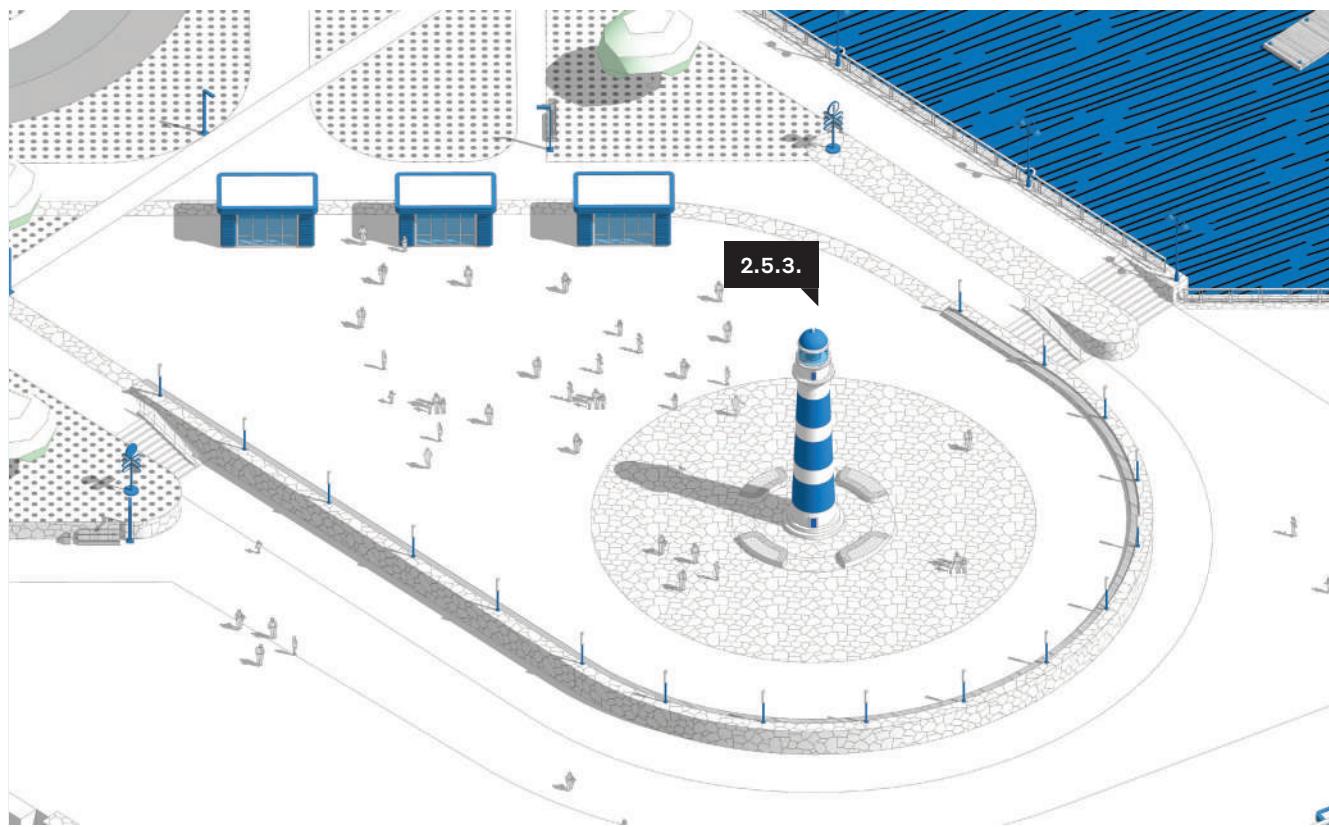
Флаговые композиции могут быть маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта.

На время навигации речного пассажирского транспорта возможны предусмотренные места для проведения временных ярмарок на территории объектов причальной пассажирской инфраструктуры. Размещение ярмарочных конструкций не должно нарушать обычного сценария использования пространства объектной зоны, поэтому следует организовывать свободное расстояние между торговыми рядами и отступ между торговыми прилавками — 6 м.

Обязательные арт-объекты / монументы / флаговые композиции, брендирование

Дополнительные фонтан элементы

ИНФРАСТРУКТУРА ОБЪЕКТНОЙ ЗОНЫ



2.5.3.

ТОЧКИ ПРИТЯЖЕНИЯ



Изучение объектов показало, что монументы или арт-объекты присутствуют практически повсеместно во всех типологиях объектов причальной пассажирской инфраструктуры.

Необходимость установки арт-объектов / монументов / флаговых композиций связана с тем, что они позволяют идентифицировать территорию с водой, повышают интерес и активность вокруг объектов водного транспорта среди жителей города, стимулируя интерес к использованию речного пассажирского транспорта.

Флаговые композиции могут быть маркированы элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта.

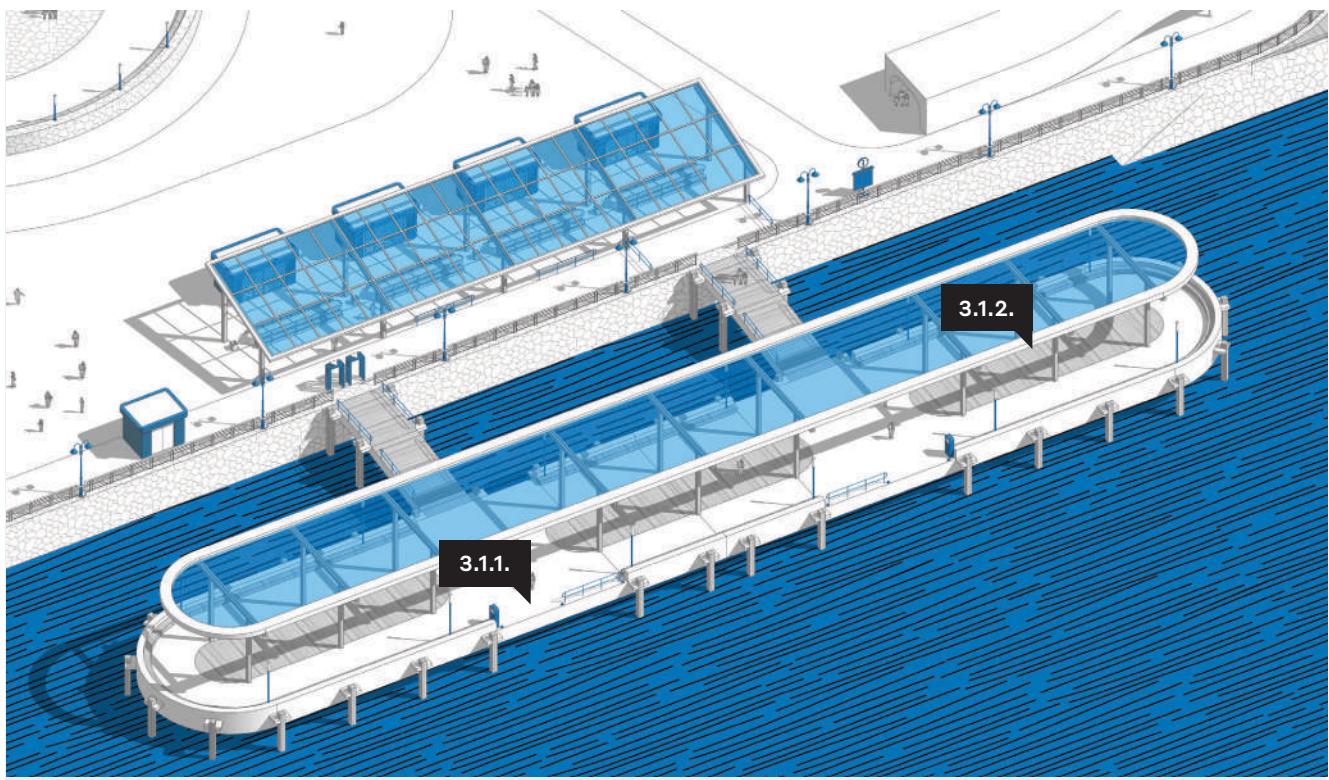
На время навигации речного пассажирского транспорта возможны предусмотренные места для проведения временных ярмарок на территории объектов причальной пассажирской инфраструктуры. Размещение ярмарочных конструкций не должно нарушать обычного сценария использования пространства объектной зоны, поэтому следует организовывать свободное расстояние между торговыми рядами и отступ между торговыми прилавками — 6 м.

Обязательные элементы	арт-объекты / монументы / флаговые композиции, брендирование
--------------------------	--

Дополнительные элементы	фонтан
----------------------------	--------

ИНФРАСТРУКТУРА ЗОНЫ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



3.1.1. ЗОНА ШВАРТОВКИ



Причалы, пристани и специальные площадки для посадки-высадки пассажиров должны быть оборудованы швартовными устройствами и ограждениями высотой 1,1 м, предохраняющими от случайного падения людей в воду. Швартовка судна может осуществляться при условии, что длина причала, глубина акватории причала, расположение швартовных устройств на причале соответствуют данному типу судна.

Береговой трап соединяет причал с берегом или причальной стенкой, установленной на берегу. Установка переходных мостиков и сходней должна производиться с углом наклона не более 30° к горизонту. По всей длине с двух сторон должны быть оборудованы ограждения с верхними и промежуточными леерами высотой 1,1 и 0,55 м соответственно. Если нижняя площадка трапа находится на высоте 0,5 м и более от причала, под ней должна быть натянута предохранительная сетка, исключающая возможность падения людей в воду. Длина трапа может составлять от 2 до 12 метров, ширина — 1–2 метра, допустимая нагрузка на трап — от 250 кг/м².

3.1.2. МЕСТО ОЖИДАНИЯ



Для удобства и защиты пассажиров от погодных условий необходимо предусматривать защитный навес и светопроницаемые ветрозащитные ограждения, а также маркировку элементами фирменного стиля в соответствии с дизайн-кодом города или объектов городского транспорта. Для комфорtnого нахождения пассажиров следует предусмотреть скамейки и урны. Для облегчения ориентирования и перемещений пользователей на территорию зоны посадки / высадки и для посадки на судно необходимо использовать навигационные элементы — стрелки направления движения. Кроме навигационных элементов (стрелок) возможно применение разных материалов и цветов покрытий для обозначения направления движения. Также возможна установка столбиков с вытяжной лентой. Обязательным условием является создание более широкого пути на выход из судна, чем на вход, ввиду того, что количество одновременно выходящих пассажиров выше, чем распределенных по зоне ожидания. Пространственное разделение пассажирских потоков также может представлять собой разделение прибывающих и уезжающих пассажиров на разных уровнях.

Обязательные элементы

швартовый кнект, береговой трап, береговая тумба, причальный кранец, разделение пассажирских потоков

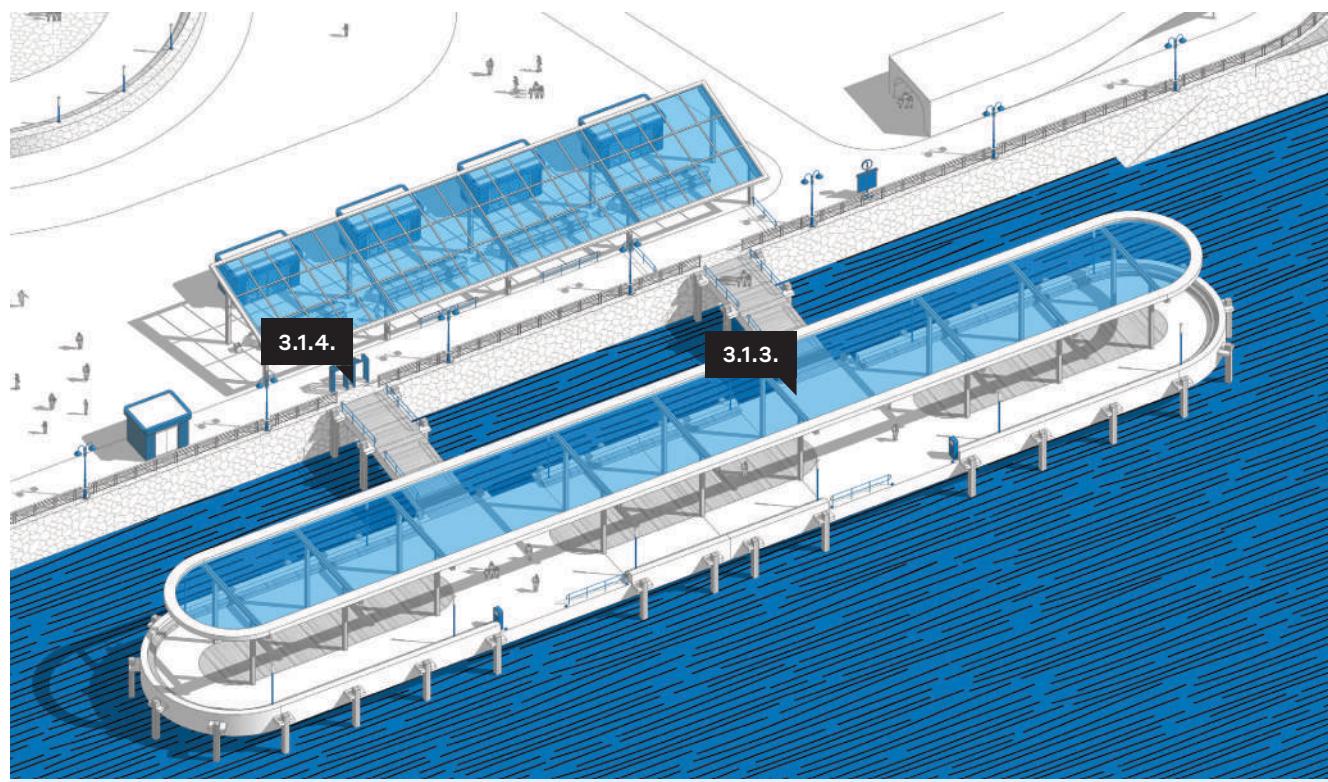
Обязательные элементы

сиденья, урны, пандусы/лифт для доступа МГН, освещение, брендирование, разделение пассажирских потоков

Дополнительные элементы

навес

ИНФРАСТРУКТУРА ЗОНЫ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ



3.1.3.

НАВИГАЦИОННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ



На территории зоны посадки-высадки рекомендуется установка светодиодных инфотабло и информационных конструкций. Данные элементы помогут пассажирам получать актуальную информацию о рейсах, процедурах посадки, а также правилах безопасности.

На каждом пассажирском причале в зоне посадки должно быть обозначение, идентифицирующее специфические особенности причала и вспомогательных посадочных устройств (при их наличии), а также правила посадки пассажиров-инвалидов на суда.

3.1.4.

КОНТРОЛЬНО-ПРОПУСКНОЙ ПУНКТ



КПП перед зоной ожидания на причале, выполненном в виде железобетонного понтонса или находящемся на причальной стенке на берегу, является началом зоны транспортной безопасности. Здесь пассажир проходит досмотр перед посадкой на судно. Рекомендуется предусмотреть ограждения, разделяющие потоки входящих и выходящих пассажиров. Для входящих пассажиров с помощью ограждений необходимо сформировать линии очереди для прохождения досмотра. Установка ограждений перед пунктом досмотра необходима длиной не менее 20 м.

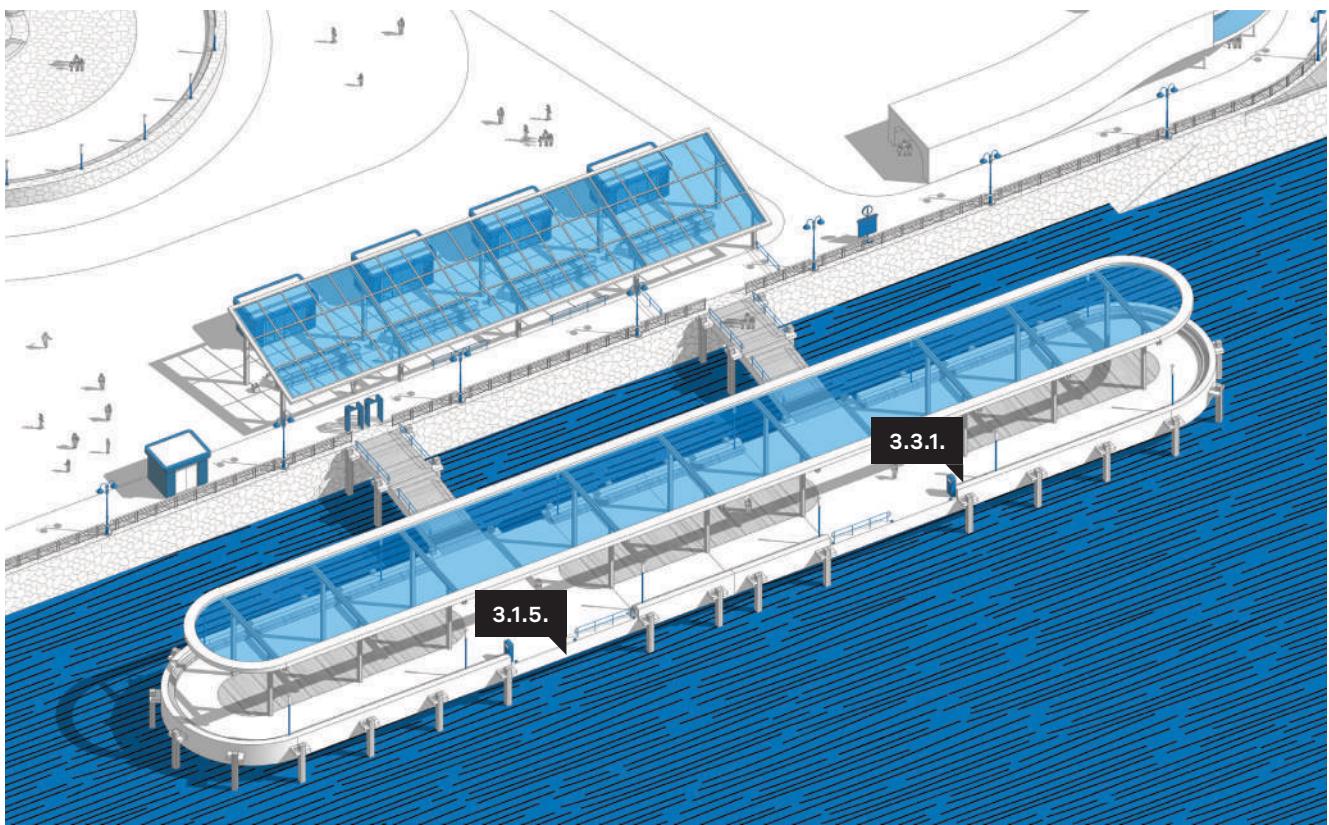
Обязательные элементы

информационные конструкции и инфотабло

Обязательные элементы

зона досмотра перед посадкой на судно, валидатор билетов

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



3.1.5.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ



Особое внимание следует уделить безопасности — причал должен быть оборудован надежными швартовными устройствами для фиксации судна, а также ограждающими конструкциями для предотвращения падения пассажиров в воду. В темное время суток причалы и зоны посадки-высадки пассажиров должны быть освещены. Согласно ГОСТ Р 59143-2020, освещенность пассажирского терминала в местах, связанных с проведением операций по посадке и высадке пассажиров, должна быть не менее 25 лк.

Навигационные и сигнальные системы играют важную роль в координации движения судов и обеспечении безопасности, поэтому причал должен быть хорошо освещен и оборудован соответствующими сигнальными устройствами согласно ГОСТ Р 71090-2023.

3.3.1.

ЭЛЕКТРОЗАРЯДНАЯ СТАНЦИЯ



При наличии на маршрутах электрического флота возможно размещение электрозаправок на пассажирских причалах. Для этого необходимо подготовить документацию с расчетом необходимой мощности электрозаправки и запросить технические условия у ресурсных организаций.

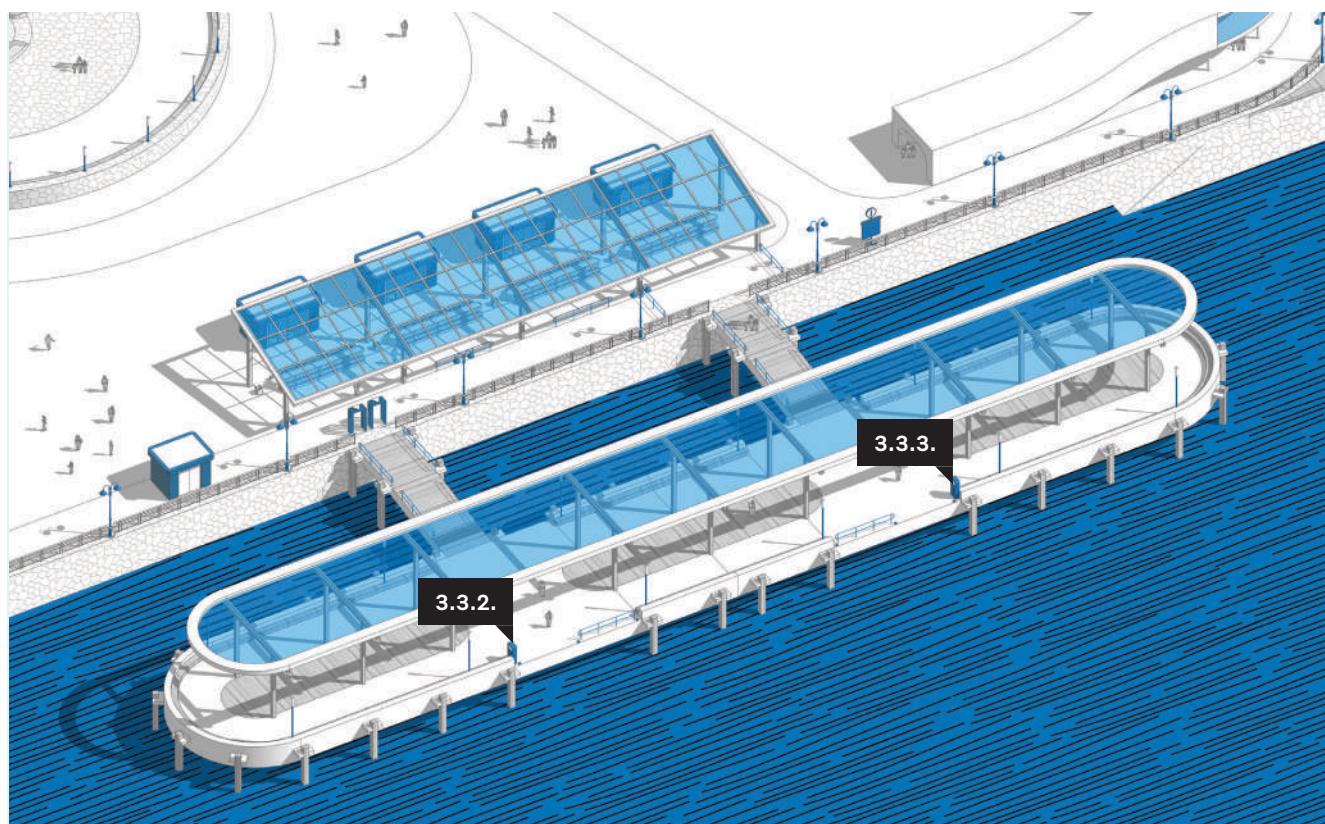
Причалы в Москве оборудованы разными типами зарядных станций: мощностями 100 кВ или 900 кВ для быстрой зарядки. Их чередование на стоянках позволяет электрическим судам «Синичка» дополнительно подзаряжаться всего один раз в день.

Обязательные элементы

причальное ограждение, навигационные огни, спасательные средства, огнетушители, светоотражающая разметка

Дополнительные оборудование и кабель элементы

ИНФРАСТРУКТУРА ЗОНЫ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ



3.3.2. ОБСЛУЖИВАНИЕ СУДНА



Организация системы подачи воды возможна через сервисную колонку — специальное оборудование, устанавливаемое на причалах. Основное требование к данному оборудованию — гидроизоляция.

Установка сервисных колонок на причалах должна проводиться в соответствии с техническими требованиями и ГОСТ.

Приемные устройства для сдачи фекальных вод и других жидких бытовых отходов, а также подсланевых вод и нефтесодержащих отходов запрещены к установке на пассажирские причальные сооружения.

Дополнительные элементы систем подачи чистой воды

3.3.3. ТОПЛИВНО-ЗАПРАВОЧНАЯ СТАНЦИЯ



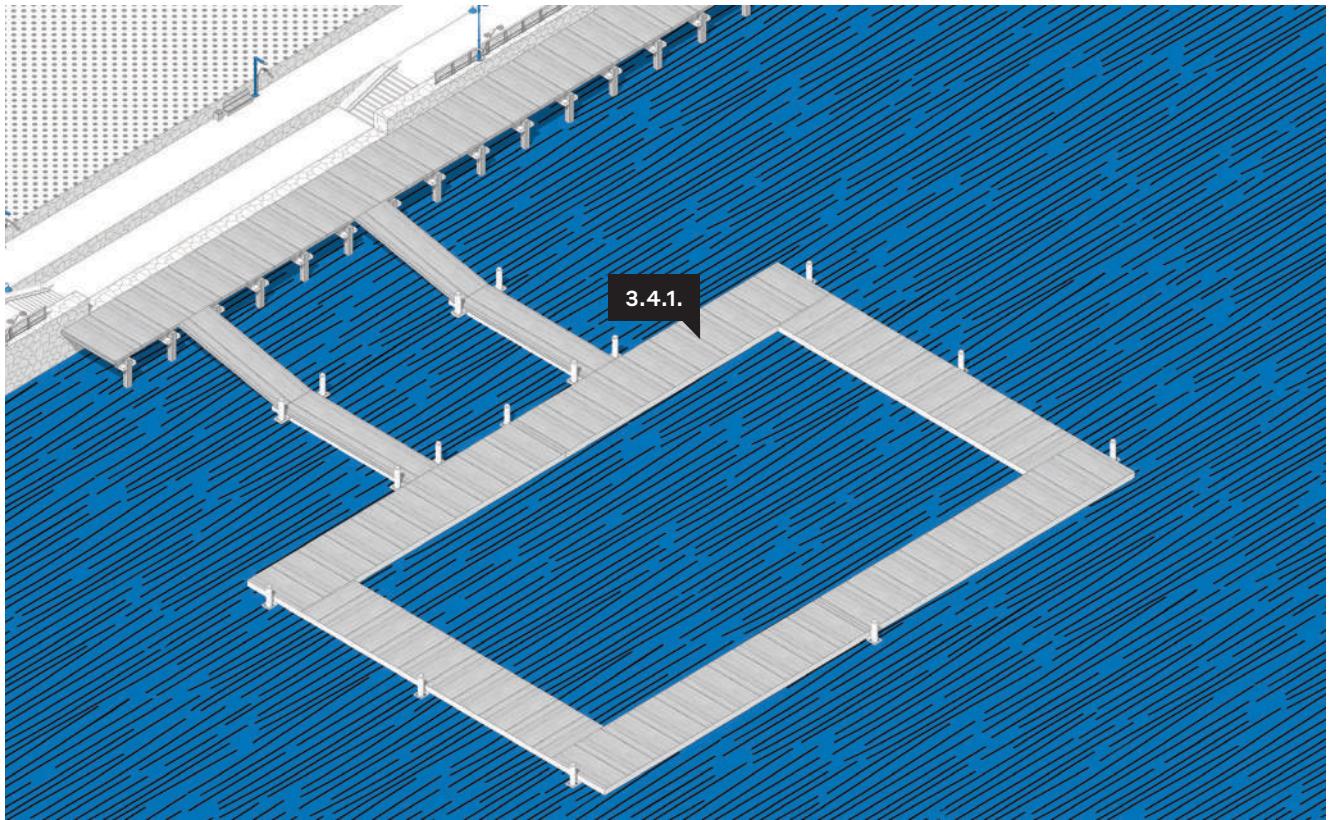
Букнеровка (процесс заправки судов топливом) возможна на рейде или с причала.

Крупные речные лайнеры не оснащены запасами горючего топлива, так как оно уменьшает полезную загрузку судна и увеличивает расход.

Ввиду необходимости сокращения издержек судовладельцев и снижения стоимости круизов обустройство топливно-заправочных станций является перспективным направлением развития пассажирской причальной инфраструктуры.

Обязательные элементы систем подачи чистой воды

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



3.4.1.

АКТИВНОСТИ НА ВОДЕ



В ЦГЖ должны быть предусмотрены решения для взаимодействия с водной поверхностью: купание и активная рекреация на воде.

На водных объектах, расположенных в черте города, можно создать сезонные насыпные пляжи. В теплое время года они будут радовать любителей отдыха на воде своими песчаными или галечными берегами.

Для их создания рекомендуется использовать набережные, которые будут состоять из двух уровней. Ширина нижнего уровня должна быть не менее 6 м.

Вблизи сезонного пляжа рекомендуется организация понтонного бассейна с системой фильтрации воды из водоема. Рекомендуется проектировать понтонный бассейн площадью от 700 м². Оптимальная глубина — 4 м.

Дополнительные элементы яхтенная марина, плавучий ресторан, бассейн, пляж, гидроаэропорт, площадка для использования индивидуального спортивного снаряжения, понтонный бассейн

Для активной рекреации на воде рекомендуется создание площадок и объектов для использования индивидуального снаряжения в акваториях рек (вейкбординга, сапов, каяков и тд.). Такие площадки могут быть организованы вне мест швартовки и хода пассажирских кораблей в соответствии с существующим законодательством.

Водный кодекс допускает создание гидроаэропорта. Это решение потенциально может стать аттрактором для новых пользователей и туристов на территорию причальной пассажирской инфраструктуры.

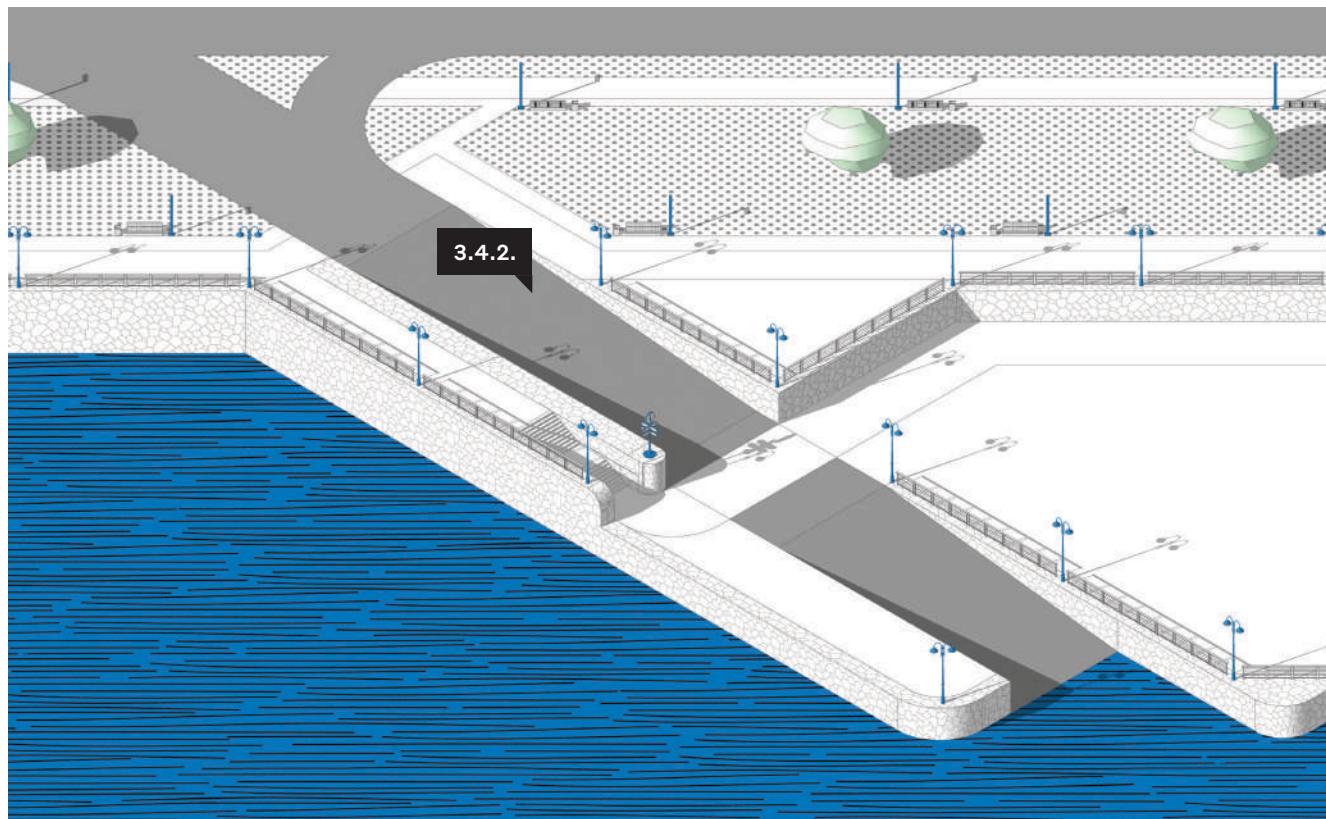
Также вблизи объектов причальной пассажирской инфраструктуры в защищенных акваториях возможно создание яхтенных портов (марин). Акватория стоянки должна быть защищена волноломами (волнорезами), что не допустит чрезмерного волнения и образования наносов.

Организация марин является перспективным капиталовложением ввиду развития этого направления в России и улучшения логистики на внутренних водных путях.

В настоящий момент свод правил по проектированию яхтенных портов (марин) находится в разработке. Его проект приведен в списке использованных материалов.

ИНФРАСТРУКТУРА ЗОНЫ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ

★ Обязательное решение
☆ Дополнительное решение



3.4.2. ПРОЕЗДЫ ДЛЯ СПУСКА НА ВОДУ ВОДНОГО СПОРТИВНОГО ИНВЕНТАРЯ



Проезды могут быть организованы вне мест швартовки и хода пассажирских кораблей в соответствии с существующим законодательством.

Рекомендуется организация стояночного пространства для разгрузки индивидуального спортивного снаряжения. Организация парковки на берегу водного объекта не допускается.

В случае организации марин требуется создание внутрипортовых подъездных автомобильных дорог с твердым покрытием и площадками 12 × 12 м для разворота пожарных машин.

Референсы

Примеры рекомендуемых решений для создания модульных павильонов на объектах пристанционной пассажирской инфраструктуры.

2.3.1. ВХОДНАЯ ГРУППА



2.3.2. ПАРКОВКА ДЛЯ СИМ И ВЕЛОСИПЕДОВ

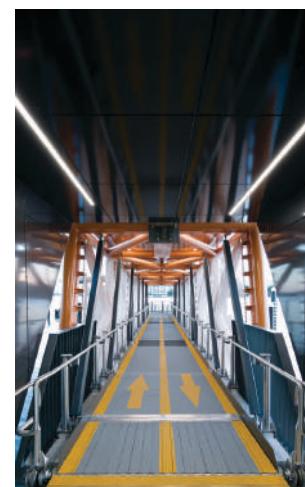
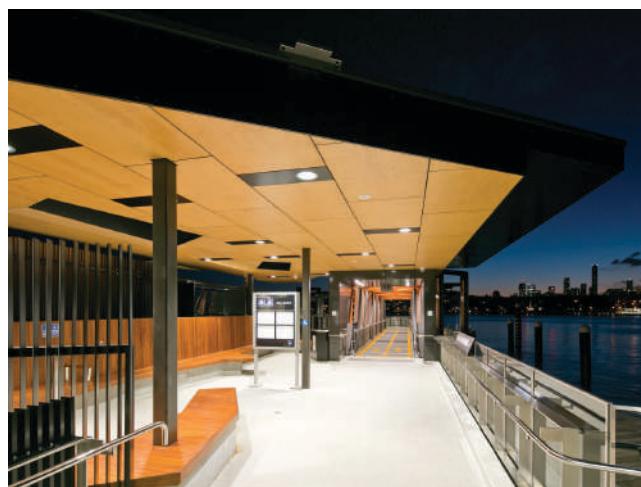


2.3.3. ИНФОРМАЦИОННАЯ И НАВИГАЦИОННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА



2.4.4. ПОМЕЩЕНИЯ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



ВАРИАНТ ИСПОЛНЕНИЯ РЕШЕНИЙ 2.4.1.–2.4.6. ПОД ЕДИНЫМ НАВЕСОМ**ВАРИАНТ ИСПОЛНЕНИЯ РЕШЕНИЙ 3.1.1.–3.1.2. НА ЖЕЛЕЗОБЕТОННОМ ПОНТОНЕ**

Список использованных материалов

СПИСОК НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ АКТОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ РЕГЛАМЕНТОВ

- «Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 № 74-ФЗ.
- «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ.
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.12.2002 № 1800-р «Об утверждении перечня внутренних водных путей Российской Федерации».
- Постановление Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта».
- Постановление Правительства Российской Федерации от 10.01.2009 № 17 «Об утверждении Правил установления границ водоохраных зон и границ прибрежных защитных полос водных объектов».
- Приказ Минтранса России от 17.08.2012 № 316 «Об определении бассейнов внутренних водных путей Российской Федерации».
- Приказом Минприроды России от 07.12.2020 № 1025 «Об утверждении Административного регламента по предоставлению органами государственной власти субъектов Российской Федерации государственной услуги в сфере переданного полномочия Российской Федерации по предоставлению водных объектов или их частей, находящихся в федеральной собственности и расположенных на территориях субъектов Российской Федерации, в пользование на основании договоров водопользования».
- ГОСТ Р 55561-2013 Внутренний водный транспорт. Портовые гидротехнические сооружения. Требования безопасности.
- ГОСТ 19185-73 Гидротехника. Основные понятия. Термины и определения.
- ГОСТ Р 71090-2023 Внутренний водный транспорт. Объекты инфраструктуры.
- «ГОСТ Р 59143-2020. Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги пассажирского внутреннего водного транспорта. Общие требования».
- СП XXX. 1326000.202X. СВОД ПРАВИЛ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЯХТЕННЫХ ПОРТОВ (МАРИН). ПРОЕКТ.
- Стандарт отрасли ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования».
- СП 82.13330.2016 «СНиП III-10-75 Благоустройство территорий».
- СП 59.13330.2020. Свод правил. «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения».
- Приказ от 7 июня 2023 г. № 83 «Об утверждении методических рекомендаций по проектированию и оформлению дизайн-проектов благоустройства муниципальных образований Краснодарского края».
- Стандарт благоустройства объектов инфраструктуры отдыха в городе Москве. Книга 3. Стандарт благоустройства зон отдыха у воды.

З ЧАСТЬ

Дорожная карта	
Основания пользования водными объектами	142
Требования к использованию водных объектов	143
Бассейны внутренних водных путей РФ и их органы управления	144
Обеспечение транспортной безопасности	145
Рекомендованный план мероприятий	147
Список нормативно-правовых актов и технических регламентов	150
Экономический блок	
Анализ существующего положения	151
Оценка рисков и экономическое обоснование проектов	154
Источники финансирования	156
Пример финансовой модели	157
Социально-экономические эффекты	160
Приложения	163

Дорожная карта

ОСНОВАНИЯ ПОЛЬЗОВАНИЯ ВОДНЫМИ ОБЪЕКТАМИ

Право пользования поверхностными водными объектами или их частями приобретается физическими лицами и юридическими лицами по основаниям, предусмотренным Водным кодексом Российской Федерации (ВК РФ) и другими федеральными законами.

Поверхностные водные объекты предоставляются в пользование на основании:

- Договоров водопользования право пользования поверхностными водными объектами, находящимися в федеральной собственности, собственности субъектов Российской Федерации, собственности муниципальных образований, приобретается в целях (ч. 2 ст. 11 ВК РФ), в том числе:
 - использование акватории водных объектов;
 - решений о предоставлении водных объектов в право пользования поверхностными водными объектами приобретается в целях (ч. 3 ст. 11 ВК РФ), в том числе:
 - строительства и реконструкции гидротехнических сооружений (причалы / пирсы);
 - проведения дноуглубительных, взрывных, буровых и других работ, связанных с изменением дна и берегов поверхностных водных объектов, за исключением случаев, предусмотренных ч. 2 ст. 47, ч. 2 ст. 67 ВК РФ.
 - Водопользование без предоставления водных объектов в пользование осуществляется в следующих случаях, в том числе:

- использование поверхностных водных объектов для плавания и стоянки судов, эксплуатации гидротехнических сооружений, проведения дноуглубительных и других работ на территории морского порта или в акватории речного порта, а также работ по содержанию внутренних водных путей Российской Федерации (ч. 2 ст. 47 ВК РФ).

Договор водопользования заключается по результатам аукциона (ч. 1 ст. 16 ВК РФ), за исключением случаев, в том числе:

- использование акватории водных объектов, необходимой для эксплуатации пляжей правообладателями земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных в границах береговой полосы водного объекта общего пользования, а также для рекреационных целей физкультурно-спортивными организациями, организациями отдыха детей и их оздоровления, туроператорами или турагентами, осуществляющими свою деятельность в соответствии с федеральными законами, организованного отдыха ветеранов, граждан пожилого возраста, инвалидов (ч.4 ст.50 ВК РФ).

Договор водопользования признается заключенным с момента его государственной регистрации в государственном водном реестре.

Договор водопользования	Заключаются по результатам аукциона, за исключением случаев использования акватории водных объектов для эксплуатации пляжей и рекреационных целей	ч. 2 ст. 11 ВК РФ ч. 4 ст. 50 ВК РФ Постановление Правительства РФ от 18.02.2023 № 274
Решения о предоставлении водных объектов	Представляются для строительства и реконструкции гидротехнических сооружений (пирсов / причалов), проведения дноуглубительных и других работ, связанных с изменением дна и берегов	(ч. 3 ст. 11 ВК РФ) Постановление Правительства РФ от 19.01.2022 № 18
Водопользование без предоставления водных объектов	Осуществляется для плавания и стоянки судов, эксплуатации гидротехнических сооружений, проведения дноуглубительных и других работ на территории морского и речного портов	(ч. 2 ст. 47, ст. 51.2 ВК РФ)

ТРЕБОВАНИЯ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ

В соответствии с п.1 ст.130 Гражданского кодекса Российской Федерации к недвижимым вещам (недвижимое имущество, недвижимость) относятся земельные участки, участки недр и все, что прочно связано с землей, то есть объекты, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно, в том числе здания, сооружения, объекты незавершенного строительства.

Учитывая прочностные связи с землей, в том числе с дном водного объекта, проектируемые пирсы могут быть признаны объектами недвижимости. Если возводимый пирс по своим характеристикам является объектом недвижимости, на его строительство необходимо получать разрешение в соответствии со ст. 51 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

При проектировании и строительстве гидротехнических сооружений необходимо выполнение требований действующего законодательства в области охраны окружающей среды (Федеральный закон от 24.04.1995 № 52-ФЗ «О животном мире», Федеральный закон от 20.12.2004 № 166-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов»).

- при проектировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации гидротехнических сооружений должны предусматриваться и своевременно осуществляться мероприятия по охране водных объектов, а также водных биологических ресурсов и других объектов животного и растительного мира;

- при использовании водных объектов, входящих в водохозяйственные системы, не допускается изменение водного режима этих водных объектов, которое может привести к нарушению прав третьих лиц;
- работы по изменению или обустройству природного водоема или водотока проводятся при условии сохранения его естественного происхождения.

В соответствии с ч. 1, 2 ст. 65 ВК РФ водоохранными зонами являются территории, которые примыкают к береговой линии (границам водного объекта) морей, рек, ручьев, каналов, озер, водохранилищ и на которых устанавливается специальный режим осуществления хозяйственной и иной деятельности в целях предотвращения загрязнения, засорения, заилиения указанных водных объектов и истощения их вод, а также сохранения среды обитания водных биологических ресурсов и других объектов животного и растительного мира.

В границах водоохранных зон устанавливаются прибрежные защитные полосы, на территориях которых вводятся дополнительные ограничения хозяйственной и иной деятельности.

Участки земель в пределах прибрежных защитных полос предоставляются для размещения объектов водоснабжения, водозаборных, портовых и гидротехнических сооружений при наличии лицензий на водопользование, в которых устанавливаются требования по соблюдению водоохранного режима.

Прибрежные защитные полосы, как правило, должны быть заняты древесно-кустарниковой растительностью.

Таким образом, в границах водоохранных зон и прибрежных защитных полос установлены строгие ограничения и запреты на различные виды деятельности, направленные на защиту водных объектов от загрязнения и истощения. Разрешенные виды деятельности должны осуществляться с соблюдением экологических требований и использованием соответствующих сооружений для охраны водных ресурсов.

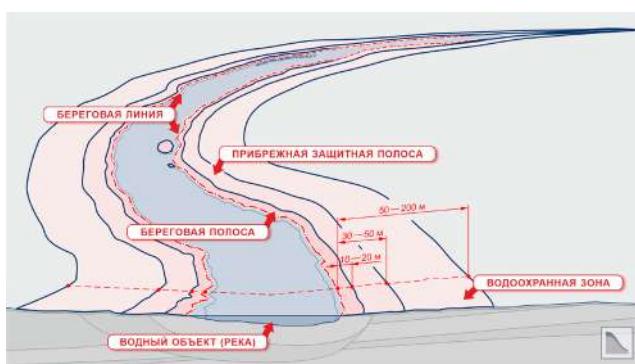


ФОТО – ИСТОЧНИК: «ООО “ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ БЮРО”» (GIDROBURO.RU)

Бассейны внутренних водных путей РФ и их органы управления

Бассейн внутренних водных путей — часть внутренних водных путей, обособленная и имеющая общие климатические, навигационно-гидрографические условия обеспечения плавания судов и гидрометеорологические условия.

Границы бассейнов внутренних водных путей определены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17.08.2012 № 316 «Об определении бассейнов внутренних водных путей Российской Федерации».

Администрация бассейна внутренних водных путей — организация, созданная в форме государственного бюджетного учреждения и осуществляющая в бассейне внутренних водных путей содержание внутренних водных путей, государственный портовый контроль и иные функции, определенные в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ.

Администрации бассейнов выполняют ключевые функции по содержанию и развитию внутренних водных путей и гидротехнических сооружений, регулированию деятельности речного транспорта, обеспечению безопасности и экологическому контролю.

АДМИНИСТРАЦИИ БАССЕЙНОВ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

1. ФГБУ Канал имени Москвы
2. ФБУ Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей
3. ФБУ Администрация Беломорско-Онежского бассейна внутренних водных путей
4. ФБУ Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей
5. ФБУ Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей
6. ФБУ Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей
7. ФБУ Администрация Камского бассейна внутренних водных путей
8. ФБУ Администрация Северо-Двинского бассейна внутренних водных путей
9. ФБУ Администрация Печорского бассейна внутренних водных путей
10. ФБУ Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей



11. ФБУ Администрация Обского бассейна внутренних водных путей
12. ФБУ Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей
13. ФБУ Администрация Байкало-Ангарского бассейна внутренних водных путей
14. ФБУ Администрация Ленского бассейна внутренних водных путей
15. ФБУ Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей

Обеспечение транспортной безопасности

По требованию Федерального законодательства о транспортной безопасности (ФЗ от 07.03.2001 № 24-ФЗ) при организации речных перевозок необходимо обеспе-

чивать контроль всех деталей, связанных с организацией безопасности в зоне объекта транспортной инфраструктуры.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

ЗОНА ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Это объект транспортной инфраструктуры или его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), для которых устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных.

СЕКТОРЫ ЗОН ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ СЕКТОР

Территория этого сектора не предназначена для пассажиров, а допуск посторонних лиц осуществляется только по специальным пропускам.

СЕКТОР СВОБОДНОГО ДОСТУПА

Общедоступен как для пассажиров, так и других физических лиц, не обладающих проездными документами. Как правило, это территория после входной зоны досмотра, но до выхода на посадку.

ПЕРЕВОЗОЧНЫЙ СЕКТОР

Начинается там, где пассажир предъявляет сотрудникам службы безопасности проездной документ и проходит в зону посадки на транспортное средство. При прохождении в этот сектор пассажир, багаж и ручная кладь уже должны быть полностью досмотрены.

Зона транспортной безопасности определяется на этапе проведения оценки уязвимости объекта и устанавливается субъектом транспортной инфраструктуры организационно-распорядительным приказом.

ОЦЕНКА УЯЗВИМОСТИ ПРИЧАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Это определение степени защищенности объектов транспортной инфраструктуры и судов от потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в их деятельность.

Такая оценка проводится в соответствии с Федеральным законом от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности».

В ходе оценки уязвимости осуществляются следующие мероприятия:

- изучение технических и технологических характеристик объекта и судна;
- анализ мер по защите от актов незаконного вмешательства;
- изучение способов реализации потенциальных угроз;
- определение рекомендаций по дополнительным мерам для обеспечения транспортной безопасности.

Проводят оценку специализированные организации на основании методик с учетом перечня потенциальных угроз и модели нарушителя.

Результаты оценки утверждаются компетентными органами.

Современные меры по антитеррористической защищенности:

- досмотровое оборудование;
- система интеллектуального видеонаблюдения;
- качественное освещение;
- «тревожная кнопка»;
- мобильные экипажи группы быстрого реагирования (ГБР).

Таким образом, обеспечение транспортной безопасности при организации речных перевозок является критически важным аспектом, требующим строгого соблюдения федерального законодательства.

Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры проводится специализированными организациями, которые изучают технические характеристики, анализируют существующие меры защиты и разрабатывают рекомендации по дополнительным мерам безопасности.

Меры направлены на создание безопасной и защищенной среды для пассажиров и персонала, что способствует устойчивому и надежному функционированию причальной транспортной инфраструктуры.

Рекомендованный план мероприятий

Данная дорожная карта представляет собой план действия (мероприятий) для исполнительных органов субъектов РФ или органов местного самоуправления, вклю-

чая взаимодействие с территориальными бассейновыми органами с целью получения решения о предоставлении права пользования водным объектом.

МЕРОПРИЯТИЯ	ИСПОЛНИТЕЛЬ	ТРЕБОВАНИЯ НПА (ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА)
(1 ЭТАП) ОПРЕДЕЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ – БАЛАНСОДЕРЖАТЕЛЯ		
1.1 Определение организации – балансодержателя (хозяйствующий субъект)	Исполнительный орган субъекта РФ (ИОГВ) или орган местного самоуправления (ОМС) по месту расположения водного объекта (далее - ИОГВ / ОМС)	
1.2 Определение источника финансирования проектных и строительных работ	ИОГВ / ОМС	
(2 ЭТАП) ФОРМИРОВАНИЕ ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА		
2.1 Определение земельного участка с основным видом разрешенного использования с целью строительства	ИОГВ / ОМС	
2.2 Постановка на государственный кадастровый учет земельного участка и закрепление его за балансодержателем	Федеральная служба государственной регистрации, кадастра и картографии (Росреестр)	
(3 ЭТАП) ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПАРАМЕТРОВ ВОДНОЙ ЧАСТИ		
3.1 Получение информации о водном объекте, содержащейся в государственном водном реестре (государственная услуга), включая координатное описание береговой линии	Территориальный орган Федерального агентства водных ресурсов (территориальный бассейновый орган)	Приказ Минприроды России от 26.09.2013 № 410
3.2 Определение параметров водной части (координатное описание), на которых предполагается строительство	ИОГВ / ОМС Гидрографы Кадастровые инженеры	
3.3 Проведение инженерно-гидрологических изысканий территории под строительство	ИОГВ / ОМС Специализирующиеся компании	
3.4 Определение технических требований к территориям и причальным сооружениям (с определением типологии)	ИОГВ / ОМС	

 мероприятия, предусматривающие взаимодействие с территориальными бассейновыми органами с целью получения решения о предоставлении права пользования водным объектом

МЕРОПРИЯТИЯ		ИСПОЛНИТЕЛЬ	ТРЕБОВАНИЯ НПА (ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА)
(4 ЭТАП) СОГЛАСОВАНИЕ ПЛАНИРУЕМОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			
4.1	Согласование планируемого строительства причальных сооружений	Территориальный орган Федерального агентства водных ресурсов (территориальный бассейновый орган)	п. 419 Технического регламента (Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 623)
(5 ЭТАП) ПОДГОТОВКА АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫХ РЕШЕНИЙ рекомендательный характер			
5.1	Подготовка архитектурно-планировочных решений	Архитектор (архитектурная компания)	Рекомендательный характер
5.2	Рассмотрение и согласование архитектурно-планировочных решений	Регламентная комиссия при архитектурной комиссии (совете)	Рекомендательный характер
(6 ЭТАП) РАЗРАБОТКА И СОГЛАСОВАНИЕ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ			
6.1	Проведение конкурсных процедур на выполнение проектных работ	ИОГВ / ОМС	Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ
6.2	Разработка проектной документации	Генпроектировщик	Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 623
6.3	Прохождение проектно-сметной документацией Госэкспертизы	Заказчик	ГрК РФ Ст. 51 Разрешение на строительство
6.4	Выдача разрешения на строительство (при осуществлении строительства, реконструкции объекта капитального строительства)	ОМС	ГрК РФ Ст. 51 Разрешение на строительство
6.5	Согласование проектной документации на строительство	Территориальный орган Федерального агентства водных ресурсов (территориальный бассейновый орган) Федеральная служба по надзору в сфере транспорта	Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (п. 1 ст. 9) п. 420 Технического регламента (Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 623)
6.6	Согласование раздела проектной документации по сохранению среды обитания водных биологических ресурсов и других объектов животного и растительного мира	Территориальный орган Федерального агентства по рыболовству	Постановление Правительства РФ от 30.04.2013 № 384
(7 ЭТАП) ПОЛУЧЕНИЕ РЕШЕНИЯ НА ПРАВО ПОЛЬЗОВАНИЯ			
7.1	Получение решения о предоставлении права пользования водным объектом с целью строительства и реконструкции гидротехнических сооружений	ИОГВ / ОМС	Постановление Правительства РФ от 19.01.2022 № 18
(8 ЭТАП) ПРОВЕДЕНИЕ КОНКУРСНЫХ ПРОЦЕДУР НА ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОДРЯДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ			
8.1	Проведение конкурсных процедур на выполнение строительных работ (выбор генерального подрядчика)	ИОГВ / ОМС	Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ
8.2	Заключение договора на выполнение строительных работ	ИОГВ / ОМС	

МЕРОПРИЯТИЯ	ИСПОЛНИТЕЛЬ	ТРЕБОВАНИЯ НПА (ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА)
8.3 Направление извещения в инспекцию Гос-стройнадзора о начале строительства	Заказчик	ГрК РФ Ст. 51 Разрешение на строительство
(9 ЭТАП) ПРОВЕДЕНИЕ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ		
9.1 Проведение строительных работ	Генеральный подрядчик	
9.2 Ввод объекта в эксплуатацию	ОМС	ГрК РФ Ст. 55 Разрешение на строительство
9.3 Подписание актов сдачи-приемки причальных сооружений в эксплуатацию	Балансодержатель	
(10 ЭТАП) РАЗРАБОТКА ТЕХНИЧЕСКОГО ПАСПОРТА		
10.1 Разработка технического паспорта причального сооружения	Балансодержатель	п. 446 Технического регламента (Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 623)
(11 ЭТАП) ЭКСПЛУАТАЦИЯ		
11.1 Начало эксплуатации причальных сооружений	Балансодержатель (эксплуатант-оператор)	п. 477, 478 Технического регламента (Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 623)
(12 ЭТАП) ПОДГОТОВКА ПАСПОРТА БЕЗОПАСНОСТИ		
12.1 Подготовка паспорта транспортной безопасности причального сооружения	Специализирующиеся компании	ГОСТ Р 55561-2013
(13 ЭТАП) ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОПЕРАТОРА		
13.1 Определения оператора		

 мероприятия, предусматривающие взаимодействие с территориальными бассейновыми органами с целью получения решения о предоставлении права пользования водным объектом

СПИСОК НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ АКТОВ И ТЕХНИЧЕСКИХ РЕГЛАМЕНТОВ

- «Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 № 74-ФЗ;
- «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 № 24-ФЗ;
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19.12.2002 № 1800-р «Об утверждении перечня внутренних водных путей Российской Федерации»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 12.03.2008 № 165 «О подготовке и заключении договора водопользования»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 30.04.2013 № 384 «О согласовании Федеральным агентством по рыболовству строительства и реконструкции объектов капитального строительства, внедрения новых технологических процессов и осуществления иной деятельности, оказывающей воздействие на водные биологические ресурсы и среду их обитания»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 19.01.2022 № 18 «О подготовке и принятии решения о предоставлении в пользование»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 22.12.2022 № 2378 «О договоре водопользования, право на заключение которого приобретается на аукционе, и о проведении аукциона»;
- Приказ Минтранса России от 17.08.2012 № 316 «Об определении бассейнов внутренних водных путей Российской Федерации»;
- Приказом Минприроды России от 26.09.2013 № 410 «Об утверждении Административного регламента предоставления Федеральным агентством водных ресурсов государственной услуги по предоставлению сведений из государственного водного реестра и копий документов, содержащих сведения, включенные в государственный водный реестр»;
- Приказом Минприроды России от 07.12.2020 № 1025 «Об утверждении Административного регламента по предоставлению органами государственной власти субъектов Российской Федерации государственной услуги в сфере переданного полномочия Российской Федерации по предоставлению водных объектов или их частей, находящихся в федеральной собственности и расположенных на территориях субъектов Российской Федерации, в пользование на основании договоров водопользования»;
- ГОСТ Р 55561-2013 Внутренний водный транспорт. Портовые гидротехнические сооружения. Требования безопасности;
- ГОСТ 19185-73 Гидротехника. Основные понятия. Термины и определения.

Экономический блок

Анализ существующего положения

Федеральных и региональных программ, направленных исключительно на развитие причальных сооружений, пристаней и вокзалов, в настоящее время не существует. Однако финансирование модернизации причальной пассажирской инфраструктуры возможно в рамках национальных проектов, таких как «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», «Жилье и городская среда», «Туризм и индустрия гостеприимства», а также за счет целевых государственных расходов, инфраструктурных кредитов и частных инвестиций.

В рамках реализации проектов развития речной пассажирской инфраструктуры возможно использование как концессионного соглашения, так и соглашения о государственно-частном и муниципально-частном партнерстве (ГЧП).

Стоит принять во внимание, что концессионное соглашение, в отличие от соглашения о ГЧП, не позволяет передать объект в собственность частному партнеру. В обоих вариантах возможно возложение эксплуатации объекта на частного партнера, но в случае с концессией она становится обязательной.

Благоустройство речных вокзалов, причалов, пристаней и прилегающих набережных представляет собой многоаспектный проект, который может иметь значительное влияние на городской ландшафт и экономику. В модернизации причальной инфраструктуры могут быть заинтересованы следующие инвесторы:

ДЕВЕЛОПЕРСКИЕ КОМПАНИИ

Девелоперские компании, которые видят потенциал в создании многофункциональных зон, при этом комбинируют жилую, коммерческую и рекреационную инфраструктуру. Благоустройство набережных может повысить привлекательность прилегающих территорий, увеличив спрос на недвижимость и, соответственно, ее стоимость.

ТУРИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ

Благоустройство может привести к увеличению потока туристов, что, в свою очередь, способствует развитию местной экономики через гостиничный бизнес, рестораны и культурные мероприятия.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ И ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ

Улучшение речных вокзалов и набережных может повысить эффективность грузовых и пассажирских перевозок. Это особенно актуально для городов с развитой системой водного транспорта, где такие улучшения могут привести к расширению транспортных услуг и снижению логистических расходов.

МУНИЦИПАЛЬНЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ

Для местных властей благоустройство набережных — это способ улучшить имидж города, повысить его привлекательность для жителей и туристов, а также улучшить экологическую ситуацию. Это будет способствовать увеличению налоговых поступлений и созданию новых рабочих мест.

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ФОНДЫ И ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТОРЫ

Такие проекты могут предложить привлекательную доходность за счет арендных поступлений, увеличения стоимости недвижимости и другого дохода от коммерческой деятельности. Инвесторы ищут стабильные и долгосрочные возможности, и благоустройство набережных может стать одной из них.

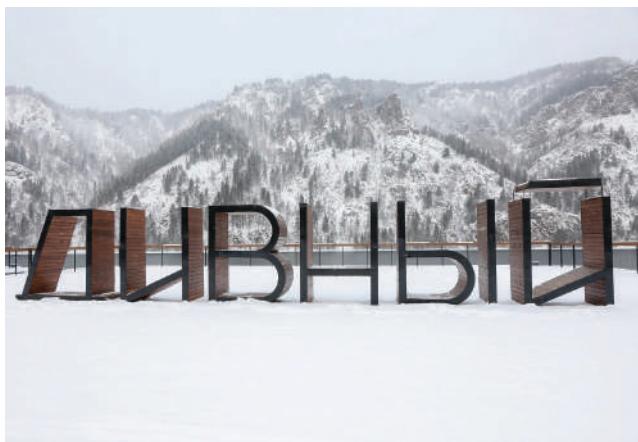
Финансирование причальной пассажирской инфраструктуры может осуществляться из различных источников, включая государственные и частные средства, а также международные организации. Комбинирование этих источников позволяет оптимизировать распределение ресурсов и рисков. Государственное финансирование обеспечивает стабильность и поддержку социально значимых проектов, в то время как участие частного сектора и международных фондов способствует привлечению дополнительных инвестиций и экспертизы. Выбор источника должен учитывать как текущие потребности, так и долгосрочную устойчивость проекта.

В ходе анализа объектов причальной инфраструктуры было обнаружено, что финансирование ремонта или реконструкции причальной пассажирской инфраструктуры возможно за счет федеральной программы «Формирование комфортной городской среды» (ФКГС), которая направлена на развитие и улучшение общественных пространств в городах России, включая проекты по благоустройству набережных и пристаней.



ПРОЕКТЫ ПРОГРАММЫ «ФОРМИРОВАНИЕ КОМФОРТНОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ»

ДИВНОГОРСК



Проект реализован в 2019 г.

81,5 млн руб. – общий бюджет благоустройства, из них: 80 млн руб. – федеральный и краевой бюджеты («ФКГС» и «Туризм и индустрия гостеприимства»). 1,5 млн руб. – местный бюджет.

Проектом реконструкции территории причала предусмотрено строительство павильона с кафе, информационным центром, сувенирной лавкой, детской площадки, пергол с качелями, фотозоны, нового освещения и звукового сопровождения.

ЧКАЛОВСК

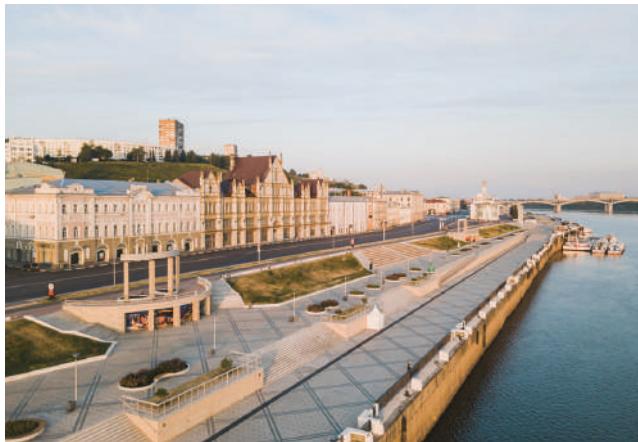


Проект реализован в 2021 г.

91,9 млн руб. – общий бюджет благоустройства, из них: 80 млн руб. – федеральный бюджет в рамках программы ФКГС. 9,2 млн руб. – местный бюджет.

На пристани появились: многофункциональный павильон с амфитеатром, баскетбольное поле и спортивные тренажеры, игровая площадка. На набережной теперь также можно отдохнуть под навесами на деревянных мостках с видом на Горьковское водохранилище. Сориентироваться поможет навигация, выполненная в фирменном стиле.

НИЖНИЙ НОВГОРОД



Проект реализован в 2021 г.

Задача реконструкции – создание новых аттракторов всесезонного использования и их распределение по набережной. Проект предусматривает новые точки притяжения: фудкорты, спортивную и детскую площадки, сцену, используемую также в качестве площадки для занятий танцами и йогой, пункты проката велосипедов и роликовых коньков в летнее время и коньков в зимнее время, летний кинотеатр и фотозону. В рамках реконструкции были созданы входные группы на плавучие понтоны.

Бюджет: 419,6 млн рублей.

Оценка рисков и экономическое обоснование проектов

Оценка экономической целесообразности проектов модернизации причальной инфраструктуры включает несколько ключевых критериев и методик:

1. Анализ затрат и выгод — оценка всех связанных затрат, включая капитальные, операционные и эксплуатационные расходы.
2. Чистая приведенная стоимость — сравнение текущих затрат и будущих денежных потоков, дисконтированных до настоящего времени.
3. Внутренняя норма доходности — определение процентной ставки, при которой дисконтированные денежные потоки от проекта равны его первоначальным затратам.
4. Срок окупаемости — определение периода времени, за который первоначальные инвестиции будут полностью погашены за счет получаемых доходов.
5. Анализ рисков — оценка вероятных рисков и их влияния на проект. Включение мер по минимизации и управлению этими рисками.
6. Оценка воздействия на окружающую среду — анализ экологических последствий реализации проекта и возможных мер по их смягчению.

Оценка экономической целесообразности проектов модернизации речной пассажирской инфраструктуры требует комплексного подхода, который учитывает как финансовые, так и социальные, экологические и технические аспекты. Использование этих критериев и методик позволяет принять обоснованные решения о целесообразности инвестиций и способах их реализации.

Риски при реализации проекта: финансовые (недостаточное финансирование проекта, возникновение незапланированных расходов, отсутствие федеральных программ развития причальной инфраструктуры), экономические риски (превышение уровня инфляции над запланированным), коммерческие риски (перед принятием решения инвестором об участии в финансировании проекта необходимо провести ряд затратных мероприятий и изысканий: геологических, гидрологических и т.д.), внешние риски (сезонность речных перевозок, погодно-климатические условия, заиливание дна, природные катаклизмы).

Несмотря на имеющиеся риски, проект будет прибыльным и экономически эффективным, в том числе по причине монополистического положения на товарном рынке. Проект будет способствовать развитию туристического потенциала конкретного региона, развитию локального малого и среднего предпринимательства, созданию новых рабочих мест, увеличению поступления налоговых платежей и товарооборота, росту экономических показателей в муниципалитете и субъекте в целом.



Источники финансирования

ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ	ОПИСАНИЕ	ПРЕИМУЩЕСТВА	НЕДОСТАТКИ
Государственное финансирование	Средства из государственного или местного бюджета, гранты и субсидии.	<ul style="list-style-type: none"> - Доступ к крупным финансовым средствам. - Возможность реализации социальнозначимых проектов. - Стабильность и предсказуемость финансирования. 	<ul style="list-style-type: none"> - Бюрократические процедуры и длительные сроки согласования. - Ограниченностю государственных бюджетов.
Частные инвестиции	Привлечение частных инвесторов и компаний, заинтересованных в получении прибыли	<ul style="list-style-type: none"> - Привлечение значительных финансовых ресурсов. - Гибкость в управлении проектом. - Возможность использования опыта и ноу-хау частных компаний. 	<ul style="list-style-type: none"> - Требование высокой доходности инвестиций. - Риск потери контроля над проектом. - Возможные конфликты интересов между общественными и частными целями.
Публично-частные партнерства (ГЧП)	Совместные проекты государства и частного сектора	<ul style="list-style-type: none"> - Совместное распределение рисков. - Совмещение ресурсов и опыта государственного и частного секторов. - Повышение эффективности и скорости реализации проектов. 	<ul style="list-style-type: none"> - Сложность в разработке и управлении партнерскими соглашениями. - Различие в целевых установках и приоритетах партнеров. - Возможные юридические и административные сложности.
Международные организации и фонды	Финансирование от международных финансовых институтов и специализированных фондов	<ul style="list-style-type: none"> - Доступ к долгосрочным и зачастую льготным кредитам. - Возможность получения технической и экспертной поддержки. - Поддержка в решении социальных и экологических вопросов. 	<ul style="list-style-type: none"> - Сложные процедуры получения финансирования. - Требования по соблюдению условий и стандартов доноров. - Подотчетность и контроль со стороны международных организаций.
Банковское кредитование	Кредиты от коммерческих банков и финансовых учреждений	<ul style="list-style-type: none"> - Быстрая доступность средств. - Гибкость в выборе условий кредитования. - Широкий спектр финансовых инструментов. 	<ul style="list-style-type: none"> - Высокая стоимость заимствования при неблагоприятных условиях рынка. - Строгие требования к обеспечению кредитов. - Риск финансовой нестабильности заемщика.
Местные источники финансирования	Средства от местных налогов и доходов муниципалитетов	<ul style="list-style-type: none"> - Привлечение местных ресурсов и укрепление местной экономики. - Более быстрое реагирование на изменения в потребностях региона. - Возможность получения поддержки от местного сообщества. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ограниченностю местных бюджетов. - Зависимость от экономической ситуации в регионе. - Возможные конфликты с другими местными проектами.
Средства от использования причальной инфраструктуры	Плата за аренду, швартовку и другие услуги	<ul style="list-style-type: none"> - Прямой доход, основанный на использовании инфраструктуры. - Мотивирует к повышению эффективности и качества услуг. - Позволяет финансировать текущие расходы и обновления. 	<ul style="list-style-type: none"> - Зависимость от объемов использования и экономической ситуации. - Возможная необходимость в повышении тарифов, что может вызвать недовольство пользователей. - Ограниченностю средств для крупных капитальных проектов.

Пример финансовой модели

В данном примере рассматривается финансовая модель объекта речной инфраструктуры — пристань города с численностью жителей 300-400 тыс. человек. Представленная финансовая модель разработана с учетом, что проект по строительству и вводу объекта в эксплуатацию уже реализован.

Стоимость объекта включает в себя строительно-монтажные работы по благоустройству территории и созданию небольшой

открытой пристани. Стоимость в 92 млн рублей взята исходя из анализа аналогичных проектов, информация о которых размещена в открытых источниках Единой информационной системы в сфере закупок.

Реализация проекта предполагается со стороны муниципалитета за счет федеральных и бюджетных средств в рамках национального проекта «ФКГС».

ДОХОДЫ И РАСХОДЫ ОТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Основной доходной частью причальной инфраструктуры являются услуги по предоставлению объектов инфраструктуры для круизных и паромных судов, предоставлению судну приставного трапа и трапа-сходни, подаче воды судну из береговых сетей водоснабжения, приему хозяйственно-бытовых стоков от судна в береговые канализационные сети, сбору отходов с судов, стоящих у причалов и др.

За услуги субъектов естественных монополий в речных портах взимаются следующие сборы (тарифы): портовый сбор, включающий в себя корабельный, якорный, причальный, лоцманский сборы. За использование инфраструктуры внутренних водных путей уплачиваются навигационный, маячный, канальный, лоцманский (проводка по внутренним водным путям) сборы.

· Стоянка маломерных судов

Стоянка для маломерных судов будет доступна в период навигации с 1 апреля по 19 ноября. При расчете платы за стоянку для маломерных судов взяты 9 месяцев.

· Стоянка круизных лайнеров

Январь, февраль, март, декабрь — круизные лайнеры не заходят. Апрель, май — заход круизного лайнера 2 раза в месяц. Июнь, июль, август — заход круизного лайнера 3 раза в месяц. Сентябрь, октябрь — заход круизного лайнера 2 раза в месяц. Ноябрь — заход круизного лайнера 1 раз в месяц. Итого получаем использование инфраструктуры (стоянка круизных лайнеров) — 18 посещений в год.

· Доход от аренды помещений

Общая площадь помещений, предлагаемая в аренду, предположительно составит 900 кв.м. Распределение между видами деятельности: торговля, прокат инвентаря и общественное питание — условное, но в связи с тем, что стоимость аренды одинакова для всех видов деятельности возможно ее перераспределение. Арендная плата определяется по результатам отчета об оценке — стоимость 1000 руб. за 1 кв.м.

· Доход от проката инвентаря

На территории пристани предполагается обучение яхтингу, каякингу, а также сдача в аренду каяков, лодок. Количество посещений рассчитано с учетом численности жителей города 300-400 тыс. человек и фактором сезонности: 15 тыс. человек/год или 1250 чел./месяц. Предполагается реализация 25 ед. абонементов в месяц и что 40 % посетителей воспользуются арендой шкафчиков для своего удобства.

· Расходы на техническое обслуживание и коммунальные расходы

Стоимость технического обслуживания взята исходя из анализа аналогичных видов работ, размещенных в открытом доступе. Определение стоимости такого вида работ осуществляется на основе коммерческих предложений, направленных потенциальными подрядчиками по запросу заказчика.

Стоимость коммунальных расходов (электроэнергия, водоснабжение, водоотведение) в совокупности оценена в 1000 руб. в месяц. Предполагается, что арендаторы будут заключать прямые договоры с поставщиками коммунальных услуг, поэтому это максимальная сумма расходов на общехозяйственные нужды.

ПОДРОБНЕЕ С ФИНАНСОВОЙ МОДЕЛЬЮ МОЖНО ОЗНАКОМИТЬСЯ В ПРИЛОЖЕНИИ К МЕТОДИЧЕСКИМ РЕКОМЕНДАЦИЯМ

ВЫВОДЫ

Данная финмодель рассчитана на реализацию проекта за счет федерального и регионального бюджетов с уровнем инфляции 104 % ежегодно. Этот проект может быть интересен и инвестору в рамках ГЧП. В случае ГЧП после реализации объект полностью переходит в собственность инвестора. Плановые вложения составляют 92 млн руб.

Реализация объекта предполагает создание причальной инфраструктуры без проведе-

· Управленческие расходы

В управленческие расходы включена заработка плата и отчисления персоналу, необходимого для функционирования объекта. Планируется штатная численность персонала 20 единиц, при средней заработной плате 50,0 тыс. в месяц и с учетом необходимости отчислений во внебюджетные фонды 30,2 % от начисленной заработной платы.

· Налог на землю

Размер земельного налога устанавливается муниципалитетом самостоятельно, обычно это 1,5-2% от кадастровой стоимости земельного участка.

· Налог на имущество

Размер налога на имущество устанавливается муниципалитетом самостоятельно, обычно это 2-2,5 % от кадастровой стоимости объекта недвижимости.

· Налог на прибыль

Налог на прибыль в представленной финансовой модели рассчитан следующим образом: за налогоблагаемую базу взяты доходы минус расходы и уплачиваются только в те годы, когда есть прибыль, начиная с 2030 года и последующие годы.

ния работ по дноуглублению и берегоукреплению на водном объекте.

Проект организации строительства причальной инфраструктуры предполагает его реализацию в течение 12 месяцев. В представленной финмодели первые 2 года после ввода объекта в эксплуатацию будут убыточными, начиная с 3-го года эксплуатации объекта ожидается получение прибыли.



© АНО «ИНСТИТУТ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ»

После ввода объекта в эксплуатацию предполагается получение доходов от использования инфраструктуры причала теплоходами, круизными лайнерами, прогулочными лодками и предоставления в аренду торговых площадей, проката инвентаря и точек питания, также предоставления платных услуг (обучение яхтингу, сдача в аренду лодок, каяков, аренда залов и т.д.).

В ходе эксплуатации объекта основными затратными статьями будут расходы на содержание объекта: техобслуживание, коммунальные расходы, обеспечение безопасности; управленческие расходы.

Срок окупаемости проекта — не менее 15 лет.

Социально-экономические эффекты

Реализация проектов модернизации причальной инфраструктуры в России может стать катализатором ряда социально-экономических эффектов. Рассмотрим их более подробно.



УВЕЛИЧЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА

Модернизированные причалы обеспечивают более комфортные условия для пассажиров, что может привести к увеличению числа туристов и местных жителей, использующих водный транспорт. Это в свою очередь способствует росту доходов от пассажирских перевозок.

СОЗДАНИЕ РАБОЧИХ МЕСТ

Проекты модернизации требуют привлечения рабочих для строительства, а также для последующей эксплуатации новых объектов. Это может включать вакансии для работников терминалов, обслуживающего персонала, охраны и других специалистов, что способствует снижению уровня безработицы в регионах.



РАЗВИТИЕ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Улучшение причальной инфраструктуры может способствовать развитию сопутствующих услуг, таких как отели, рестораны, магазины и экскурсионные услуги. Это создает дополнительные источники дохода для местных предпринимателей и способствует экономическому росту.

УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ

Современные терминалы обеспечивают высокий уровень комфорта и безопасности для пассажиров, включая удобные залы ожидания, информационные системы и услуги для людей с ограниченными возможностями. Это повышает общее качество обслуживания и удовлетворенность пассажиров.



ПОВЫШЕНИЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНОВ

Модернизация инфраструктуры делает регионы более привлекательными для туристов и инвесторов. Это может привести к увеличению инвестиций в другие сферы, такие как гостиничный бизнес, развлечения и культурные мероприятия.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА

Модернизация может включать внедрение экологически чистых технологий, таких как системы утилизации отходов, очистки сточных вод и использование альтернативных источников энергии. Это позволяет снизить негативное воздействие на окружающую среду и улучшить экологическую обстановку в припортовых зонах.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Современные технологии и системы безопасности, внедряемые в новых терминалах, позволяют минимизировать риски, связанные с пассажирскими перевозками. Это включает в себя системы видеонаблюдения, контроль доступа и меры по обеспечению безопасности на территории.

СОЦИАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Модернизация причальной инфраструктуры может способствовать улучшению качества жизни местных жителей. Это проявляется в доступе к более качественным транспортным услугам, что упрощает поездки на работу, учебу или отдых.



ИНВЕСТИЦИИ В МЕСТНУЮ ЭКОНОМИКУ

Проекты модернизации требуют значительных инвестиций, что приводит к увеличению налоговых поступлений в местный бюджет. Эти средства могут быть использованы для дальнейшего развития социальной и транспортной инфраструктуры.

ДОЛГОСРОЧНОЕ РАЗВИТИЕ

Инвестиции в модернизацию причальной инфраструктуры создают основу для долгосрочного развития водного транспорта и связанной с ним экономики. Это может включать улучшение маршрутной сети, развитие новых направлений и увеличение частоты рейсов.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С МЕСТНЫМ СООБЩЕСТВОМ

Участие местного населения в обсуждении проектов модернизации позволяет учитывать их интересы и потребности, что минимизирует социальные конфликты и повышает уровень доверия к власти и инвесторам.

ПРИВЛЕЧЕНИЕ МОЛОДЕЖИ

Современная инфраструктура может стать привлекательной для молодежи, способствуя развитию новых форм досуга и активного отдыха, таких как круизы и речные путешествия, что в свою очередь может стимулировать интерес к профессиям в сфере туризма и транспорта.

Таким образом, модернизация причальной пассажирской инфраструктуры в России имеет потенциал для создания значительных социально-экономических эффектов, способствуя устойчивому развитию регионов и повышению качества жизни населения.

Приложения

- 1. АНАЛИЗ ГОРОДОВ ЗОЛОТОГО КОЛЬЦА**
- 2. ПРИМЕР ФИНМОДЕЛИ**



Данный методический материал подготовлен слушателями программы дополнительного профессионального образования «Архитекторы.рф: онлайн-программа» в 2024 году.

КОМАНДА ПРОЕКТА



Алексей
Смирнов



Никита
Паранченко



Майя
Ликомаскина



Дмитрий
Князев



Илья
Андреев

МЫ ДОСТУПНЫ К ОБСУЖДЕНИЮ И ВАШИМ ЗАПРОСАМ

почта: info@razvitie-reka.ru
telegram: @MCMXCVIII1101
телефон: +7 (918) 146-96-85

ТЬЮТОР

Андрей Балан

Руководитель проектов
horovod.space, выпускник
программы Архитекторы.рф
2021

АВТОР БРИФА

Анна Суткова

Руководитель региональных
программ в «СберТройка»

**КОНСУЛЬТАНТЫ ПРОЕКТА И УЧАСТИКИ
ЭКСПЕРТНЫХ ИНТЕРВЬЮ****Эдуард Мурыков**

Директор по развитию
региональных программ
в «СберТройка»

Дарья Коваленко

Руководитель проектов
в ATLAS, консалтинговой
компании в сфере
территориального развития

Анна Носова

Директор территориальных
проектов в компании «Сила
Ветра»

Виктория Михайлова

Антраполог, городской
исследователь

Новая Земля

Яна Найденова
Константин Габов
Кристина Емельянова

Кирилл Евдокимов

Руководитель
регионального развития
в компании «ВодоходЪ»

**Служба правового
сопровождения
проектов Московского
метрополитена**
Рената Любимова
Александр Климкович

Юлия Бояркина

Министр
предпринимательства
и туризма Владимирской
области

Михаил Шугуров

Руководитель проектов,
Департамент транспорта
Москвы

Елена Короткова

Руководитель Центра
городской экономики
КБ Стрелка

**Министерство природных
ресурсов и экологии
Воронежской области**

