

ПРЕДПОСЫЛКИ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ И АГЛОМЕРАЦИЯХ

Статья посвящена анализу современной градостроительной ситуации в крупных городах и агломерациях во взаимосвязи с проблемами преобразования транспортно-коммуникационного каркаса. Рассматриваются предпосылки модернизации территорий железных дорог в урбанизированных системах. Предлагаются пути и направления этой модернизации.

Ключевые слова: предпосылки преобразования, каркас, ткань города, трансформация функционального зонирования, устойчивое развитие.

«Градостроительный подход к решению проблем развития городов, в том числе его транспортных проблем должен быть целостным. Представление о городе, как о едином социально-пространственном организме позволяет увидеть глубинные причины городских транспортных проблем, понять тенденции развития транспортной ситуации, предложить эффективные меры по ее улучшению» [1, с. 21].

Основой функционирования любой крупной урбанизированной системы является совокупность всех видов обслуживающего ее транспорта, как внешнего, так и внутреннего. Железнодорожные линии, автодороги с сопутствующей им инфраструктурой составляют транспортно-коммуникационный каркас города. Остальные территории образуют «ткань» городского пространства. «Ткань» не может существовать без каркаса, так как им обслуживается. Каркас определяет направления развития урбанизированной системы, он первичен по отношению к «ткани». Доставшийся современным городам в наследство от социалистического времени каркас катастрофически устарел, он не был рассчитан на ту нагрузку, которую он сейчас испытывает.

Транспортные проблемы крупнейших городов и агломераций всегда были острыми. Но таких размеров, которых они достигли в современный период, трудно было даже себе представить. Транспортная система большинства городов не справляется с увеличенными в несколько раз транспортными потоками, наблюдается кризис общественного транспорта, его виды не увязаны между собой. Транспортная ситуация в крупнейших городах может характеризоваться как критическая.

Транспортные коллапсы вызваны не прогнозируемо быстрым ростом парка личных ав-

томобилей, продолжающимся процессом разрастания городских границ, маятниковыми миграциями, механическим приростом населения, перестройкой структуры городского транспорта и др. В современном обществе все более и более становится ценным такое качество, как мобильность – в сравнительно короткий срок перемещаться на значительные расстояния, что, безусловно, достаточно затруднительно, учитывая территориальные размеры нашей страны. Мобильность обусловлена интеграционными тенденциями, глобализацией, стремлением России активизировать процессы экономического развития. В связи с такой потребностью становится крайне важной роль каркаса, но спрогнозировать тенденции и основные пути его развития можно лишь методами градостроительной теории. Возрастает значение разработки новых теоретических основ градостроительства, как основного инструмента освоения территориальных ресурсов.

Оставляет желать лучшего взаимная координация видов транспорта, чтобы добраться от вокзала до аэропорта, необходимо преодолеть большие препятствия. И дело здесь не только в организационных просчетах, а и в застарелых градостроительных проблемах. На языке градостроителей это обозначает, что рост транспортно-коммуникационного каркаса не успевает за приращением «ткани». Каркас наиболее дорогостоящ и не мобилен. «Ткань» более рыхлая и быстро развивающаяся. Каркас формируется на государственные средства, «ткань» прирастает за счет средств инвесторов.

Острый дефицит территориальных ресурсов в крупных городах требует серьезного пересмотра структуры их земельного баланса. Этот вопрос был актуален и в период советского гра-

достроительству, но сейчас острота проблемы достигла своего апогея. В настоящее время градостроительство находится в запущенном состоянии, утратило свое первоначальное значение, свелось к межеванию территории, за которое отвечает комитет по земельным ресурсам. Но формирование каркаса требует усилий и профессиональных знаний именно градостроителей, которые могут вместе с транспортниками спрогнозировать стратегию модернизации транспортной системы. Градостроительство в России постепенно уступает место градорегулированию, при этом «практика градостроительства сегодня иллюстрирует кризис теории» [2, с. 4]. В чем это проявляется? Градостроительный Кодекс РФ не приведен в координацию с системой планомерных научных работ с техническим регламентом градостроительной деятельности. «Не обращая внимания на социально-экономическую целесообразность преобразования не эффективной в рыночных условиях сложившейся социалистической системы расселения и структуры застройки населенных мест, российское общество продолжает нести все увеличивающийся груз затрат коммунального и транспортного характера, замедляя таким образом темпы реального экономического роста» [2, с. 4]. Необходимо понимать, что новая теория градостроительства не может решить всех проблем, накопившихся в городах, не может в одночасье избавить их от пробок. Но именно теория градостроительства может спрогнозировать изменение функционального зонирования, направления стратегического развития, реконструкционные и реновационные мероприятия, определить территориальный баланс будущего. Из лоскутного одеяла земельных участков различных собственников не сложить ясную стройную, а главное жизнеспособную картину будущего урбанизированной системы. За забвение научно обоснованного градостроительного прогноза наши потомки будут платить очень высокую цену.

В рамках проведения политики регионального развития федеральным властям и муниципальным руководителям необходимо осознать роль градостроительства не только в развитии городского и районного планирования, но его роли в становлении экономики регионов и страны в целом. Инвестиционная привлекательность региона связывается, прежде всего, с развитос-

тью транспортно-коммуникационного каркаса, что создает для инвесторов благоприятные условия и обеспечивает окупаемость капиталов, вложенных в городское строительство.

Особую проблему составляют территории железной дороги внутри крупных и крупнейших городов, городские железнодорожные узлы. Возникает все больше проблем с преодолением железной дороги, как барьера между разрозненными частями города. Железная дорога мало используется для внутри городских и агломерационных целей. Среди всего транспортно-коммуникационного каркаса линии железной дороги являются наиболее консервативными с точки зрения их трансформации, так как это очень затратно. Однако землеотвод под территорию железнодорожного узла производился без учета остроты современных проблем дефицита земли, с большим запасом. К тому же территория железной дороги является федеральной, а не муниципальной собственностью, в том числе и та, что находится в границах города. Зачастую наблюдается не эффективное использования дорогостоящей городской земли второстепенными объектами железной дороги, таки-



Рисунок 1 Загруженность транспортного каркаса крупных городов

ми как склады, ангары, хранилища, депо и т. п. Назрела насущная необходимость оптимизировать взаимодействие железных дорог и города на современном этапе. Было уже сказано о том, что железная дорога занимает ведущее место в развитии каркаса и остро нуждается в переустройстве и модернизации, как в городской черте, так и за ее пределами. В рамках государственной программы модернизации Российских железных дорог уже сделаны важные шаги. Это строительство скоростных веток, связавших Санкт-Петербург, Москву, Нижний Новгород. В Западной Европе сеть скоростного железнодорожного сообщения очень развита. Это результат модернизации, начатой в 80-е годы прошлого века в связи с внедрением скоростного подвижного состава.

Протяженность современных городов нередко исчисляется десятками километров. В этих условиях перспективно использование железных дорог для внутри городского и пригородного пассажирского сообщения. Для крупных и крупнейших городов нашей страны наиболее перспективен внеуличный, преимущественно рельсовый пассажирский транспорт – метрополитен, ско-

ростной трамвай, в отдельных случаях городские участки железных дорог, а также новые экспрессные сверхскоростные линии метрополитена и монорельсовых дорог. Наиболее радикальным решением следует считать реконструкцию устаревших тупиковых железнодорожных станций с устройством так называемых железнодорожных «глубоких вводов», диаметров и хорд с остановочными пунктами (преимущественно подземными) во всех наиболее важных для города узловых пунктах. Пропуск части пригородных поездов через город, иногда даже с переходом с одной линии на другую, значительно разгружает уличный наземный транспорт, освобождает привокзальные площади от пересаживающихся пассажиров и является чрезвычайно удобным с точки зрения транспортной комфортности. Весьма оправдано создание объединенных станций вылетных линий метрополитена и промежуточных железнодорожных пригородных платформ. Такие решения лежат в русле координации всех видов транспорта урбанизированной системы, оптимизируют время передвижения, упрощают пересадки и являются весьма современными и необходимыми.



Рисунок 2 Железнодорожный вокзал, г. Страсбург (до реконструкции)



Рисунок 4 Интерьер железнодорожного вокзала, г. Страсбург



Рисунок 3 Железнодорожный вокзал, г. Страсбург (после реконструкции)

Железнодорожные диаметры, пересекающие центр города преимущественно под землей, построены и успешно эксплуатируются в Брюсселе, Неаполе, Копенгагене, Мюнхене, Токио, Осаке, Сиднее и ряде других зарубежных городов. В Барселоне и Страсбурге проведена комплексная модернизация исторических вокзалов, в Штутгарте проект реновации исторического вокзала принят к осуществлению, при этом пути и здание нового вокзала заглубляются под земли, а на поверхности разбивается парк. Особых высот взаимодействие железной дороги и города достигло в Японии, где железная дорога буквально прорезает здания, проходя сквозь них линиями скоростных веток. Развитие транспортного каркаса влечет за собой решение целого ряда важных градостроительных проблем, среди которых:

– **управление миграционным потоком**, что позволит снизить приток населения из периферийных районов в крупные города, т. к. за последние несколько лет, по данным переписи населения, численность населения крупнейших и крупных городов возросла, но это следствие механической миграции, а не естественного прироста;

– **разгрузка транспортной системы крупных мегаполисов** путем снижения миграционного потока и поэтапного снижения численности населения в крупнейших городах и высокоурбанизированных системах;

– **возможность строительства крупных производств за пределами мегаполисов**, обеспечив периферийные районы страны рабочими местами и возможностью населения крупных городов достигать мест приложения труда за сравнительно короткий промежуток времени (при помощи скоростного железнодорожного транспорта);

– **организация транспортно – логистических комплексов**, новой формы коммунально-складской зоны с оптимальными для хранения и доставки грузов условиями с включением в

международную интеграционную сеть, данные комплексы формируются по типу кластеров и позволяют создавать новые рабочие места;

– **оптимизация экологической обстановки** за счет высокоскоростного железнодорожного транспорта, который отличается исключительно малым воздействием на окружающую среду и требует малых территорий;

– **улучшение качества жизни** путем популяризации высокоскоростного железнодорожного транспорта, избавление крупных и крупнейших городов от пробок и заторов и, как следствие, снятие психологической и социальной напряженности у населения, нарушающей нормальный ритм жизни.

Для осуществления такого рода проекта необходима законодательная база, которая позволит произвести ревизию железнодорожных территорий, выявить резервные участки, которые могут быть переданы в пользование городу, уплотнить территорию городского железнодорожного узла, выделить территории под строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей. Одним словом, произвести полную реконструкцию железнодорожного комплекса в целом, который так остро в этом нуждается.

Необходимы радикальные меры для решения ситуации, сложившейся в крупных и крупнейших городах страны на государственном и муниципальном уровнях

Сам крупный город претерпевает в настоящее время функционально-организационные преобразования. Меняется состав функционального зонирования при переходе от индустриально-городской к агломерационной стадии развития. Разработка новых градостроительных рекомендаций по рациональному преобразованию городской среды базируется на фундаменте современных общемировых тенденций, к которым относится устойчивое развитие. «Устойчивое развитие предполагает стабильно нарастающий прогресс в развитии экономики,



Рисунок 5 Проект реконструкции вокзального комплекса, г. Штутгарт

повышении качества жизни населения, достижении рационального природопользования и экологической безопасности. Устойчивое развитие (sustainable development) – процесс изменений, в котором эксплуатация природных ресурсов, направление инвестиций, ориентация научно технического развития, развитие личности и институциональные изменения согласованы друг с другом и укрепляют нынешний и будущий потенциал для удовлетворения человеческих потребностей и устремлений» [3, С. 11]. Как видно из сопоставления цитат в первой и второй странице данной статьи, современное положение в градостроительстве РФ не вполне располагает к устойчивому развитию урбанизированных систем.

«Отечественная культура транспортно-градостроительного планирования нуждается в восстановлении. Необходимо взять все ценное из учебников, по которым учились поколения проектировщиков, создавшие наши сегодняшние города, тщательно осмыслить опыт за-

рубежного планирования и поддержать развитие новой транспортной науки» [1, С. 21].

В аспекте рассматриваемой проблемы о роли железных дорог в функционировании крупных городов следует согласиться с тезисом о преобладающих сейчас центробежных силах, создающих по вылетным направлениям «коридоры роста по осям каркаса, за которым следует формирование новой, охватывающей все большие территории целостности» [4, С. 10].

В заключении необходимо подчеркнуть, что создание комфортных условий проживания в крупных городах и агломерациях напрямую связано с эффективной градостроительной деятельностью. Для того, чтобы эта деятельность была эффективной, актуальна разработка теоретических основ градостроительства в новых социально-экономических условиях. Транспортно-коммуникационный каркас является стержнем градостроительного организма города и вопрос его преобразования – первостепенная задача сегодняшнего дня.

2.06.2011

Список литературы:

1. Петрович М.Л. Градостроительный подход к решению транспортных проблем // Город и транспорт, №6 (31), 2010.
2. Митягин С.Д. Материалы по градорегулированию. Сборник статей, докладов и документов. 2007-2008 г. Часть 1., СПб 2008.
3. Чистобаев А.И., Красовская О.В., Скатерщиков С.В. Территориальное планирование на уровне субъектов России: Монография.– СПб.: СПбГУ, НИИ «Энко», Издательский дом «Инкери», 2010.
4. Яковлев И.Н. Закономерности формирования, тенденции эволюции и механизмы устойчивого развития градостроительных структур высокоурбанизированных объектов Российской Федерации. Автореферат на соискание ученой степени доктора архитектуры, СПб, 2010.

Сведения об авторах: **Клочкова Ольга Николаевна**, доцент кафедры архитектуры Строительно-архитектурно-дорожного института Саратовского государственного технического университета, кандидат архитектуры, доцент. 410056 г. Саратов ул. Политехническая 77. САДИ СГТУ, тел., факс: 8(8452) 99-88-97; e-mail: klochkovasaratov@mail.ru

Лапшев Евгений Игоревич, аспирант кафедры архитектуры Строительно-архитектурно-дорожного института Саратовского государственного технического университета 410056 г. Саратов Политехническая 77. САДИ СГТУ, тел. 8 (8452) 99-88-97; e-mail: jon83@list.ru

UDC 911.3

Klochkova O.N., Lapshev E.I.

Saratov state technical university, jon83@list.ru; klochkovasaratov@mail.ru

THE PREREQUISITES FOR TRANSFORMATION OF RAIL ROAD AREAS IN MAJOR CITIES AND AGGLOMERATIONS

This article analyzes the modern urban situation in major cities and metropolitan areas in relation to the problems of transport-communication framework transformation. It considers prerequisites for modernization of railways in urbanized systems. The ways and directions of this modernization are proposed.

Key words: transformation prerequisites, framework, city fabric, transformation of functional zoning, sustainable development.