

УДК 711.

**ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ В СИСТЕМЕ
КРАСНОЯРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ**

Новичкова М.В.

Научный руководитель – доцент Кукина И.В.

Сибирский федеральный университет, г. Красноярск

В преодолении хаотичности развития транспортной инфраструктуры крупных городов одна из главных ролей отводится многофункциональным транспортным узлам. Они, как правило, складываются в местах пересечения разных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, водного, воздушного и т.д. Железнодорожные станции, автовокзалы, речные и морские порты обрастают разветвленной сетью сопутствующего обслуживания. Особое значение в формировании таких узлов во всем мире отдается региональным градостроительным системам (агломерациям, статистическим округам, графствам, конурбациям и пр.)

На смену проблеме перегрузки подвижного состава общественного транспорта пришла проблема перегрузки улиц потоками индивидуального транспорта. Проблема транспортного обеспечения периферийных районов уступила первые позиции проблеме обеспечения перевозок в направлении центра города. Транспортная доступность рекреационных зон вынуждает рассматривать улично-дорожные сети города и пригорода как единую транспортную инфраструктуру, обеспечивающую жизнь “большого города”.

Для разрешения транспортных проблем в крупных городах в процессе реконструкции в числе прочих задач предусматриваются: расширение старых улиц и пробивка новых магистралей для улучшения транспортных связей между различными районами города; обеспечение безопасности городского движения посредством перестройки магистралей и улиц; отделения транспорта от пешеходов (строительство транспортных развязок, транспортных туннелей, переходов и пр.); формирование многофункциональных транспортных узлов.

Для того чтобы Красноярская агломерация, состоящая из большого количества населенных мест (Сосновоборск, Дивногорск и населенные пункты пригородного Березовского, Манского, Сухобузимского и Емельяновского районов) успешно функционировала как единый организм нужна четко отлаженная транспортная инфраструктура, где согласованно взаимодействуют разные виды транспорта. А виды транспорта в свою очередь состыковываются в узлах, которые должны формироваться в зависимости от функционального предназначения будь то Аэро-Хаб, пересадочный узел с электрички на автобус, перехватывающие парковки, сопровождающие специальный режим движения автобусов, трамваев, троллейбусов. Соответственно, как функция, так и архитектура транспортных узлов должны быть разработаны и типизированы.

Красноярская Агломерация может стать крупным транспортным узлом и будет способствовать увеличению доли России в международном транспортном транзите. Благоприятное географическое положение в центре геостратегического треугольника и наличие развитой транспортной инфраструктуры будет являться важным конкурентным преимуществом Красноярской агломерации. По территории агломерации проходят три трассы федерального значения, что увеличивает возможности Красноярской Агломерации по привлечению транзитного грузопотока и, как следствие, созданию транспортных логистических узлов. Дополнительным преимуществом является наличие Транссибирской железнодорожной магистрали и речного пути – порты и вокзалы агло-

мерации могут стать распределительными узлами для товаров и пассажиропотоков, следующих по территории Сибири.

Под транспортными узлами понимаются железнодорожные станции, речные пристани, речные и морские порты. Они выполняют следующие функции: экономические, транспортные, технические, политические, культурные и функции международных связей. Транспортный узел – это пункт, в котором сходятся не менее 2-3 линий одного вида транспорта. Когда в одном населённом пункте сходятся пути сообщения различных видов транспорта, он называется комплексным. Здесь ярко прослеживается взаимосвязь различных видов транспорта. В комплексных транспортных узлах осуществляется перевалка грузов и посадка пассажиров. Транспортные узлы бывают государственного, межрайонного, районного и местного значения. Кроме того, транспортные узлы классифицируются по назначению, сочетанию видов транспорта, по выполняемым функциям, по транспортному балансу, по величине грузооборота. Комплексные транспортные узлы могут иметь также сочетания: железнодорожно-водные, железнодорожно-речные, железнодорожно-морские, железнодорожно-автомобильные, водно-автомобильные.

Организация новых маршрутов вследствие оптимизации транспортной сети предполагает введение новых остановочных павильонов, рядом с которыми необходимо разместить соответствующие средства технического регулирования. Развитие скоростного вида транспорта, напрямую связано с созданием транспортно-пересадочного комплекса. При транспортно-пересадочном узле обязательно присутствует связь с перехватывающей парковкой. Перехватывающие парковки создаются с целью улучшения движения транспорта, упорядочения отстоя транспорта и служат для временного хранения автотранспортных средств с взиманием платы за фактическое время нахождения транспортного средства на месте стоянки. Это плата за пользование городской инфраструктурой. Благодаря процессу автомобилизации размываются границы городов. Городское население все активнее переселяется в пригород, превращая эту часть территории в продолжение города. Поэтому транспортная доступность рекреационных зон вынуждает рассматривать улично-дорожные сети города и пригорода как единую транспортную инфраструктуру, обеспечивающую жизнь “большого города”.

В странах Европы, начиная с 70-х, а в США с 60-х годов, приняты национальные программы создания сети внеуличных скоростных городских магистралей, являющихся продолжением пригородных автомагистралей. Такая сеть дорог, обладающая высокой (практически неограниченной) пропускной способностью, вытягивает на себя до 80% городского движения. Создание внеуличной сети городских дорог требует времени и средств, но альтернативы в решении транспортной проблемы города ей нет.

Сравнение отчетов последних лет о состоянии и планах развития транспортной инфраструктуры российских городов с отчетами и планами 1970-х – 1980-х годов показывает существенную трансформацию проблем в работе транспортной системы города и ориентиров ее развития.

Одной из задач развития транспортной инфраструктуры должно стать формирование многофункциональных транспортных узлов на пересечениях разнородных, разнородных видов транспорта. Отдельные узлы должны быть сформированы в соответствии с функциональными зонами как-то хабы портово-вокзальные, складские, перехватывающие парковки на пороге рекреационных и заповедных историко-культурных зон и др. Для этого следует разработать типологию и классификацию многофункциональных транспортных узлов, рассмотреть возможность включения их архитектурные образы в ансамбль города.