

Особенности городов в зонах влияния трансграничных территорий и факторы, определяющие их особый статус

В. С. Коваленко, М. В Губина, *Харьковская национальная академия городского хозяйства*

Рассматривается роль города, находящегося в зоне влияния трансграничной территории с учётом функционально-планировочной структуры региона, его численности населения и ресурсного потенциала территории для её целевого предназначения, процентный состав всех групп населения.

В результате обследования города, расположенного в условиях ближайшей зоны влияния транспортного коридора (Белоконь Ю.Н.), определяются природно-ландшафтные условия данной зоны, её градостроительное освоение и ёмкость, а также характер использования функциональных зон и сложившейся архитектурно-планировочной структуры, благоустройство и озеленение города.

В качестве методологии принято рассмотрение архитектурной среды с точки зрения триады: «Природа-общество-архитектура», где природа представлена в качестве одного из базовых факторов.

Рассматривая историко-архитектурную среду, как среду сформировавшихся под влиянием суммы факторов, влияющих на развитие становления мировоззрения человека, мы можем отметить отрицательное влияние нарушенной среды (в результате человеческой деятельности) и положительное влияние восстановленной, сохранённой среды обитания человека.

Жолтовский И.В. сформулировал роль природы в архитектуре так: «...Архитектор, создавая...ансамбль, должен иметь в виду природу как то конечное целое,...которому он должен подчиняться...»

В связи с этим при прокладке или трассировки транспортного коридора следует принимать во внимание сложившийся историко-культурный потенциал находящийся в зоне влияния.

По словам Ф. Бэкона «архитектура - усваивает прошлого и предвидит будущего». Этим он выразил характер и задачи реконструкции городов в зонах влияния трансграничных территорий, в том числе таких крупных как Киев, Харьков или Петербург. Появляются транспортные коридоры связывающие архитектурную и природную среду (зелёные диаметры), появляется дополнительная антропогенная нагрузка на территорию, благодаря увеличению транзитных перевозок и пассажиров, новый качественный уровень трактовки сервисных (культурно-бытовых) и туристических услуг (новые центры, для проведения досуга), появляются новые источники капиталовложений. Это, в свою очередь, создаёт предпосылки для увеличения населения в городе и расширения его территории.

Из-за большого количества незанятого населения или из-за разного уровня жизни в соседних странах, в городах в зонах влияния трансграничных территорий более выражен фактор дневной или суточной трудовой миграции. Такая миграция стимулирует рост путепроводов и количество пассажироперевозок, уменьшает безработицу и положительно влияет на экономику региона в целом.

В этих городах могут появляться целые этнорайоны, с компактным проживанием бывших граждан из соседней страны, например «Чайнатауны», что в свою очередь становится предпосылкой для открытия консульств и дипломатических представительств в этих городах, а также придания им статус свободных экономических зон.

Субъект активно отражает объективную действительность, конкретно-исторические условия в их совокупности. Образ жизни людей, социальная психология, технологические условия и эффективные направления строительства, климатические условия, другие явления – детерминируют конкретный градостроительный поиск. Эти многообразные влияния трансграничных территорий и есть те факторы, определяющие особый статус этих городов.