

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КОМПОЗИЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРУКТУРЫ СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА

Л. С. МАРТЫШОВА,

*Харьковский национальный университет городского хозяйства
имени А. Н. Бекетова (г. Харьков, Украина)*

E-mail: larymarkaz@gmail.com

Транспортная структура города с момента своего возникновения постоянно претерпевала изменения в связи с постепенным увеличением пассажирских и грузовых потоков, а также развивающимися видами транспорта. Ситуация усугубилась с появлением автомобильного транспорта, а период промышленного развития городов и вовсе ее изменил. Активно развивалась структура рельсового транспорта, появилось метро, наполнив движением подземное пространство города, а спустя некоторое время – монорельс «завоевал» надземное пространство, явив собой третий по вертикали уровень транспортной системы города.

Трехуровневая, а порой, и четырехуровневая (воздушный транспорт, к слову, также активно развивался, занимая еще один вертикальный «ярус») структура захватывала умы футуристов всего мира, являя человечеству немислимые для своего времени транспортные и объемно-планировочные структуры. Современный город, стремительно развивающийся сегодня, активно развивает и использует эти немислимые когда-то идеи.

Градостроители из века в век работали над улучшением условий транспортной структуры города и гармонизацией городского пространства, добиваясь сокращения структурно-планировочных противоречий между транспортом и городской средой, охраной естественных ресурсов и экономией энергии и финансовых средств.

Сегодня крупные города мира, мегаполисы, особенно те, которые имеют богатую историческую, композиционную и ландшафтно-архитектурную основу градостроительной структуры, сталкиваются с проблемой ее сохранения в условиях неуклонного роста и развития города, а следовательно и его транспортной структуры.

Крупные города имеют сложную транспортную инфраструктуру, включающую отдельные подсистемы, как правило, нескольких видов внешнего транспорта (железнодорожного, морского, речного, автомобильного, воздушного), взаимодействующих с внутренним (городским общественным и индивидуальным) транспортом в организации массовых пассажирских и грузовых перевозок.

Особенно интересен градостроительный аспект структуры подземных и надземных транспортных линий, не только в своем утилитарном значении (т. к. разгружает улично-дорожную сеть города), но и в композиционном и архитектурно-пространственном. Эти структурные линии не только не дублируют автотранспортные магистрали города, но и обогащают градостроительную его структуру. Они не только соединяют «иным путем» уже существующие композиционные узлы и общественные центры города, усиливая их значение и улучшая доступ, но и создают новые. Новые узлы и элементы структуры становятся основой более разветвленной и сложной градостроительной структуры.

Так, например, подземная транспортная структура (метрополитен) соединяет существующие основные композиционные узлы города по кратчайшему расстоянию под землей. Надземная структура (монорельсовый транспорт) – по территориям, зачастую «неудобным» для прокладки улично-дорожной сети города, имея при этом преимущество перед «подземкой» в виде широкой обзорности открывающихся видов города с непривычного ракурса по всем сторонам движения из-за поднятия транспортных линий на определённую высоту.

Наряду с явными преимуществами и новыми богатыми возможностями для градостроителей: способность преодолевать крутые уклоны, высокая скорость и широкая обзорность, пониженная шумность и быстрота строительства, у монорельсового транспорта есть и недостатки: расход электроэнергии, отсутствие стандартизации и потенциальная опасность падения с высоты.

В целом, одной из важнейших градостроительных задач современного города сегодня становится улучшение условий транспортной доступности, объединение городского пространства, сокращение структурно-планировочных противоречий. Градостроительные структуры крупных городов имеют комплексную инфраструктуру, объединяющую отдельные подсистемы: композиционную, функциональную, транспортную и т.д. Транспортная структура, объединяющая нескольких видов внешнего транспорта (железнодорожного, морского, речного, автомобильного, воздушного), с городским общественным и индивидуальным транспортом в организации перевозок, становится главным связующим элементом всей структуры в единое гармоничное целое.