

Секция «Экономическая, социальная, политическая география и туризм»

Закономерности развития городских транспортных узлов на примере станций метрополитена

Научный руководитель – Кириллов Павел Линардович

Кокорин Денис Вадимович

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра экономической и социальной географии России, Москва, Россия

E-mail: dvkokorin@mail.ru

Эффективность мер по развитию города, особенно в условиях ограниченного бюджета, зависит в том числе от учёта закономерностей его пространственно-структурного развития. Понимание пространственной структуры города как иерархической системы узлов и путей, вокруг которых формируются ареалы различной человеческой деятельности, а узловых районов как основных составляющих единиц городского пространства [1] позволяет отвести особое место транспортным узлам. Структура города, обслуживаемого общественным транспортом, в значительной степени формируется за счёт взаимодействия людей с такими узлами - остановочными пунктами. Пространственная самоорганизация населения приводит к сходным формам устройства структуры вокруг узлов. Индикатором её трансформаций могут служить изменения в размещении предприятий сферы услуг. Станции метрополитена как узлы в крупнейших городах притягательны для населения и, соответственно, объектов сферы услуг и способны оказывать значимое воздействие на пространственную структуру.

Исследование динамики развития полос и очагов концентрации предприятий сферы услуг в районах новых станций метрополитена за период с 2003 по 2020 годы (по спутниковым снимкам и фотопанорамам интернет-сервисов Google Earth, Google Maps и Яндекс.Карты) в семи российских городах, имеющих этот вид транспорта (Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Новосибирск, Екатеринбург, Самара, Казань), показало, что станции как узловые элементы структуры служат скорее её укреплению, встраиваясь в существующую систему отношений. Развитие структуры при размещении станции в районе действующего транспортного узла (перекрёсток, остановочный пункт наземного транспорта) зависит от уровня иерархии последнего и более характерно для периферийных районов. Вероятно, более высокое место в иерархии занимает узел, обеспечивающий лучшую доступность центра города по времени достижения. Совмещение станции и локального центра (или нескольких) узлового района усиливает локальный центр, но если в иерархии узлов или путей, его образующих, он стоит ниже метрополитена, то станция фактически переподчиняет и поглощает его, формируя новое ядро.

Формирование узловых ядер и развитие связей в районах станций метрополитена занимает в среднем от 2 до 5 лет после открытия станции. При размещении станции в окружении жилых районов в периферийной части города и достаточной удалённости от его границы более характерна концентрация объектов сферы услуг в линейной форме - полосами вдоль элементов улично-дорожной сети до 600-850 м, что должно указывать на большую площадь узловых районов станций; для всех других случаев более характерна очаговая (в ядре) концентрация на расстояниях до 300 м от выходов станции. Появление новых связей возможно при наличии в районе станции неосвоенных участков территории или значимых фокусных мест вне зоны ядра (в сформированных районах). Структурная развитость и основные направления развития узловых районов станций метрополитена определяются их взаимодействием с линейными элементами пространственной структуры - в частности, близостью магистральных путей и городской (районной) границы.

Источники и литература

- 1) Высоковский А. А. Правила землепользования и застройки: руководство по разработке. Опыт введения правового зонирования в Кыргызстане. Бишкек: Ега-Басма, 2005.