

АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ РЕШЕНИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ В Г. АСТАНЕ

Мулдагалиева А.М.

*Мулдагалиева Айнура Муратовна – магистрант,
кафедра архитектуры и дизайна, факультет управления земельными ресурсами, архитектуры и дизайна,
Казахский агротехнический университет им. С. Сейфуллина, г. Астана, Республика Казахстан*

Аннотация: в статье представлены актуальность формирования транспортно-пересадочных узлов и ключевые архитектурно-планировочные решения объектов в региональных условиях города Астана.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортно-пересадочный узел, архитектурно-планировочные решения.

Главой государства обозначена важнейшая задача для Казахстана по вхождению в число 50 наиболее конкурентоспособных стран мира. Успех реализации данной задачи зависит от эффективного развития отечественных предприятий, полного раскрытия экспортного и транзитного потенциала, развития транспорта и инноваций, максимально эффективного использования имеющихся ресурсов [1].

В условиях глобализации и динамично развивающихся экономических взаимоотношений транспорт играет системообразующую роль, обеспечивая интеграцию регионов, стран и даже континентов.

Транспорт и транспортная инфраструктура выступает как часть инфраструктуры рынка услуг, способствуя перемещению грузо- и пассажиропотока.

Эффективность функционирования транспортной системы определяется ее конкурентными преимуществами, скоростью и качеством предоставляемых услуг с использованием инновационных и современных технологий, интеллектуальных систем и развитой логистики.

В свою очередь, это ставит задачу формирования эффективной модели управления системой пассажиров, грузо- и товародвижения, включая комплексную автоматизацию и информатизацию.

Развитие транспортно-пересадочного узла в городе Астана является злободневным вопросом.

От качественной работы транспорта, надежности и безопасности всех видов передвижений во многом зависит доступность административных, медицинских, учебных и культурных учреждений, центров торговли и других услуг. Урбанизация городов будет неуклонно возрастать в ближайшие годы, требуя все более эффективной и устойчивой политики городской мобильности [2].

В связи с улучшением жизни населения увеличилась возможность приобретения средств передвижения вне общественного транспорта, тем самым повышается уровень автомобилизации населения.

Потребность в дорожном пространстве продолжает расти, что объясняется увеличением количества автомобилей и ростом потребности в мобильности. В этой связи, развитие транспортно-пересадочного узла способно решить ряд вопросов по оптимизации транспортных процессов.

По генеральному плану развития города Астаны предусмотрено проектирование ряда транспортно-пересадочных узлов на основных вылетных транспортных магистралях.

Транспортно-пересадочный узел будет служить площадкой для парковки частного транспорта за пределами города и пересадки на общественный вид транспорта для дальнейшего передвижения в город.

В Казахстане на данный момент транспортно-логистические узлы сформированы на уровне стратегии. Разгрузка потока въезжающего автотранспорта пригородной зоны в город Астану путем формирования транспортно-пересадочных узлов является новшеством в городе Астана и на территории всей Республики в целом.

С повышением уровня урбанизации городов, ростом их населения усиливается роль внешнего транспорта, обеспечивающего многообразные и непрерывно растущие перевозки в междугородных и пригородных сообщениях. Превращение крупных городов в центры групповых систем населенных мест увеличивает интенсивность межрайонных поездок населения в основном с культурно-бытовыми и трудовыми целями. Таким образом, формирование наиболее оптимальных архитектурно-планировочных и градостроительных решений проектирования транспортно-пересадочных узлов в современном контексте активно развивающихся агломераций является актуальным и злободневным вопросом.

В развитых странах уже накоплен значительный опыт формирования транспортно-пересадочных узлов, зачастую называемых за рубежом Park&Ride. На основании изученной литературы и международного опыта были выявлены основные архитектурно-планировочные требования, предъявляемые при проектировании транспортно-пересадочных узлов [3]:

- удобство использования;
- удобство формирования интермодального транспорта;
- скорость/ быстрота использования;
- защита от погодных условий, обеспечение комфорта;

качество внешней и внутренней атмосферы;
простота восприятия пространства и навигации;
доступность пересадки;
безопасность использования;
доступность и удобство для всех групп населения и т.д.

С учетом данных критериев был проведен опрос респондентов города Астана и прилегающей территории Акмолинской области, а также специалистов в сфере архитектуры и градостроительства, занимающимися вопросами территориально-пространственного развития агломераций.

Транспортно-пересадочный узел помимо транспортных функций должен предоставлять дополнительные услуги населению. При анализе возможных функций большинство респондентов выделили необходимость предоставления культурно-развлекательных, торговых, а также сопутствующих транспортных услуг для пассажиров, прибывающих на личном транспорте с целью дальнейшего использования общественного транспорта (автомойка, СТО и т.п.).

В части градостроительных требований к организации ТПУ респонденты выделили необходимость:

1) максимального разграничения транспортных и пешеходных потоков по главным и относительно второстепенным направлениям;

2) беспрепятственного подъезда к комплексу зданий, сооружений ТПУ и стоянок общественного, специального и индивидуального транспорта;

3) пешеходной доступности ко всем сооружениям и объектам ТПУ с учетом требований маломобильной группы населения (инвалиды, престарелые, пассажиры с детьми);

4) рационального использования городских территорий.

Большинство респондентов также выделило необходимость обеспечения адекватного качества условий в период ожидания.

В целом, проведенное исследование показало, что при проектировании транспортно-пересадочных узлов необходимо учитывать следующие факторы:

напрямую влияющие на ход архитектуры (транспортные, инженерные, природно-климатические, социально-экономические, архитектурно-конструкторские факторы);

влияющие на производственную структуру комплекса (пропускная способность, особенности конструкций, основной тех. процесс, выбранные функции);

факторы объемно-планировочных решений (градостроительное значение в системе существующей застройки, функциональное назначение, вместимость) и т.д.

Формирование архитектурно-планировочных и градостроительных решений транспортно-пересадочных узлов с учетом местного контекста, передового мирового опыта будет способствовать улучшению стратегического и текущего планирования индивидуального транспорта г.Астана, уменьшению экологических проблем.

Список литературы

1. Послание Президента Республики Казахстан – Лидера нации Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана. Стратегия «Казахстан-2050»: Новый политический курс состоявшегося государства.
2. Национальный доклад к конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию – ХАБИТАТ III, 2016.
3. *Черныш Н.А.* Региональные особенности проектирования. Астана, 2005.