

ПРИЗНАКИ ИНТЕРМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

Черноплекая А.Н.,

научный руководитель канд. архитектуры Кукина И.В.

Сибирский федеральный университет

В научной литературе встречается большое разнообразие названий интермодальных узлов: общественно-транспортный узел [3], многоуровневые транспортные сооружения и узлы [2], пересадочный узел или комплекс [1], транспортный хаб [4], транспортный центр [8], интермодальный центр [5], станционно-вокзальный комплекс [6], вокзальный комплекс с коммерческим центром [7]. Ниже, рассмотрим каждый подробнее.

Общественно-транспортный узел согласно Оглы И.Б. – это не только элемент городской структуры, концентрирующий разнообразные объекты обслуживания, транспорта и многочисленные группы населения в городе, но и фокус концентрации и распространения общественного прогресса и культурных явлений в жизни общества.

Ведущим принципом пространственной организации **многоуровневых транспортных сооружений и узлов** следует считать обеспечение их компактности как единой системы «городской уличный транспорт – скоростной внеуличный транспорт – вокзал» и разделение основных потоков транспорта и пешеходов по вертикали.

Согласно рассуждениям Власова Д.Н. **пересадочный комплекс** отличается от транспортно-пересадочного узла наличием «пересадочного устройства». Основное назначение такого комплекса – обеспечить комфортные условия пересадки с одного вида транспорта на другой. Для этого в узле предполагается построить сооружение, объединяющее под одной крышей все основные элементы транспортно-пересадочного узла: выходы из станций скоростного внеуличного транспорта, основные пути пешеходного транзита к посадочным перронам наземного пассажирского транспорта, залы ожидания пассажиров наземного транспорта, собственно посадочные перроны, «перехватывающую» парковку. Кроме того, для обеспечения строительства и дальнейшего функционирования комплекса в составе узла возможно размещение площадей торгового, бытового и развлекательного назначения, предназначенных для сдачи в коммерческий наем.

Транспортный хаб — узловой аэропорт или достаточно крупный пересадочный и перегрузочный транспортный узел с необходимым набором сервисов, имеющий подходящее географическое положение.

Транспортный центр Кабаташ в Стамбуле расположится на западном берегу пролива Босфор. Предполагается, что пассажиропоток будет более чем миллион человек в год. Кабаташ будет рассчитан на обслуживание пассажиров метрополитена, трамвая, автобусов, фуникулера и паромной переправы европейской части Стамбула.

Интермодальный центр (Miami Intermodal Center) – многоэтажное сооружение, к которому подходят многие маршруты разных видов транспорта; в состав центра входит новый железнодорожный вокзал Майами-Центральный.

Станционно-вокзальный комплекс. Первоначально узел представляет собой железнодорожный вокзал, но по мере увеличения пассажиропотока возле него сосредотачиваются маршруты и линии других видов городского общественного транспорта, таких, как метрополитен, автобус, скоростной трамвай. Вокзал перестраивается, расширяется, появляются широкие конкурсы, которые обеспечивают комфорт пассажирам.

Вокзальный комплекс с коммерческим центром Париж-Сен-Лазар – полюс сосредоточения большого числа пассажиров различных видов транспорта, где размещение предприятий торговли и услуг на путях перемещений больших масс людей будет полностью отвечать современным тенденциям потребления.

Все, вышеперечисленные узлы, по сути, являются общественными комплексами как минимум общегородского значения. Градостроительная классификация определяет положение транспортно-пересадочного узла относительно системы центров. Исходя из этого, можно классифицировать транспортно-пересадочные узлы центрального ядра города, городского общественного центра, локального общественного центра и расположенные вне системы городских центров [1]. Интермодальные узлы не возникают как объекты нового строительства, а развиваются путем преобразования и реконструкции транспортного узла более низкого ранга. Интермодальные узлы формируются, как правило, в знаковых местах, связанных с важными культурными и социальными явлениями в жизни горожан. Помимо этого, на формировании интермодального транспортного узла влияет наличие общественных пространств, расположение в структуре города, удаленность от городского центра, количество и качество связей с транспортной сетью города. Интермодальный транспортный узел, будучи элементом городской инфраструктуры, является местным подцентром обслуживания и несет в периферийные районы города элементы центрального ядра, являясь развитием общегородского центра. Потенциально, интермодальный транспортный узел способен нести в себе и развивать разнообразие городской жизни и среды, включаться в ткань города и развиваться вместе с ней.

Резюмируя вышесказанное можно выделить признаки интермодального узла:

- осуществление функции комфортной и быстрой пересадки с одного вида транспорта на другой, а также взаимосвязи и/или интеграции различных видов транспорта;
- наличие знаковых городских объектов в его структуре;
- наличие местного районного и/или городского подцентра;
- наличие разнообразной городской среды, если узел в черте города;
- наличие обслуживающей и торгово-развлекательной инфраструктуры.

Список литературы:

1. Власов Д.Н. Транспортно пересадочные узлы крупнейших городов (на примере Москвы): Монография. – М: Изд-во АСВ, 2009. – 96 с.
2. Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы. – М.: Стройиздат, 1981. – с. 60 – 148.
3. Оглы, И.Б. Функционально-пространственное развитие общественно-транспортных узлов крупнейшего города (на примере Новосибирска)[Текст]: автореф. дис. на соиск. учен. степ. канд. арх. (18.00.04)/ Оглы Ирина Борисовна; ЛИСИ – Ленинград, 1991, - 29 с.
4. Казначеев Д.А. Организация хабов как условие развития транспортной системы российских регионов / Инновационная экономика и промышленная политика региона (ЭКОПРОМ-2011) /под ред. д-ра экон. наук, проф. А.В.Бабкина: труды Международной научно-практической конференции. 26 сентября – 2 октября 2011 года. Т.1. – СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2011. – 556 с.
5. Рельсовая связь с аэропортом Майами [Текст] // Железные дороги мира. - 2012. - № 10. - С. 7 : 1 рис. . - ISSN 0321-1495
6. Реконструкция парижского вокзала Сен-Лазар [Текст] // Железные дороги мира. - 2012. - № 7. - С. 5-6 . - ISSN 0321-1495

7. Модернизация крупнейших парижских вокзалов [Текст] // Железные дороги мира. - 2012. - № 2. - С. 19-24 : 11 рис. . - ISSN 0321-1495
8. Транспортный центр в Стамбуле [Текст] // Железные дороги мира. - 2012. - № 12. - С. 4 . - ISSN 0321-1495