

АРХИТЕКТУРНАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРИРЕЛЬСОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Кублицкая О.В.

Научный руководитель: Сысоева О.И.

Белорусский национальный технический университет

Бурный рост городов был связан со строительством крупных промышленных комплексов, возникавших, как правило, вблизи важных транспортных магистралей, и зачастую – вдоль железнодорожных путей. Вокруг этих комплексов стихийно, без четкой планировки, возникали промышленные, коммунальные и жилые кварталы, что привело к формированию больших переходных зон смешанного использования.

Переход от индустриального к информационному обществу позволил переоценить существующее состояние городов, выдвигая на передний план необходимость решения проблем, связанных с нарушением равномерного развития их объемно-планировочной структуры [1]. Кроме этого, многие промышленные объекты утратили свою как социальную, так и экономическую значимость, что привело в результате к образованию пустующих или малоиспользуемых территорий, в том числе и в зоне железных дорог.

Железные дороги в городах Беларуси – это крупные внешние транспортные связи, но одновременно и мощные искусственные границы в городской структуре застройки, часто нарушающие нормальное развитие многих городских подсистем. Обширные городские территории, которые занимает железнодорожный транспорт в центральных районах, а также прилегающие территории коммунально-промышленного использования и санитарно-защитные зоны отрицательно влияют на градостроительные, экологические, визуальные и социальные характеристики города.

2,5 тыс. га, или 12,6 % от застроенной части города Минска, занимают санитарно-защитные зоны от промышленных и коммунальных объектов. И использование этих территорий, их органическое включение в структуру городской среды, проблематично. Крупные промышленные предприятия, большое количество которых размещено в центральной зоне города, включают в себя значительных территории грузовых железнодорожных путей, площадки и склады для погрузки и разгрузки транспорта, а также депо по обслуживанию и уборке грузовых вагонов. С развитием грузовых автомобильных перевозок, а также вследствие утраты некоторыми предприятиями их социально-экономической значимости, существующие грузовые железнодорожные пути в центральной части города Минска остаются малоиспользуемыми.

В пределах территории города Минска существует большое количество грузовых железнодорожных станций, зачастую дополненных обширными площадками погрузки и разгрузки, а также обслуживания грузового транспорта. Так, на Минском отделении дороги для выполнения грузовых перевозок открыты 62 железнодорожные станции. Основные грузовые станции – Минск Южный, Минск Сортировочный, Минск Восточный, Минск Северный и Степянка. Прием и выдача грузов производятся на путях необщего пользования. При этом на станциях Минск Северный, Сортировочный и Восточный производится прием и выдача грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках. Эти станции имеют значительные по протяженности пути для стоянки и выгрузки вагонов, а также обширные территории по обслуживанию грузовых составов и большие площади для хранения грузов.

В центральном ядре города Минска размещены такие крупные грузовые распределительные узлы, как Минск Северный и Минск Сортировочный [2]. Эти территории окружены значительными по площади коммунальными объектами, а также имеют большие санитарно-защитные зоны. Эти факторы оказывают неблагоприятное влияние на прилегающую застройку, ухудшают экологическую обстановку в данном районе и не отвечают требованиям по использованию ценной территории городского центра.

Производственно-коммунальные территории, а также санитарно-защитные зоны и неиспользуемые прирельсовые территории, расположенные в центральной зоне городов Беларуси, имеют большой градостроительный потенциал, но в настоящее время используются не эффективно, а застройка этих территорий нуждается в реконструкции. С учетом того, что около 15% промышленных территорий Минска размещены в центральных зонах города, существует необходимость дополнительных исследований в данном направлении и интенсификация использования городских территорий, а также повышение их экологической устойчивости.

В литературных и нормативных источниках в настоящее время нет четкого определения прирельсовых территорий, однако проблеме трансформации прирельсовых зон посвящены ряд научных трудов и диссертаций. С учетом обобщенных сведений, прирельсовым территориям можно дать следующее определение.

Прирельсовые территории – это территории, занятые железнодорожными путями, а также непосредственно примыкающие к ним, составляющие санитарно-защитную зону и/или полосу отвода земель для объектов железнодорожного транспорта.

Наиболее логично установление границ прирельсовой территории по ближайшим планировочным элементам (улицам, проездам или железнодорожному полотну), учитывая сохранение восприятия планировочной целостности рассматриваемой территории.

В зарубежной практике существует множество разнообразных примеров по использованию прирельсовых территорий и реконструкции прилегающих промышленно-коммунальных объектов. Успешно реализованы проекты в Лондоне, Великобритания (трансформация территории при железнодорожной станции King's Cross), Бильбао, Испания (реновация территории грузового железнодорожного узла в центре города) и Катовице, Польша (организация интермодального транспортного узла и реновация прилегающей прирельсовой территории). В настоящее время выделяют такие направления трансформации прирельсовых территорий, как создание интермодальных транспортно-пересадочных узлов на основе существующей железнодорожной инфраструктуры и развитие общественного и многофункционального направления использования прилегающих к железнодорожным путям территорий; вынос грузового движения промышленных и коммунально-складских объектов за пределы центральных планировочных зон города и развитие пассажирской инфраструктуры, а также оздоровление промышленной территории и создание зеленых зон в прирельсовых территориях, нехватка которых очевидна в условиях центральных зон современных городов [3].

Современные крупные города испытывают такие градостроительные проблемы, как чрезмерное разрастание городской структуры, нехватка свободных площадей в центральной части города, наличие больших неэффективно используемых территорий (коммунальные и складские зоны). В этих условиях очевидны преимущества трансформации прирельсовых территорий, позволяющие существенно увеличить эффективность использования городских земель.

Литература

1. Канунников, М.Н. Многофункциональные комплексы в прирельсовых территориях современного города (на примере Москвы): автореф. дис. канд. архитектуры: 18.00.02 / М.Н.Канунников; Моск. архит. инст-т. – Москва, 2002. – 28 с.
2. Белорусская железная дорога 1865-2016 [Электронный ресурс] / Корпоративный сайт БелЖД. – Минск, 2016. – Режим доступа: <http://www.150let.rw.by>. – Дата доступа: 05.05.2016
3. Ключкова О.Н., Лапшев Е.И. Предпосылки преобразования территорий железных дорог в крупных городах и агломерациях / О.Н. Ключкова, Е.И. Лапшев // ГОУ ВПО «Саратовский государственный технический университет». – 2011. - № 9 (128). – С. 106-110