

DOI: 10.17117/na.2015.10.03.487

<http://ucom.ru/doc/na.2015.10.03.487.pdf>

Поступила (Received): 29.10.2015

Бабкин Р.А. Транспортный каркас как фактор выделения стадий формирования постиндустриальной агломерации на примере Санкт-Петербурга

Babkin R.A.
Transport infrastructure as a factor in the selection
stages in the formation of post-industrial
agglomeration on the example of St. Petersburg

Агломерация немыслима без надёжного транспортного комплекса, так как роль транспортного фактора повышается с увеличением порядка сложности городской системы. Очевидно, что город не может развиваться быстрее своего транспорта, и недоразвитость транспортной инфраструктуры представляет серьёзную опасность для его развития. Историческое развитие транспортной сферы значительно повысило мобильность населения, тесно связало воедино ранее обособленные расселенческие структуры во многом предвосхитив формирование агломераций постиндустриального типа

Ключевые слова: транспортный каркас, стадии формирования агломерации, Санкт-Петербургская агломерация

Agglomeration is inconceivable without reliable transport complex, as the role of the transport factor increases with increasing order of complexity of the urban system. It is obvious that the city can not grow faster than its transportation, and underdevelopment of transport infrastructure represents a serious threat to its development. The historical development of the transport sector significantly increased the mobility of the population, are closely linked together previously isolated population distribution structure in many ways anticipating the formation of post-industrial agglomerations

Key words: transport structure, stage of formation of the agglomeration, Saint-Petersburg agglomeration

Бабкин Роман Александрович

Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова

г. Москва, Ленинские горы, 1

Babkin Roman Aleksandrovich

Moscow state university named M.V. Lomonosov
Moscow, Leninskie Gory, 1

Стадийность в формировании агломерации постиндустриального типа. Необходимое развитие структуроформирующих магистралей города и агломерации, является важной социально-экономической и градостроительной задачей, решение которой должно обеспечивать расчётное качество транспортного обслуживания территорий, находящихся в зоне непосредственного влияния магистралей, по затратам времени и пропускной способности в часы пик. Обеспечение гарантированного транспортного обслуживания

территории агломерации достигается лишь при условии, когда вся её площадь перекрывается зонами влияния структурообразующих магистралей.

Уже сейчас, многие агломерации европейских, американских и азиатских стран перешли к постиндустриальной стадии развития агломерации. Большое количество агломераций, сейчас проходят этот процесс. В их числе и Санкт-Петербург.

В формировании агломерации одну из важнейших ролей играет транспортный каркас, в то же время стоит отметить тот факт, что на деле элементы транспортной инфраструктуры зачастую имеют второстепенное значение при строительстве многих новых районов. В дальнейшем же, если роль транспортного каркаса будет недоучтена, в частности при принятии нового Генерального плана Санкт-Петербурга, будут наблюдаться процессы, связанные с невозможностью выполнения функциональной нагрузки каркасом и значительно сдерживающие развитие агломерации.

Переход от индустриальной агломерации к постиндустриальной происходит в результате комплекса социально-экономических процессов, изменяющих функциональную и пространственно-территориальную структуру агломерации. На основе этих процессов я предлагаю выделить три стадии в результате поступательного развития последовательно сменяющих друг друга. Назовём их трансформацией, коагуляцией и интенсификацией.

Стадия первая – трансформация. Данная стадия предполагает укрупнение рынка труда, при этом в отличие от индустриальной агломерации, рабочие руки задействуются не столько в сфере производства сколько в сфере услуг. Наиболее динамичными трансформирующимися районами являются районы центральной территориальной подсистемы агломерации, как следствие именно в них создаются основные рабочие места, растёт занятость населения и их доходы. А жители агломерации могут позволить себе тратить больше денег на транспорт.

Следствием этого процесса, является рост маятниковой миграции экономически активного населения, которая перегружает транспорт в часы «пик». Ещё сильнее усугубляет нагрузку на транспорт потребительская миграция также направленная преимущественно в центральные городские районы, где сосредотачиваются многие важные торговые, развлекательные и культурные центры. В результате происходит коллапс транспортной системы, особенно «вылетных» автомагистралей, метрополитена и пригородных поездов. Транспортный каркас, сформированный в индустриальный период уже не способен справляться с возросшей на него нагрузкой, и без комплексной трансформации перестает способствовать развитию агломерации, и даже способствует замедлению темпов её развития. В то же время процессы маятниковой миграции значительно увеличивают экономическую активность населения и формируют единый для агломерации рынок труда.

С этой стадией тесно связано активное протекание процесса реновации старопромышленных зон города, вынос их за пределы городского ядра или существенная их модернизация. Центр становится преимущественно деловым (офисным) районом. Таким образом, ядро становится производителем услуг, а

функция производителя промышленных товаров передаётся периферийным районам.

Стадия вторая – Коагуляция. Название коагуляция, что значит слипание, сгущение, сцепление, дано данной стадии неслучайно. Именно в этой стадии полностью завершаются процессы реновации промышленных зон в центре и отчасти в субцентре агломерации. Часть функций ядра (потребительские, производственные, развлекательные и т.д.) переносится в субцентры и на периферию, повышая тем самым стоимость земли и инфраструктуры в этих частях агломерации. Это приводит к складыванию центров потребления как внутри города, так и в пригородах, давая им стимул к дальнейшему развитию. Как правило, именно развитие транспортной инфраструктуры обуславливает возникновение этих центров в том, или ином месте агломерации. В результате, такие магистрали как СПб КАД и ЗСД (в перспективе) выполняют не только функцию объездных автодорог, а являются важным концентрирующим экономико-социальным элементом единого транспортного каркаса агломерации: так, на КАД складываются пояса торгово-развлекательных комплексов (ТРК) и логистических центров. Такие ТРК появляются и в основных городах-спутниках. Новые же заводы, ориентированные на рынок Санкт-Петербурга, производители размещают главным образом в Ленинградской области, стремясь снизить, затраты на землю, недвижимость и трудовые ресурсы. Классическим примером этого явления является проект комплексной застройки города Кудрово [3]. Важной чертой данной стадии является рост благосостояния населения и как следствие рост автомобилизации и мобильности жителей [2, с. 91-92].

Стадия третья – интенсификация. Эта стадия (гипотетически) предусматривает усложнение всех видов функциональных взаимодействий внутри агломерации. Тесная взаимосвязь наблюдается не только между ядром и субцентрами, ядром и периферией, и субцентрами и периферией, а между всеми подсистемами, функции центра размываются и переносятся сразу на несколько зон города – «полюсов роста». Но эта интеграция невозможна без высокоинтенсивной интермодальной транспортной системы базирующейся на совершенном (качественно и количественно) развитом транспортном каркасе. В условиях чрезвычайно высокоёмких рынков товаров и услуг такой агломерационной системы, транспортный каркас является катализатором и интенсификатором всех сфер человеческой деятельности.

Роль транспортного каркаса на каждой стадии. На каждой стадии роль транспортного каркаса велика и своеобразна. На стадии *трансформации*, основная роль каркаса сводится, к обслуживанию местных и транзитных пассажиро- и грузопотоков, а особенно сильное воздействие на него оказывает маятниковая миграция, которая перегружает транспортные артерии и узлы в часы «пик». На данной стадии бороться с транспортными проблемами очень сложно, т.к. коллапсы транспортной системы эфемерны. В таких условиях практически любая транспортная система оказывается недостаточно гибкой. Потому противодействие этим проблемам, на данной стадии, лежит не столько в плоскости транспортной инфраструктуры, сколько в общей плоскости градостроительной деятельности, а именно необходимости приближения друг к

другу мест жительства и мест приложения труда. Процессы данной стадии активно наблюдались в Санкт-Петербургской агломерации в 1990-е и 2000-е годы. Сейчас процессы следующей стадии (коагуляции) стали брать вверх, и дальнейшее развитие агломерации будет определяться именно ими.

На стадии *коагуляции*, проблема транспортных коллапсов в часы «пик» остаётся острой, но совершенствование транспортной инфраструктуры и создание многомодальных транспортных систем [1 с. 424], должны помочь несколько снизить нагрузку на транспортно-инфраструктурную сеть. Тем не менее, проблемы на данном этапе по-прежнему серьёзны и решаются преимущественно экстенсивными мерами, такими как масштабное строительство транспортно-инфраструктурных объектов. В Санкт-Петербурге, в частности, это выразилось в строительстве кольцевой автодороги и ЗСД.

На стадии *интенсификации*, в результате уменьшения роли центра, снижается «пиковая» нагрузка, а процесс интеграции и комбинирования различных транспортных систем приводит к минимальным издержкам в области транспортных перевозок. В Петербургской агломерации процессы данной стадии сейчас слабо проявляются, и давать им оценку можно лишь гипотетически. Предполагается, что новые вспомогательные центры деловой активности будут формироваться в районе аэропорта «Пулково», «Морского Фасада» и «Лакта-центра», в ближайшие десятилетия, а органическое включение данных субцентров в ткань агломерации будет сопровождаться комплексным развитием транспортного каркаса вблизи этих зон.

Заключение. Таким образом, транспортный каркас играет определяющую и ключевую роль в ходе трансформации индустриальной агломерации в постиндустриальную, а также обозначает основные векторы и скорость данной трансформации. При этом на всех стадиях сохраняется необходимость грамотного баланса между структурой транспортной системы функционирующей на каркасе и самим каркасом, а его эффективность, и, что самое важное, его способность отвечать требованиям растущей агломерации, зависит не только от инфраструктурного развития самого каркаса, но и от грамотного его использования: разделения потоков, создание баланса между общественным и личным транспортом и т.д.

Список используемых источников:

1. Вучик В.Р. Транспорт в городах удобных для жизни. Москва: Территория будущего, 2011.
 2. Батчаев А.Р., Березин М.П., Власова Т.В., Кадочников Д.В., Лимонов Л.Э., Пахомова О.М., Одинг Н.Ю., Савулькин Л.И., Федоров В.П. Санкт-Петербургская агломерация: пространственное развитие в постсоветский период. СПб: Леонтьевский центр, 2012.
 3. Бозе Э. Городская агломерация старое название – новое содержание // Российское экспертное обозрение. 2007. №4-5.
- URL: <http://demoscope.ru/weekly/2010/0407/analit04.php>