

ГИПОТЕТИЧЕСКАЯ СХЕМА ТРАНСПОРТНО-ПЕШЕХОДНОЙ РАЗВЯЗКИ В «ТОПОЛЬНИКАХ» ГОРОДА НОВОКУЗНЕЦК

И.К. Назаренко, О.В. Матехина, В.В. Шевченко

E-mail: olgamatekhina@yandex.ru

Сибирский государственный индустриальный университет, Новокузнецк, Россия

Аннотация. Предложена гипотетическая схема транспортно-пешеходной развязки в «Топольниках» города Новокузнецк как компонента неизбежно грядущей реорганизации. Показана функционально безопасная схема развязки пешеходных и транспортных потоков, рассчитанная на сегодняшний и перспективный режимы эксплуатации территории. Гипотетическая схема раскрыта на примере конкретной схемы организации развязки.

Ключевые слова: градостроительство, рекреационная зона, пешеходно-транспортная развязка.

HYPOTHETICAL VEHICLE AND PEDESTRIAN TRAFFIC LAYOUT IN «TOPOLNIKI» OF NOVOKUZNETSK

I.K. Nazarenko, O.V. Matekhina, V.V. Shevchenko

E-mail: olgamatekhina@yandex.ru

Siberian State Industrial University, Novokuznetsk, Russia

Abstract. A vehicle and pedestrian traffic layout in Topolniki in Novokuznetsk as an integral component of their inevitable future reorganization is proposed. A functional safe layout of the flow of pedestrian and vehicle movement, calculated for the current and future modes of operation area is given. The hypothetical diagram is revealed on the example of one particular junction lay-out.

Keywords: town planning, city recreation area, pedestrian and vehicle junction.

Если не принимать во внимание некогда существовавший на территории парка «Топольники» (Топольники) незначительный по градостроительному и функциональному масштабам санаторий-профилакторий «Кузнецкого металлургического комбината» (КМК), то с большой степенью достоверности можно считать, что Топольники в течение нескольких десятилетий были монофункциональной пляжной подзоной в специфичной внутригородской контактной зоне, расположенной на границе двух высокоурбанизированных районов города (Центрального и Кузнецкого). Сегодня стало очевидным, что антропогенный компонент контактной зоны (тополиная роща) (рис. 1, 2) нуждается в безотлагательной реанимации, причем не в виде обособленного градостроительного мероприятия, а в составе комплексной реорганизации всей контактной зоны, предусматривающей сохранение

и приумножение посадок тополей и одновременную санитарную защиту главного компонента зоны (водного бассейна реки Томь).

Натурный анализ томской паводковой агрессии показывает, что антагонизм компонентов можно исключить только с помощью преобразования инфраструктуры: частичное или полное дамбирование территории и реорганизация пешеходно-транспортной системы. Заметим, что функциональная схематика системы в достаточной мере прогнозируема уже сегодня, когда Топольники «работают» исключительно в режиме пляжа. Парадигма схемы при любом изменении режима эксплуатации территории Топольников останется неизменной. Речь идет о транспортно-пешеходной межрайонной магистрали, проходящей через Топольники от Коммунального моста через реку Томь до Кузнецкого виадука под железной дорогой,



Рис. 1. Вид на Топольники зимой

идущей в Заводской район города (рис. 3).

В основе гипотетического представления схемы развязки пешеходных и транспортных потоков на отмеченном участке магистрали лежат следующие условия и требования:

- всесезонный круглосуточный временной характер работы развязки;
- максимальная функциональная «чистота» развязки;
- пешеходные потоки вдоль магистрали со



Рис. 2. Топольники летом



Рис. 3. Проект организации парка на территории Топольников

стороны моста через реку Томь и со стороны Кузнецкого виадука равны по величине и могут иметь как маятниковый, так и транзитный характер;

- из-за интенсивного и скоростного характера движения автомобильных потоков наземные пешеходные переходы через автомобильные и трамвайные пути недопустимы;
- пересечение пешеходных и транспортных потоков разноуровневое (надземное или подземное);
- полная изоляция потоков людей на остановках трамвая от автомобильных потоков с помощью специальных ограждений или тоннелей;
- единственность и компактность развязки при оптимальном рассредоточении остановок автомобильного общественного транспорта, легковых такси и трамвая в обоих направлениях движения вдоль магистрали;
- простота и четкость визуального восприятия движения всех потоков;
- адаптивность схемы движения потоков и ее элементов к маломобильным группам населения.

Представленная схема организации развязки (рис. 3) (по интегральному мнению авторов) отвечает выше перечисленным требованиям и условиям. Особо заметим, что в процессе разработки схемы авторы сочли возможным и необходимым внести в реестр условий два дополнительных:

- использование опор бывшего Коммунального моста через реку Томь в качестве элементов несущего остова подвесного или пролетного моста для пешеходного и велосипедного движений;
- организация высотных пропилеев, зрительно воспринимаемых при движении вдоль магистрали в любом направлении.

Идеи отмеченных добавок «пришли» в процессе многократных целевых рекогносцировок в результате анализа функциональной и градостроительной ситуации в районе магистрали.

Организация обособленного пешеходно-велосипедного перехода через реку Томь на опорах бывшего моста (рис. 4) может обеспечить требуемый физический и психологический комфорт плотному многолюдному потоку пешеходов и велосипедистов в выходные дни летних месяцев, особенно в вечерние часы после пляжного или паркового отдыха. Пешеходные полосы существующего моста, расположенные в непосредственной близости и в одной плоскости с его проезжими частями, явно не обеспечивают ни того, ни другого комфорта. Долгое времяпрепровождение рыбаков на пешеходных полосах попросту создает пробки и поэтому недопустимо.



Рис. 4. Мост через реку Томь между Центральным и Кузнецким районами

Обращение к пропилеям также не случайно. Можно считать, что архитектурно-градостроительная доминанта на въезде в Центральный район города со стороны Кузнецкого района, на левобережной платформе не состоялась. Высотный жилой комплекс «Изумрудный город», задуманный в виде двухчастной симметричной объемно-пространственной композиции по обе стороны улицы Кирова, реализован только наполовину. Реализация второй проектной половины в настоящее время утратила смысл по той причине, что она попросту не вписывается в сформировавшееся градостроительное пространство. Построенная же часть доминирует в

сложившейся застройке только своей массой. Силуэт ее, изначально недостаточно выразительный, значительно искажен в шпилевой части элементами самостроя.

В сложившейся градостроительной ситуации перенос въездного акцента на реорганизуемую парковую часть межрайонной магистрали является уместным и единственно возможным. Он обуславливает необходимость предпроектного концептуального решения нескольких взаимосвязанных вопросов. Главными из них являются: местоположение пропилеев (знак разделения территорий) на магистрали, их образность и функциональное наполнение (рис. 5).



Рис. 5. Проект организации парка на территории Топольников

Местоположение пропилеев и их образность предстоит определять и отыскивать с помощью фотомакетирования. Заманчивым функциональным назначением пропилеев представляется организация в них современных многоэтажных гаражей, стоянок или парковок для легковых автомобилей с автоматизированной загрузкой-выгрузкой.

В заключение отметим, что психология среды обитания жителей в чрезмерно урбанизированном городе Новокузнецк в настоящее время является неудовлетворительной. На физическом и духовном уровне человек нуждается в отдыхе, поэтому необходимо кардинальное решение вопросов обустройства рекреационных и контактных зон.

Современная территория Топольников является специфической межрайонной рекреационной и одновременно контактной зоной, неорганизованной и непригодной сегодня для полноценного отдыха. Всесезонный научный мониторинг за территорией показал, что Топольники могут быть реанимированы для функционирования в формате парка культуры и отдыха.

Номенклатура потенциально востребованных функциональных парковых элементов на современном этапе довольно значительная. Величина выборки из нее в процессах реального градостроительно-архитектурного проектирования и последующей реализации напрямую зависит от решения технического вопроса – защиты территории от паводковых затоплений с помощью проектирования и строительства дамб.

При положительном принципиальном решении вопроса дамбирования территории ее конкретное функциональное наполнение должно и будет определяться с помощью вариантного проектирования застройки парка, при обязательном учете пешеходно-транспортной магистрали. Оценка вариантов при этом должна осуществляться по научным методикам специалистами высокого уровня в различных смежных областях при учете требований и замечаний, выявленных в процессах профессиональных и общественных обсуждений с привлечением потенциальных застройщиков и инвесторов.

Уровни финансирования санаций проектных, изыскательских и строительных работ непременно должны быть ориентированы не только на ближнюю, но и на среднесрочную и отдаленную перспективы развития в городе Новокузнецк зон отдыха в составе региональных и федеральных программ организации туризма и зимних видов спорта.

Выводы

Концептуальную разработку интегрального функционального наполнения внутрипарковой магистрали и ее пионерную проектную проверку следует считать прогностической по отношению к исследованиям, проектным разработкам и натурным реализациям.

© 2020 г. *И.К. Назаренко, О.В. Матехина, В.В. Шевченко*

Поступила 2 марта 2020 г.