

Секция «Экономическая, социальная, политическая география и туризм»

Трансформация городской среды в зоне влияния новых станций метрополитена в Санкт-Петербурге

Научный руководитель – Зиновьев Андрей Станиславович

Гольденберг Леонид Маркович

Студент (бакалавр)

Санкт-Петербургский государственный университет, Институт наук о Земле,

Санкт-Петербург, Россия

E-mail: st075911@student.spbu.ru

В условиях роста автомобилизации в Санкт-Петербурге создается колоссальная нагрузка на дорожную инфраструктуру, имеющая существенные недостатки. Вследствие невозможности наземного общественного транспорта (далее - НОТ) оперативно перемещаться по городу, одни из приоритетов - развитие метрополитена. Исключительный интерес представляет то, какой пространственный эффект оказали новые станции метрополитена и какие изменения произошли с развитием транспортной доступности районов.

В работе рассмотрены труды зарубежных исследователей - Дж. Джекобс, М. де Серто и теория «нового урбанизма» [2]; очерки А. Лефевра о переориентации городов на автомобильное движение; работы отечественных специалистов - исследование городского пространства Сенежской студией [3]; социология города Л.Б. Когана; неравномерно-районированная модель А.А. Высоковского и т.д.

Акцент сделан на монографии К.Э. Аксенова об особенностях трансформации городской среды и изменениях в третичном секторе Санкт-Петербурга в постсоветский период [1]. Отдельное внимание уделено подходам к пониманию городской среды.

Методика исследования состоит из 3-х этапов. *Первый* - сбор и подготовка данных по работе «новых» станций Петербургского метрополитена - открытых после 2010 г., оценка их интеграции в транспортный каркас города. *Второй* - подсчёт пассажиропотоков в течение 3-х месяцев в будни и выходные во 2-ом или 3-ем вагоне состава - отражающих усредненное количество пассажиров в вагоне. Оценка функционального использования с целью изучения частоты посещения станций и изменений в транспортном поведении горожан проводилась посредством электронно-оформленного социологического опроса, размещаемого в географически таргетированных группах в социальных сетях в интернете.

Третий - анализ видимых и функциональных изменений в формировании пространств у станций, количественных и качественных - по отраслям и типам спроса - характеристик третичного сектора, как наиболее подверженного изменениям городской среды, на основе ретроспективных картографических данных «Яндекс.Карты» и «Google Maps» с рассмотрением территорий в радиусе 300 м от станций-ключей в основных функционально-морфологических зонах (далее - ФМЗ) и разделением полигонов на 5 равнопромежуточных зон для изучения локальных изменений в третичном секторе (рис. 1).

Научная новизна - изучение эффекта появления метрополитена в разных ФМЗ Санкт-Петербурга: определена степень включения станций в транспортный каркас; проведена типология станций (рис. 2); проанализированы пассажиропотоки и функциональное использование станций; описана специфика трансформации территорий, прилегающих к ним.

При высокой степени связности с НОТ роль метрополитена в преобразовании визуальных и функциональных составляющих невелика и охватывает исключительно транспортную инфраструктуру и благоустройство. Третичный сектор - наиболее динамичный индикатор, где изменения связаны с появлением новых местоположений и уникальных форм концентрации объектов повседневного типа спроса - торговых коридоров и узлов концентрации на первых фасадных этажах жилых домов, отсутствовавших ранее.

Источники и литература

- 1) Аксенов К.Э., Брадэ И., Бондарчук Е.А. Трансформационное и посттрансформационное городское пространство. Ленинград – Санкт-Петербург. 1989-2020. СПб.: Издательство «Геликон Плюс», 2006.
- 2) Джекобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов. М.: Новое издательство, 2011.
- 3) Сайт памяти В.Л. Глазычева: <http://www.glazychev.ru/> (дата обращения 27.02.2023)

Иллюстрации



Рис. 1. Анализ изменений в третичном секторе на примере пристанционной территории «Проспекта Славы» в 2011 г. – до строительства метрополитена и в 2021 г., где 94 – жилой дом по Бухарестской ул., 94к1, 67 – жилой дом по Бухарестской ул., 67к1

Тип станции		Подтип	Станции
По числу НОТ в радиусе 150 м	По пассажиропотоку		
Сложные транспортно-пересадочные узлы – возможность пересадки на 3 и более видов НОТ	Крупные (22 – 38 тыс. пасс./сутки)	Пересадка на 4 вида и более 15 маршрутов НОТ	Проспект Славы, Международная
		Пересадка на 3 вида и более 15 маршрутов НОТ	Беговая
	Средние (11 – 21 тыс. пасс./сутки)	Пересадка на 3 вида и менее 15 маршрутов НОТ	Дунайская, Обводный канал
Простые транспортно-пересадочные узлы – возможность пересадки на 2 и менее видов НОТ	Крупные (22 – 38 тыс. пасс./сутки)	Пересадка на 2 и менее видов маршрутов НОТ	Адмиралтейская
		Пересадка на 2 и менее видов маршрутов НОТ	Бухарестская, Шушары
	Малые (менее 11 тыс. пасс./сутки)	Отсутствие пересадки на НОТ	Зенит

Рис. 2. Типология новых станций Петербургского метрополитена по пассажиропотоку и степени интегрированности в систему городского наземного общественного транспорта (НОТ)