

Концепция городского центра как актуальная проблема градостроительства

Аль-Хадж Али Абдулла Салех

Донской государственной технической университет

Аннотация. Рассматриваются актуальные проблемы организации и управления городскими центрами. Предлагается совершенствование градостроительных концепций городских центров. Даются рекомендации по совершенствованию существующих организационных форм управления строительством городов с позиций формирования централизованного управления. Указывается необходимость единообразного управления всем инвестиционно-строительным комплексом от начала и до конца эксплуатации объекта.

Ключевые слова: организация строительства; инновации; методы управление компанией; управление проектом

Несмотря на то, что неоднократно предлагались различные модели размещения городских центров, определялась оптимальная численность обслуживаемого ими населения, разрабатывались программы сооружения для различного рода центров, дать какие-либо подробные рекомендации в этой области весьма трудно. Набор объектов обслуживания чрезвычайно разнообразен. При размещении центров следует учитывать множество конкретных условий, особенно привычки и пожелания жителей, а также величину и существующую планировку данного города. Все эти факторы весьма различны в разных городах и странах и, что еще важнее, изменяются с течением времени. Поэтому требование гибкости проектирования особенно существенно в отношении к составу сети центров, а также принципов их пространственной организации [1,2].

Роли центров в городе можно сравнить с ролью центральных населенных пунктов в структуре расселения страны. Использование ступенчатой системы центров разной величины позволяет обеспечить равномерное экономичное обслуживание населения. В этом случае суммарное время, затрачиваемое жителями на проезд к различным центрам, может быть относительно небольшим [3]. Учреждения, к услугам которых

население прибегает особенно часто, расположены вблизи жилых районов, тогда как виды обслуживания, в которых оно реже нуждается и которые требуют более значительного числа потребителей, - относительно далеко.

Однако реализация такого принципа сопряжена с некоторыми трудностями. Не все виды обслуживания укладываются в одну и ту же ступенчатую схему. Многие из них могут быть рассчитаны на разное число потребителей и требовать различных условий размещения [4].

Поэтому объекты обслуживания могут образовывать на территории города не одну, а несколько накладывающихся друг на друга сетей. Существенное значение имеет разделение видов обслуживания на тяготеющие к центрам и те, которые лучше размещать за их пределами. Первые могут быть включены в систему центров, связанную с делением города на структурные единицы [5].

Что должно быть исходным элементом формирования таких единиц?

Чаще всего это школа. В таком случае ее сфера влияния диктует численность населения «школьной единицы», площадь которой определяется заданной плотностью застройки. Однако этот метод определения величины структурных единиц может стать причиной значительных различий в численности жителей, которая зависит от числа классов в школе и площади ее территории, обусловленной плотности застройки. В больших и маленьких городах можно строить школы различной величины в зависимости от того, какая считается оптимальной [6].

В странах с высоким уровнем автомобилизации в последнее время используются пешеходные переходы, расположенные в разных частях относительно автомобильных магистралей. При таком решении могут доходить до школы, не пересекая проезжей части независимо от расстояния. В этом случае теряет значение важный аргумент, выдвинутый при связывании величины структурной единицы с числом детей, посещающих

школу[7]. Происходящие со временем изменения в контрастной структуре населения тоже не говорят в пользу жесткой структурной единицы с начальной (или неполной средней) школой. Школа представляет собой лишь один из видов социально-бытового обслуживания, который может стать основой определения величины структурной единицы. Размеры единиц можно определять и таким образом, чтобы они располагали комплексом магазинов с достаточно широким выбором товаров или спортивными сооружениями, требующими определенного числа пользующихся ими [8]. Исходя из таких условий устанавливают приблизительное число жителей, обеспечивающее культурной единице наличие соответствующего комплекса основных сфер обслуживания, который мог бы включать одну или две школы. На фактор, определяющий величину структурной единицы, можно дать также заданную удаленность жилых зданий от остановок общественного транспорта. Таким образом устанавливают площадь ее территории, а численность населения будет зависеть от принятой плотности застройки. В этом случае центр должен быть связан с остановками общественных средств транспорта, вблизи которых находятся магазины и другие объекты обслуживания [9].

Большое значение имеют и конкретные условия местности. Деление города на структурные единицы нельзя основывать на универсальной модели; к определению принципов этого деления следует подходить достаточно гибко [10].

Центры обслуживания высшего уровня должны быть доступными для жителей ближайших структурных единиц, поскольку в противном случае они будут вынуждены пользоваться исключительно теми формами обслуживания, которые есть в пределах их единиц. В связи с этим основные виды обслуживания необходимо размещать у пешеходных дорог, пересекающихся с важнейшими транспортными магистралями по

возможности в двух уровнях, а центры высшего уровня – у автомобильных дорог и трасс общественного транспорта. В случае выполнения этого условия проблема оптимальной величины структурных единиц теряет свое значение, поскольку все центры образуют единую систему, дополняя друг друга.

Иерархическую систему центров с успехом можно использовать на разных типах пространственной организации города: линейной, раздельной и сетевой. Однако при такой системе центров возникает проблема разделения функций между центрами разных уровней.

В связи с ростом числа автомобилей усиливается тенденция к централизации обслуживания. Автомобиль повышает мобильность населения, позволяя производить необходимые покупки в более отдаленных, лучше экипированных центрах.

Совершенствование конструкции и увеличение выпуска холодильников позволяет запасать продукты на более длительное время; этому способствует и второй выходной день. В связи с этим возрастает притягательность крупных развлекательных центров, более удаленных от места жительства населения. В таких условиях возникает необходимость пересмотра прежних принципов размещения центров, сеть которых в соответствии с изменившимися требованиями должна быть более редкой, а сами они должны быть более крупными.

Однако концентрация обслуживания имеет и ряд отрицательных сторон. Она ухудшает условия обслуживания населения, не пользующихся личными автомобилями, а также увеличивает нагрузку на уличную сеть. Концентрация торговых предприятий значительно увеличивает потребность в стоянках и затрудняет возвращение к месту жительства в часы пик.

Кроме того, остается еще одна весьма существенная проблема. Концентрация услуг приводит к их исчезновению с большей части

территории. На это неоднократно жаловались жители новых районов, указывая на уменьшение притягательности их среды обитания. Можно не соглашаться с рядом ученых, когда следует одобрять смешение функций в пределах жилой застройки, однако все же следует избегать создания крупных комплексов исключительно жилого характера; желательнее сильнее насыщать их объектами обслуживания. При ограниченной общей кубатуре объектов обслуживания этой цели можно достичь путем ослабления роли крупных центров и повышения значения центров более низкого уровня, приближенных к жилым зданиям, и даже путем рассредоточения части услуг. Насыщение жилых комплексов сетью объектов обслуживания изменит характер района, который воспринимается жителями как «пустынный» несмотря на обилие зелени. Очевидно, что градостроитель при размещении объектов обслуживания должен учитывать также пожелания потребителя и финансирующих организаций.

Таким образом, при определении состава общественных центров следует стремиться к соблюдению надлежащих пропорций, прежде всего пропорций функциональной нагруженности центров различных уровней. Коэффициент распределения, измеренный, например, частью общей полезной площади объектов определенного вида обслуживания, которая приходится на центры различных уровней, должен зависеть от характера отдельных объектов; он будет разным для продуктовых и промтоварных магазинов. Важно также, чтобы величина и пластическая выразительность центров разных уровней определяли облик города. Даже при сильной децентрализации общегородской центр должен существенно отличаться от районного. Речь идет о соответствующей дифференциации архитектурных форм и интенсивности ритма жизни города, которая особенно ощутима в центрах.



Литература

1. Алешин М.М., Цапко К.А. Практическая реализация механизма факторного анализа стоимости проектной организации// Интернет-журнал Науковедение. 2012. № 3 . URL: naukovedenie.ru/sbornik12/12-80.pdf
 2. Петренко Л.К., Манжилевская С.Е., Сикорская Н.К. Организационно-технологические решения реконструкции театральных зданий со сложными геологическими условиями// Научное обозрение. 2014. № 7. С. 544.-546
 3. Побегайлов О.А., Воронин А.А., Петренко Л.К. Строительный рынок и сдерживающие его процессы// Научное обозрение. 2014. № 8-3. С. 1102-1105.
 4. Мельников Л.М., Мясищев Г.И. К вопросу о коммуникативном аспекте организации и управления строительным производством// Инженерный вестник Дона, 2015. №3 URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_8_Melnik.pdf_8715a70b4a.pdf
 5. Петренко Л.К., Карандина Е.В., Манжилевская С.Е. Методы формирования программы технико-экономического обоснования реконструкции объектов// Инженерный вестник Дона. 2013. №3. URL: ivdon.ru/uploads/article/doc/R_23_Petrenko.doc_1961.doc
 6. Цапко К. А. Организация процесса бюджетирования проектов в проектно-изыскательских организациях// Интернет-журнал Науковедение. 2015. Т. 7. № 4. URL: naukovedenie.ru/PDF/107EVN415.pdf
 7. Манжилевская С.Е., Шилов А.В., Чубарова К.В. Организационный инжиниринг // Инженерный вестник Дона, 2015. №3 URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2015/3155
 8. Манжилевская С.Е., Богомазюк Д.О. Моделирование инноваций в строительстве// Инженерный вестник Дона, 2016. №1 URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n1y2016/3556
-



9. Lewerentz S. Architecture London: Phaidon Press, 2002. — 416 p.
10. Jodidio P. Architecture in the Netherlands. New York: PiXezm, 2006. — 310 p.

References

1. Aleshin M.M., Capko K.A. Internet-zhurnal Naukovedenie. 2012. № 3. URL: naukovedenie.ru/sbornik12/12-80.pdf
2. Petrenko L.K., Manzhilevskaja S.E., Sikorskaja N.K. Nauchnoe obozrenie. 2014. № 7. pp. 544-546
3. Pobegajlov O.A., Voronin A.A., Petrenko L.K. Nauchnoe obozrenie. 2014. № 8-3. pp. 1102-1105.
4. Mel'nikov L.M., Mjasishhev G.I. Inzhenernyj vestnik Dona (Rus), 2015. № 3. URL: ivdon.ru/uploads/article/pdf/IVD_8_Melnik.pdf_8715a70b4a.pdf.
5. Petrenko L.K., Karandina E.V., Manzhilevskaja S.E. Inzhenernyj vestnik Dona (Rus). 2013. №3. URL: ivdon.ru/uploads/article/doc/R_23_Petrenko.doc_1961.doc.
6. Capko K. A. Internet-zhurnal Naukovedenie. 2015. T. 7. № 4. URL: naukovedenie.ru/PDF/107EVN415.pdf.
7. Manzhilevskaja S.E., Shilov A.V., Chubarova K.V. Inzhenernyj vestnik Dona (Rus), 2015. №3 URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n3y2015/3155.
8. Manzhilevskaja S.E. Bogomazjuk D.O. Inzhenernyj vestnik Dona (Rus), 2016. №1 URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n1y2016/3556.
9. Lewerentz S. Architecture London: Phaidon Press, 2002. 416 p.
10. Jodidio P. Architecture in the Netherlands New York: PiXezm, 2006. 310 p.