

«Сейфуллин окулары – 12: Ғылым жолындағы жастар-болашақтың инновациялық әлеуеті» атты Республикалық ғылыми-теориялық конференция материалдары = Материалы Республиканской научно-теоретической конференции «Сейфуллинские чтения-12: Молодежь в науке - инновационный потенциал будущего" . – 2016. – Т.1, ч.3 – С.262-265

СКАНДИНАВСКИЙ ОПЫТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ГОРОДОВ.

Мунбаев А.Н.

Старые капиталистические города столкнулись с проблемой неумеренного роста в индустриальную послевоенную эпоху и рост, хоть и зачастую принимаемый за положительную реакцию, в отношении городов больше приносил вреда чем пользы. Концентрическое развитие городов приводило к постепенной интеграции промышленных районов в тело города, вместе с прилежащими к подобным районам трущобам. Помимо этого, постоянно разрастающаяся застройка отдаляла город от природных массивов. И наибольшая проблема с которой соприкоснулись градостроители послевоенного периода, это ухудшение транспортной сети; увеличивалось время пребывания пассажиров в дороге из-за подвергавшейся мощным перегрузкам сетей улиц. [1]

Для организации пространственной среды Стокгольма была разработана система городов спутников. У Шведов на этот счёт возникла прекрасная идея как решить вопрос с перманентно разрастающейся агломерации. Идея заключалась в следующем; на свободных пригородных участках, что находятся за границей города, разместить новые центры, чтобы разгрузить природу населения и распределить возникающую нагрузку на город.

Первой ступенью для разграничения нагрузки была идея децентрализации промышленных предприятий. В окрестностях Стокгольма решили начать строительство трёх центров; это Велленгбю к северо-западу от города, Хёгдален и Фарста к юго-востоку на расстоянии 10-15 км от границ центрального ядра старого города. [3]

Перед началом строительства произвели четкую оценку организации мест приложения труда, при этом оценка производилась следующим образом; при расчёте учитывалось, что только 30-50% населения будет привязано к конкретному району, остальное население могло находить рабочие места и в других районах.

Вопрос о распределении мест приложения труда привел к вопросу «о расстоянии и длительности передвижения граждан между районами», учитывая разумеется тот факт, что каждый из новых районов был отделён от города на 10-15 км. И в этом случае тоже необходимо отметить подход проектировщиков, при первичной оценке строительства новых центров особое место уделялось экономии времени при последующем использовании дорожных сетей.

Проблемы решались удобной скоростной связью между районами и центрами, это достигалось за счёт прокладки «вылетных» линий

метрополитена и железными путями. Еще одним из основных аспектов при организации дорожных сетей было желание избежать транзитного передвижения через центральную часть города. Это решалось путём организации кольцевых или полукольцевых линий магистралей, которые отводили от центра грузовые и пассажирские потоки. Системами автобусного передвижения граждан и системами метро, соединяющими все центры.

В Хельсинки, в Финляндии, в 1954 году был разработан генеральный план города. В разработанном проекте предполагалось укрупнение пригородных районов, и перспективная разработка транспортной сети города с учетом отказа от транзитного передвижения через населенные пункты города. [4]

Общие принципы характерные для всех городов того периода были связаны с пешеходной доступностью мест приложения труда, школ, общественных центров и вокзалов, эти принципы повлияли на структуру и размеры проектируемых городов и районов.

Копенгаген столица Дании отличается от других скандинавских стран своеобразным градостроительным решением. На момент разработки градостроительной концепции население Копенгагена составляло 1 млн. 125 тысяч человек. Развитие было продиктовано географически сложившейся ситуацией в городе. Копенгаген был построен на равнине, и развивался радиально от моря на востоке столицы. Пригородные зоны застраивались вдоль дорожных путей которые ответвлениями «пальцевидно» соединились с городом. На каждом из таких пальцев предполагалось интегрировать промышленную базу. Эти индустриальные зоны предполагалось размещать у основания «пальцев», т.е. практически у границ города. Если представить, в качестве ладони сам Копенгаген, а его новые пригородные зоны в качестве пальцев. [5]

Опасения вызывала лишь мысль о том, что индустриальные центры послужат своего рода барьером между старым городом, и пригородными районами.

Из основных плюсов следует отметить, что подобная структура, способствовала бы легкодоступности горожан к местам приложения труда, изначально проектировщики предусматривали вдоль железных дорог и дублируемыми с ними системой автомагистралей.

Застройку пригородных зон предусматривали из крупных массивов, но исходили из вполне скромных показателей по численности населения примерно – 120 тыс. человек. Исходя из количества населения застройка была предусмотрена в относительно пешеходной доступности центра, транспортных станций, квартальной застройки и непосредственной близости к зеленым массивам.

Необходимо также акцентировать внимание на схожих деталях в проекте при разработке новых пригородных зон для Копенгагена и Шведских проектов сателлитов Стокгольма. Основной объединяющей чертой для этих проектов является спроектированная связь центра с железными путями,

привязанными или обусловленные обслуживанием крупным центром группы микрорайонов и др.

Связи новых районов во всех скандинавских странах решались в зависимости от:

- транспортной системы основного города
- топографической застройки
- экономических возможностей

К примеру, в Тапиоле (население 15 тыс. чел.) использовали автобусное сообщение, в пригородах Гётеборга – функционировало трамвайное депо, дублируемые авто магистралями, а в Лабертсетере (население 25 тыс. чел.) использовали железную дорогу.

Основные особенности систем транспортных связей в городах-спутниках:

- четкое разделение путей для пешеходного и автомобильного передвижения
- скоростные магистрали зачастую огибали населенные пункты по периметру
- жилые комплексы проектировались с учётом организации тупикового въезда с разворотной площадкой
- пешеходные и велосипедные дорожки проходили преимущественно внутри кварталов.
- при пересечении пешеходных и велосипедных дорожек с автомобильными дорогами, вопрос разрешался созданием мостов или виадуков в пользу первых путей передвижения.
- В отдельных случаях использование дорожных сетей сводили к минимуму, к примеру в г.Тапиола, территорию освобождали для пешеходов, открывая возможности пользоваться тропинками, а в зимнее время использовать лыжню.

Транспортный вопрос.

В связи нарастающим еще на тот момент вопросом автотранспорта, во избежание проблем в будущем проектировщиками были выведены основные приёмы организации автомобильного движения и его хранения в городе.

Основной вопрос заключался в создании парковочных мест перед торговыми центрами и непосредственно вблизи жилых домов. Скандинавы и в этом вопросе акцентировали мысль на идеи германизации города. Предполагалось создание сети парковок. Градостроители резервируют территории для подземных и наземных парковок на 400-600 автомобилей, для одноэтажных на 50-100 машин и для мелких на 5- 20 машин.

В заключении можно отметить что методика проектирования скандинавских стран была активно интегрирована в генпланы многих городов по всему миру. Единственное что вызывает беспокойство - проблемы, возникающие при адаптации идей для местных целей. Но этот вопрос к сожалению, по большей части зависит от политической организации процесса проектирования и во многом зависит от регулирования землепользования.

В Стокгольме после сильных пожаров, опустошивших деревянную застройку города, ещё в 1640 г. было создано самое старое в Европе управление городской планировки и составлен первый генеральный план, определивший пространственную структуру, сохраняемую в общих чертах и сегодня в историческом ядре города. Подобные исторические данные дают понимание того по каким причинам в Скандинавии и в Стокгольме в частности могли происходить настолько глобальные перемены. [2]

Список литературы

1. Васильев Б.Л., Платонов Г.Д. Градостроительная практика и жилищное строительство в скандинавских странах –Леннинград: Госстройиздат, 1960
2. Иконников А.В. Современная архитектура Швеции - Москва: Стройиздат, 1978 - с.151
3. Olwig, Kenneth R. "Introduction: The Nature of Cultural Heritage, and the Culture of Natural Heritage—Northern Perspectives on a Contested Patrimony". *International Journal of Heritage Studies*, Vol. 11, No. 1, March 2005
4. Stylegar, Frans-Arne, and Oliver Grimm. 2005. "Boathouses in Northern Europe and the North Atlantic." *International Journal of Nautical Archaeology* 34, no. 2: 253-268. Academic Search Complete, EBSCOhost (accessed January 19, 2010).
5. Ruban L., *Modern Trends in the Usage of Water in Contemporary Architectural-Landscape Practice, The new Ideas of New Century – 2014: The Fourteenth International Scientific Conference Proceedings: in 3 vol., Pacific Ocean state university, Ed. Pacific Ocean state university, Habarovsk 2014, V. 3, 160-166.*

Научный руководитель: Е.М. Хоровецкая – кандидат архитектуры