

зданиями, сооружениями, объектами инженерного оборудования как наземного, так и подземного характера.

По результатам градостроительной оценки может осуществляться разработка схемы земельно-хозяйственного устройства и другой градостроительной документации на те территории, которые не были охвачены разработками генерального плана. Использование результатов градостроительной оценки позволяет улучшить состояние градостроительного использования застроенных территорий.

Список используемой литературы

1. СП РК 3.01-101-2013 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов;
2. Сизов А.П. – Оценка городских земель – М., МИИГАиК, 1996.
3. Генеральная схема организации территории Республики Казахстан, утверждённая приказом Министерства регионального развития Республики Казахстан от 31 декабря 2013 года № 403/ОД.
4. Основные положения Генеральной схемы организации территории Республики Казахстан, утвержденные Постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2013 года № 1434.
5. Прогнозная схема территориально-пространственного развития страны до 2025 года, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 13 сентября 2021 года № 634.
6. Рекомендации по разработке генеральной схемы организации территории Республики Казахстан (РДС РК 3.01-02-2008).
7. Градостроительство и планировка населенных мест. Севостьянов А.В., Конокотин Н.Г. 2012

УДК 72.01

ПРОБЛЕМЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА В СОВРЕМЕННЫХ МЕГАПОЛИСАХ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЧЕЛОВЕКА

Павлова Алина Ризабековна

Lana.pavlo951@gmail.com

Студент 2-го курса кафедры «Архитектура» ЕНУ им. Л. Н. Гумилева, Астана, Казахстан

Научный руководитель – Калихин А.Т.

Комфортное проживание в городе начинается с хорошо продуманной урбанистики, и именно поэтому важно грамотно подойти к разработке городской среды, учитывая все человеческие потребности и создавая идеальные условия для проживания. В своей работе я собираюсь изучить влияние городской застройки на человека, а также рассмотреть реальные примеры благоустройства городов, которые имели как положительное, так и отрицательное влияние на горожан.

Первые попытки внести определенный порядок в застройку и планировку поселений относятся к середине 3-го — началу 2-го тыс. до н. э. Города древней цивилизации в долине р. Инд (2500—1500 до н. э.) Мохенджо-Даро и Хараппа имели прямоугольную сеть улиц и благоустройство. В Древнем Египте, Двуречье и других районах древнего мира при строительстве городов применялись разбивка города на геометрически правильные кварталы (Рис. 1), зонирование застройки по социально-имущественному признаку (город Кахун в Древнем Египте, начало 2-го тыс. до н. э.), выделялась главная улица (дорога процессий богини Иштар в Вавилоне, 7—6 вв. до н. э.), создавались простейшие системы водопровода и канализации.

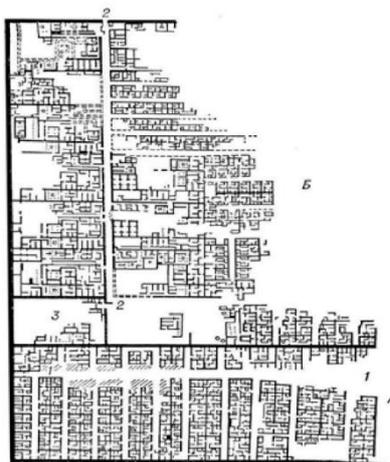


Рисунок 1.

В книге «Чжоу ли» есть сведения о городах Китая и указано, что столичный г. Лои (Лоян) был квадратным в плане, девять широтных и девять меридиональных улиц делили его на кварталы, а в центре города находился дворец правителя. В Древней Греции в планировке городов хорошо учитывались местные природные условия и подчёркивалось значение агоры и акрополя (мест сосредоточения политической и религиозной жизни) как композиционных центров городов; возникшие, вероятно, на востоке приёмы регулярной планировки городов сложились в стройную градостроительную систему, которая получила широкое распространение в эпоху эллинизма. В городах Древнего Рима регулярная планировка стала господствующей (города Помпеи, Тимгад, Остия и др.). Римляне создавали крупные системы водоснабжения и канализации, мостили и озеленяли улицы. Примерно в 5—12 вв. н. э. в Индии был создан трактат «Шилпашастра», служивший руководством и при строительстве городов. Уже в государствах древнего мира выдающиеся по архитектурно-художественным качествам ансамбли символизировали незыблемость господства правящих классов.

Что же касается средневековых западноевропейских городов, на территории, опоясанной мощными крепостными стенами, складывалась сеть кривых и узких улиц вокруг замка, собора или торговой площади. Жилые районы, выросшие за пределами городских стен, окружались новым поясом укреплений. Вдоль или на месте прежних стен образовывались кольцевые улицы, которые в сочетании с радиальными улицами, идущими от центра к воротам городских укреплений, определили формирование характерной радиально-кольцевой (реже веерной) структуры городов (Рис. 2). Большинство средневековых городов Европы первоначально было лишено всякого благоустройства. Ограниченность территории, защищенной городскими укреплениями, приводила к высокой плотности застройки города многоэтажными жилыми и общественными зданиями [1].

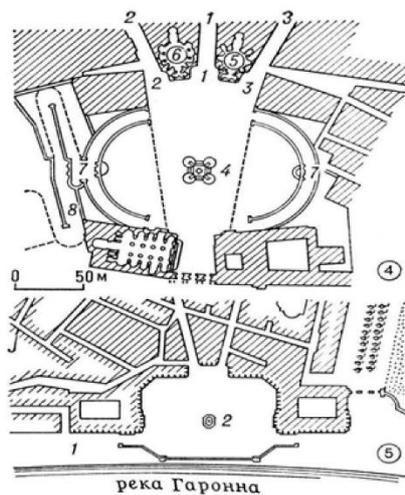


Рисунок 2.

В современных мегаполисах проблема расселения неразрывно связана с проблемой городского движения. Появление автомобиля сделало повседневно доступными многие пригородные территории и способствовало быстрому росту городов. В современном городе все большее значение приобретает фактор времени. Прогрессивность системы расселения, качества планировки и застройки городов и целых групп населённых мест определяются, в частности, разветвленностью сети и скоростью движения городского транспорта. Протяжённость пути от места жительства к месту работы или к месту отдыха зависит от размещения объектов общественной инфраструктуры. Возникновение проблемы городского движения и транспорта, достигшей особой остроты в крупнейших городах США и Западной Европы, является следствием стихийного развития населённых мест и средств транспорта, недооценки в начале 20 в. влияния автомобиля на планировку и застройку городов. В США миллионы частных автомашин заполнили городские улицы (Рис. 3) [2].



Рисунок 3.

Города перестали быть безопасными для пешеходов и транспорта, а современные способы передвижения и требования к городскому движению не совместимы с исторически сложившейся сетью улиц и площадей. Для обеспечения безопасного, быстрого и удобного городского движения прокладываются новые и реконструируются старые улицы, строятся городские магистрали непрерывного движения, специальные скоростные дороги, изолирующие потоки транспорта от пешеходов, главные улицы и площади освобождаются от транспортного движения. Однако неразрешимой частью проблемы городского движения и транспорта, особенно в крупных американских и европейских городах, является проблема создания в непосредственной близости от места работы временных стоянок автомобилей. Также стоит затронуть проблему упрощения архитектурного облика городов. Экономия средств и времени приводит к упрощению форм и упадку архитектурной и духовной ценности зданий. Человека окружает монотонная застройка одинаковой формы и однотонного цвета. Асфальтовое покрытие, сплошные голые стены и монолитные стекла не гармонируют с природой, меняют поведение человека в худшую сторону [3].

Растущее благосостояние азиатских экономик, особенно среднего и высшего классов Азии, создает пространства отчуждения и сегрегации как проявления растущего социально-экономического неравенства. Интенсивное землепользование и стремление максимизировать отдачу от инвестиций в азиатских мегаполисах порождают вертикальные формы городского развития или "вертикальное накопление". В результате образуется высокая плотность на сравнительно небольшую территорию, а жилые и коммерческие мегапроекты, а также культовые небоскребы характеризуют городские пейзажи крупных мегаполисов Азии.



Рисунок 4.

В нашей стране также присутствуют проблемы по части обустройства городов. Многие новые проекты образуют собой «кварталы-муравейники» (рис. 4), без сильного высотного различия, что повышает процент преступности и создаёт и без того присущую мегаполисам тревожную среду. Проблема расширения автомагистралей имеет для Астаны особенный интерес, ведь наша столица – это город, строящийся с нуля. Есть мнение, что расширение дорожных узлов поспособствует решению проблемы перегруженности на дорогах, однако возникает парадокс, называемый «спровоцированным спросом», при котором трафик возрастает соразмерно ширине автомагистрали [4].

Подводя итоги можно заключить, что безусловно, качество планировочных решений городской среды имеет реальное влияние на человека и его поведение. В неблагоприятной среде субъект начинает чувствовать себя тревожнее, отстранённое, повышается преступность. Для комфортного проживания необходимо учитывать огромное количество факторов, таких как транспортные сети, качество и виды используемых материалов для строительства, различие высотности сооружений, обустройство жилых кварталов и озеленение городов. Для решения данных проблем в нашей стране предлагаются некоторые урбанистические проекты, такие как программа «Город без окраин», концепция которой заключается в том, чтобы развивать город повсеместно, делать его полицентричным, чтобы не было неблагополучных районов. Еще одно направление для освоения городских пространств, это развитие в городе такого вида искусства как паблик-арт, ведь современное искусство, это еще один инструмент урбанистики, а также работа с «девелоперами» по проектированию жилых комплексов.

Список используемой литературы

1. Саваренская Т.Ф. История градостроительного искусства, Москва, Стройиздат, 1984 г.
2. «Молодой ученый» Международный научный журнал № 23 (261) / 2019 г.
3. Hyun Bang Shin. Asian urbanism, LSE Reserch online
4. Саудов А. «Житель Астаны постоянно ждет конкретных директив, как ему жить в этом городе», <https://vlast.kz/gorod/22163-ashat-saduov-urbanist-zitel-astany-postoanno-zdet-konkretnyh-direktiv-kak-emu-zit-v-etom-gorode.html>