

УДК 725.94/96

РЕГУЛИРОВАНИЕ РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ДИЗАЙНА С УЧЕТОМ ПЛАНИРОВОЧНОГО КАРКАСА ГОРОДСКОЙ СТРУКТУРЫ

А.И.Фомин

В современных социально-экономических условиях Украины размещение и проектирование объектов городского дизайна происходит в основном стихийно по инициативе предпринимателей, занятых преимущественно мелким бизнесом. Это вызвано возросшей потребностью в разнообразных видах и формах обслуживания городского населения. В результате на данном этапе перехода к рыночным отношениям во многих городах наблюдается саморегулируемое устранение различий в уровне и качестве обслуживания товарами и услугами в различных

городских районах за счет объектов дизайна. В ряде случаев их штучное размещение ведет к ухудшению функциональных и эстетических качеств городской среды. Это особенно заметно в центральных исторических районах городов. В результате возникает необходимость перехода от существующей практики выборочного контроля за объектами городского дизайна к его планомерной и системной организации.

Следовательно, уже стала очевидной необходимость оказывать сильное влияние на малоуправляемый процесс размещения и решения объектов городского дизайна. Необходим поиск путей регулирования этого процесса с использованием планировочных средств. В их числе - предложения, основанные на концепции городского планировочного каркаса.

По аналогии с экономико-географической концепцией опорного каркаса района возникло понятие планировочного каркаса и в архитектурно-градостроительной деятельности. На региональном уровне эта концепция получила развитие во многих работах по методике районной планировки, где роль планировочного каркаса выполняют узлы и оси наиболее интенсивной пространственной урбанизации.

В городской планировке термин "каркас" был применен А.Э.Гутновым для обозначения относительно устойчивой части системы, концентрирующей основные процессы жизнедеятельности городского населения, связанные с высокой интенсивностью пространственного освоения / 2 /. К каркасным элементам городской структуры отнесены те, которые расположены в зоне наиболее активного влияния основных транспортных коммуникаций и их узлов. Эти элементы являются наименее изменяемыми по времени в отличие от "ткани" города.

Во всех известных моделях каркасной основы городской структуры подчеркивается приоритетное значение дорожно-транспортной сети. Оно определяется либо в виде затрат времени, которое необходимо жителям города для поездок в общественные центры, либо в виде стоимости городских земельных участков, а также жилых или общественных зданий. Так, например, одна из многих "каркасных" моделей городской структуры представлена в виде генерализованной "поверхности" цен на землю. В этой модели выделены участки городской территории в виде вершин на пересечениях основных магистралей / 3 /.

Концептуальные модели планировочного каркаса городской или районной структуры можно подразделить на два основных вида. Один вид основан на гипотезе преобладания агломерационных - центростремительных процессов при формировании сети общественных центров. Другой вид моделей основан на противоположном предположении, основанном на тенденции относительно равномерного размещения общественных центров, согласно правил "ступенчатого" обслуживания населения и "пространственных ритмов".

Модели первого вида представляют планировочный каркас города с использованием радиально-концентрических планировочных схем на основе кольцевых или звездообразных изолиний вокруг общественного центра. Таким путем выделяются поясные зоны, отличающиеся по признакам социальной и экономической ценности территории.

К моделям второго вида относятся модели планировочного каркаса в виде правильных шестиугольных решеток. Они представляют компактную форму размещения центров массового обслуживания и наиболее короткие связи между ними. Эти модели используются для характеристики размещения центров обслуживания не только в региональных, но и городских структурах / 4 /. В этом случае планировочный каркас территории города может быть представлен сетью существующих общественных центров, а также перспективных с учетом кратчайших связей между ними.

Городской планировочный каркас той или иной формы, в зависимости от конкретных условий, обычно представляет собой систему главных улиц и площадей, где концентрируется городское население и где часто с избытком сосредоточены объекты активной дизайнерской деятельности. Поэтому именно городской планировочный каркас должен быть положен в основу разработки комплексной программы регулируемого размещения объектов дизайна с учетом результатов предварительного эстетического анализа городской среды.

Для каждого из структурных элементов городского каркаса должны быть разработаны правила размещения объектов дизайна соответствующего типа с четко очерченными ограничениями /по типу зоннинга/. В этих правилах должны содержаться рекомендации по содержанию и художественно-стилистической характеристике проектируемых предметов

технической эстетики.

Процесс интенсивного наполнения планировочного каркаса городской структуры объектами дизайна неизбежен по законам свободного рынка. Однако, чтобы это не вело к ухудшению эстетических качеств городской среды, размещение и решение объектов дизайна должно осуществляться с учетом особенностей сложившегося планировочного каркаса города - наиболее значительного в архитектурно-художественном отношении компонента городской структуры.

Одним из средств регулирования процесса формирования городской среды может стать разработка специальной программы дизайнерской деятельности в качестве дополнения к традиционной градостроительной документации. В ней должны найти свое место общие и конкретные предложения по размещению необходимых объектов дизайна в соответствующих звеньях планировочного каркаса города.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Владимиров В.В., Фомин И.А. Основы районной планировки. - М.: Высшая школа, 1995 г. с. 224.
2. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. - М.: Стройиздат, 1984 - 256 с.
3. Модели в географии. Сборник статей под редакцией Ричарда Дж. Чорли и Питера Хаттета. М.: Прогресс, 1971 г. 381 с.
4. Тимохин В.А. Территориальный рост и планировочное развитие города. - К: Будівельник, 1989 - 104 с.