

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«Казанский государственный аграрный университет»

Контрольная работа по дисциплине:
«Градостроительство с основами архитектуры»

Направление подготовки
35.03.10 «Ландшафтная архитектура»
профиль «Ландшафтное строительство»

Выполнил:
студент III курса
группы Б402-02
заочного отделения ФЛХиЭ
Зарипова М.Р.
Проверил: Шайхразиев Ш.Ш.

Казань 2023

Содержание

1. Расселение. Вид, типы и формы расселения. Рациональные системы расселения как основная задача районной планировки. Регулирование роста больших городов и активация малых и средних.....	2
2. Внешний транспорт.....	7
Список литературы.....	13

1. Расселение. Вид, типы и формы расселения. Рациональные системы расселения как основная задача районной планировки. Регулирование роста больших городов и активация малых и средних.

Расселение – процесс распределения населения по территории, путем развития существующих и образования новых поселений, а также фактически сложившаяся в результате этого процесса либо проектируемая сеть населенных мест.

Виды и формы расселения определяются различиями в типах и величине населенных мест, а также в характере их взаимного размещения и уровне развития межнаселенных связей. Существует два основных вида расселения:

- городское, связанное с возникновением и развитием городов и поселков городского типа;
- сельское, связанное с развитием разного рода сельских поселений (сел, деревень, хуторов и др. поселков сельского типа в зависимости от хозяйственной специализации).

В свою очередь каждый из основных видов расселения может быть сосредоточенным (концентрированным) или рассредоточенным (дисперсным).

Сосредоточенное расселение более эффективно в экономическом и социальном отношении. Однако, в конечном итоге в результате социально-экономического роста, характеризующегося преодолением существенных различий между деревней и городом и постепенным выравниванием условий жизни в населенных пунктах различной величины, в перспективе должно привести к слиянию основных видов расселения при сохранении определенных региональных различий.

Вторая важная характеристика расселения – это его форма. различают две основные формы расселения:

- автономную, когда вследствие значительной территориальной удаленности соседних поселений или слабого развития межселенных транспортных коммуникаций отдельные населенные пункты развиваются изолированно, без устойчивых функциональных связей друг с другом;

- групповую, когда между соседними поселениями устанавливаются тесные устойчивые связи в сфере производства, труда, быта и отдыха населения, а масштабы и темпы их дальнейшего развития становятся в значительной в значительной мере взаимообусловленными.

Групповую форму расселения следует рассматривать как более прогрессивную, так как в этом случае на основе кооперирования производственных и трудовых ресурсов отдельных населенных мест, а также организации межселенных систем культурно-бытового обслуживания и отдыха населения создаются наиболее благоприятные условия для повышения социально-экономической эффективности решения всех основных задач расселения.

Выбор оптимальной формы расселения должен осуществляться отдельно в каждом конкретном случае при разработке схем и проектов районной планировки.

Выбор оптимального варианта расселения в пределах группы взаимосвязанных населенных мест должен осуществляться при разработке проекта районной планировки путем составления и сравнительной оценки нескольких альтернативных вариантов схем расселения. При сравнении учитываются следующие позиции:

- степень относительного удорожания промышленного и гражданского строительства на различных площадках;

- условия транспортной доступности для населения основных мест приложения труда, центров культурно-бытового обслуживания и зон массового отдыха;

- величиной капитальных затрат и приведенных эксплуатационных расходов, связанных с развитием внегородских транспортных и инженерных сетей;

- относительной широтой выбора мест приложения труда и видов обслуживания, предоставляемого большинству населения, независимо от места его проживания;

- санитарно-гигиеническими условиями проживания людей и требованиями охраны природы;

- архитектурно-композиционными условиями планировки отдельных поселений и рациональностью развития планировочной структуры всей группы населенных мест в целом.

Рациональные системы расселения как основная задача районной планировки

Построение рациональной системы расселения — одна из центральных задач районной планировки.

Еще в 1930-х гг. Ле Корбюзье предложил идею гигантского линейно-го города, каркасом опорной системы которого являются тройные магистрали (речные, шоссе, железнодородные). В своей схеме расселения для Европы он предполагал формирование урбанизированных лент в широтном направлении: Оренбург — Донбасс — Краков — Вена — Берлин — Париж — Бискайский залив — и меридиональных полос расселения по направлениям: Сталинград — Ленинград, Одесса — Данциг, Босфор — Будапешт — Вена — Амстердам, Гавр — Марсель, Берлин — Гамбург, вдоль Пиренеев от Атлантического океана к Средиземному морю.

К. Доксиадис в выдвигавшейся им науке экистике (науке о человеческих поселениях) утверждал целесообразность создания сплошных лент расселения вдоль морских побережий и рек как наиболее целесообразных зон для расселения. Новейшие тенденции развития городов

во всем мире определили необходимость разработки новых концепций и идей в области расселения, расширения масштабов исследований и увеличения временной глубины прогнозирования.

Регулирование роста больших городов и активация малых и средних

Регулирование роста больших городов — весьма сложная, во многом противоречивая проблема, отнюдь не допускающая жесткого и однозначного подхода. В общем можно сказать, что развитие больших и сверхбольших городов должно сдерживаться, но городские агломерации системы группового расселения, развивающиеся на базе этих городов, будут расти, расширяться, будут формироваться новые системы, возглавляемые новыми большими городами, сеть больших городов-лидеров будет сгущаться (особенно в восточных районах страны).

На большие города и возглавляемые ими городские агломерации в XXI в. придется преобладающая доля городского населения страны. Экономическая стратегия интенсификации капиталовложений в целях усиления их эффективности позволяет предполагать преимущественную концентрацию инвестиций в местах сосредоточения существующих основных фондов, требующих обновления, замены или расширения.

Активизация малых и средних городов — крупнейшая социальная и градостроительная проблема расселения. Эта самая многочисленная группа городов России в процессе реформ оказалась в наиболее кризисном состоянии. В первую очередь это относится к монопрофильным городским поселениям. По исследованиям научно-методического центра «Города России» Института макроэкономических исследований Минэкономразвития РФ, из 1097 городов РФ около 500 монопрофильных, из них в группу городов с критической ситуацией в сфере занятости вошли в 1996 г. — 356, в 1999 г. — 321, в 2001 г. — 213 (в том числе лесных монопрофильных поселений —

90, машиностроительных — 28, угольных — 16, на базе добычи цветных металлов — 14, текстильных — 10).

Стратегическими направлениями развития малых и средних городов могут стать: усиление их роли как центров тяготеющих районов, в том числе сельскохозяйственных, рекреационных, лесопромышленных; перепрофилирование в тех случаях, когда сложившаяся специализация неэффективна в новых рыночных условиях; усиление их роли как структурных центров в агломерациях крупнейших городов (транспортных узлов, мест размещения промышленных предприятий, выводимых из главного города или взаимосвязанных с предприятиями главного города — центра агломерации, рекреационных и других обслуживающих центров либо дополняющих хозяйственный комплекс агломераций и т.д.); развитие функций, опирающихся на сложившийся потенциал города, в особенности квалифицированные кадры; развитие прежде всего в исторических городах и городах, обладающих особенно благоприятными для этих целей природными условиями и памятниками истории и культуры.

Важными механизмами роста малых и средних городов являются всемерное развитие малого бизнеса, привлечение инвестиций в результате продуманной системы маркетинга и умелого проведения мероприятий по всестороннему улучшению имиджа города, широкое использование органами субъектов Федерации и местными властями налоговых льгот и других мер поддержки предприятий и направлений бизнеса, наиболее перспективных в условиях данного города.

Таким образом, задача активизации развития малых и средних городов отнюдь не требует, чтобы тысячи малых городов и поселков развивались в качестве крупных промышленных центров. Опыт проведенных работ по районной планировке показал, что большинство малых и средних городов не обладает благоприятными предпосылками для размещения крупной промышленности: удобными строительными площадками, топливно-энергетическими и сырьевыми ресурсами, приемлемыми условиями

водоснабжения, отвода сточных вод и т.п. Главный фактор, благоприятствующий развитию промышленности в этих городах, — их трудовые ресурсы, — несомненно, имеет важное значение и должен быть использован, однако он, как правило, не позволяет осуществлять крупное промышленное строительство: имеющиеся в малом городе трудовые ресурсы относительно невелики и при сооружении крупных предприятий оказываются быстро исчерпанными, возникает необходимость в привлечении рабочей силы со стороны. Было бы напрасно считать, что медленное развитие малых городов есть результат ошибочной практики размещения промышленности в больших городах и достаточно отказаться от этой практики, как все станет на свои места; в преобладающем большинстве случаев строительство крупных промышленных предприятий в малых городах экономически неэффективно.

2. Внешний транспорт

Транспорт является ключевым элементом функциональной структуры города. Он обеспечивает пространственные перемещения людей и грузов, являющиеся наиболее точным барометром экономического и социального состояния и развития города.

Функциональная зона внешнего транспорта - это система элементов ответственная за связь города с внешним миром, в нее как структурные элементы входят: система ж/д транспорта, система автомобильного транспорта, речного, морского, воздушного транспорта и система трубопроводного транспорта.

Принципы формирования внешнего транспорта обусловлены необходимостью сокращения нагрузки на внутригородской транспорт.

Автомобильный транспорт. При проектировании городских и сельских поселений следует предусматривать единую систему

транспорта, обеспечивающую удобные, быстрые и безопасные связи с другими поселениями системы расселения, объектами расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта и дорогами внешней сети. Автомобильные дороги в пригородной зоне являются продолжением городских магистралей.

СНиП «Категории и параметры автомобильных дорог».

В санитарно-защитной зоне допускается размещать автомобильные дороги, гаражи, стоянки автомобилей. Не менее 50 % площади санитарно-защитной зоны должно быть озеленено. Ширину санитарно-защитной зоны до границ садовых участков следует принимать не менее 50 м. Автомобильные дороги общей сети. Расстояния от бровки земляного полотна указанных дорог до жилой застройки 100 м, до садоводческих товариществ 50 м; Для защиты застройки от шума и выхлопных газов автомобилей следует предусматривать вдоль дороги полосу зеленых насаждений шириной не менее 10м. Автовокзалы предназначены для обслуживания пассажиров, размещаются на общегородских выездных магистралах, на въезде в город. Число автобусных станций определяется развитостью внешних и пригородных связей.

Автовокзалы имеют свою категорию в зависимости от вместимости:

3. малые $S=0,25$ га 6-12 машиномест
4. средние $S=0,5$ га 12-15 машиномест
5. более 15 машиномест $S=1,5$ га

Пространственно-планировочная организация автовокзала обусловлена сочетанием структурных элементов: пилонов, мест стоянки автобусов, зданий и сооружений, зон контакта с городским транспортом. Экономичным и удобным считается размещение пилонов в подземном уровне, что исключает пересечение пешеходных переходов и транспортных путей.

Железнодорожный транспорт

Основные сооружения: пассажирские остановочные пункты, разъезды и обгонные пункты, промежуточные, участковые, сортировочные и грузовые станции.

Узловая станция имеет три и более направления.

Узлы могут быть с отдельным или совмещенным размещением пассажирских станций.

Габариты пассажирских станций:

L 1100-1600м пассажирские, ширина пассажирской платформы 3-6 м.

3200-4500 грузовые и сортировочные.

min радиус поворота ж/д полотна — 200м.

Новые сортировочные станции общей сети железных дорог следует размещать за пределами городов, а тех. пассажирские станции, парки резервного подвижного состава, грузовые станции и контейнерные площадки железнодорожного и автомобильного транспорта — за пределами селитебной территории. Жилую застройку необходимо отделять от железных дорог санитарно-

защитной зоной шириной 100 м, считая от оси крайнего железнодорожного пути. При осуществлении шумозащитных мероприятий - не более чем на 50 м.

Ж/д пути в пределах города могут быть уложены в уровне городских улиц с обеспечением безопасности, путем устройства ж/д переездов: шлагбаумами; по насыпям; с пропуском городских улиц под рельсовыми путями, в уровне.

Водный транспорт

В России водный транспорт менее популярен из-за сезонного использования и скорости передвижения. Перевозки пассажиров и грузов осуществляются в портах, имеющих классификацию в зависимости от назначения. Бывают речные и морские, следует размещать за пределами селитебной территории от жилой застройки не менее чем на 100 м.

Ширину прибрежной территории грузовых районов следует принимать, м, не более: для морского порта — 400, речного — 300, пристаней — 150, специализированных речных портов, предназначенных для перегрузки массовых грузов с организацией межнавигационного хранения — 400. Районы речного порта, предназначенные для размещения складов легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, следует располагать ниже по течению реки на расстоянии не менее 500 м от жилой застройки, мест массового отдыха населения, пристаней и т.д. Береговые базы и места стоянки маломерных судов, принадлежащих спортивным клубам и отдельным гражданам, следует размещать в пригородных зонах.

Порт делят на районы: пассажирский, грузовой, ремонтный.

Для хранения судов принимают следующие размеры участков: 27м² для прогулочного флота, 75м² для спортивного.

Воздушный транспорт.

Основными сооружениями по обслуживанию воздушных перевозок являются аэродромы и вертодромы. Их следует размещать вне селитебной территории, вдалеке от зон массового отдыха, на расстоянии обеспечивающем безопасность полетов, допустимого уровня авиационного шума и электро-магнитного излучения в соответствии с санитарными нормами.

Аэродромы от 250 до 4000 га min удаление от селитебной территории 4 км.

А. связывают с селитебными территориями скоростными видами транспорта (монорельс)

А. состоят из: аэровокзала, аэропорта, здания вокзала (кассы при взлетно-посадочной полосе).

Классы аэропортов: высшая категория более 100 рейсов в т.ч. международных

1кат. 50-100, 2 кат 20-50, 3 кат 10-20, 4 кат менее 10

Ограничения по шуму: размещение до селитебной территории 500-800м.

В городах, обслуживаемых аэропортами с пассажиропотоком не менее 2 млн. чел. в год, следует создавать городские аэровокзалы, а в остальных случаях — агентства воздушных сообщений или пункты отправления и прибытия авиапассажиров.

Роль транспорта в современных городах велика, поскольку, с одной стороны, необходимо обеспечить максимально быстрое пространственное перемещение в границах города, а с другой — связать город со всеми прилегающими к нему территориями. Транспорт выступает основной инфраструктурной сферой любого поселения, поскольку обеспечивает обмен людскими, материальными энергетическими и прочими активами между различными участками территории. Транспортные потоки содействуют снабжению поселений всем необходимым и распределяют рабочую силу по различным участкам городского пространства.

Список литературы

1. Горбанев Р.В. Городской транспорт. – М., 2009.
2. Ставничный Ю.А. Транспортные системы городов. - М., 2010.
3. Градостроительство и планировка населенных мест: учебник* / А.В. Севостьянов [и др.]; ред.: А.В. Севостьянов, Н.Г. Конокотин. - М.: КолосС, 2012.
4. Перцик Е.Н. Районная планировка. Территориальное планирование: <учебник для вузов>* / Е.Н. Перцик. - М.: Гардарики, 2006.
5. Федоров В.В. Планировка и застройка населенных мест: <учебное пособие>* / В.В. Федоров. - Москва: ИНФРА-М, 2012.