

УДК 728

Алиреза Шешпари,
Киевский национальный университет строительства и архитектуры**ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ МОДЕЛИ-СХЕМЫ РЕШЕНИЯ
СУЩЕСТВУЮЩИХ ТРАНСПОРТНО - ПЕШЕХОДНЫХ ПРОБЛЕМ
Г. ТЕГЕРАНА.**

В данной статье рассмотрены актуальные проблемы, связанные с транспортно-дорожной сферой и их взаимосвязь с городской застройкой.

Ключевые слова: городская застройка, транспорт, пешеходное пространство.

Формирования жилища в Тегеране неразрывно взаимосвязано с инфраструктурой. Во время формирования какой бы то ни было застройки, как правило, существует целый ряд проблем, которые требуют правильного и эффективного решения. В Тегеране формирование улиц в сегодняшнем виде началось с появлением автомобильного транспорта из Европы, когда началось сооружение дорог в европейском стиле. Это не было характерно для Тегерана и в результате возникли проблемы из-за климатических, культурных, социальных отличий Тегерана с европейскими городами. Вопросами такого рода занимались иранские ученые как Х. Ванрани, М. Азизи и др.[1,2].

Проблемы дорог города Тегерана можно разделить на исторические и современные. Исторические проблемы имеют место в тех районах, где до сих пор



Исторические проблемы

Современные проблемы

Рис. 1

сохранился старый облик города. Однако с появлением автомобилей и увеличением плотности населения возникли вопросы транспортного движения

и перемещения пешеходов. Как известно, именно в исторических районах существует много узких дорог и, следовательно, подход к решению проблем дорог исторических районов должен быть особо взвешенным и аккуратным (см. рис. 1). Что касается современного состояния, то необходимо отметить, что в большинстве новых районов города с высокой численностью населения существуют такие проблемы как отсутствие или нехватка пешеходных переходов постоянные пробки, загрязнение воздуха и т.д.

Для рассмотрения проблем такого рода в работе анализируются несколько типичных вариантов, и предлагаются возможные решения. По мнению автора, существуют семь основных проблемных дорог г. Тегеран, как в старой, так и новой застройке.

Тип. А – Большинство улиц такого типа (см. рис. 2,а) находится в торговой зоне города, где уличные пространства являются зоной торговли и местом для проведения свободного времени населения. Из-за его усиленного потока появляются соответственные проблемы. Например, пешеходная часть улицы не обеспечивает необходимого пространства для людей, не хватает территории для зон отдыха и торговли и т.д.

На рис. 2,б представлена принципиальная схема, которая обеспечивает торговую зону и зону отдыха подземными этажами. Это решение по климату характерно и эффективно для Тегерана.[3] Также предлагается использование вентиляционных шахт и поэтажного вертикального озеленения, что обеспечивает проветривание и понижение температуры по этажам. Кроме того, на последних этажах предлагается использование террас с целью защиты от шума. К зданиям имеется доступ с двух сторон (с севера и с юга). Первый и второй этаж имеют отступ от улицы с целью увеличения пешеходной части, что также образует уникальный козырёк для защиты пешеходов от солнечных лучей.

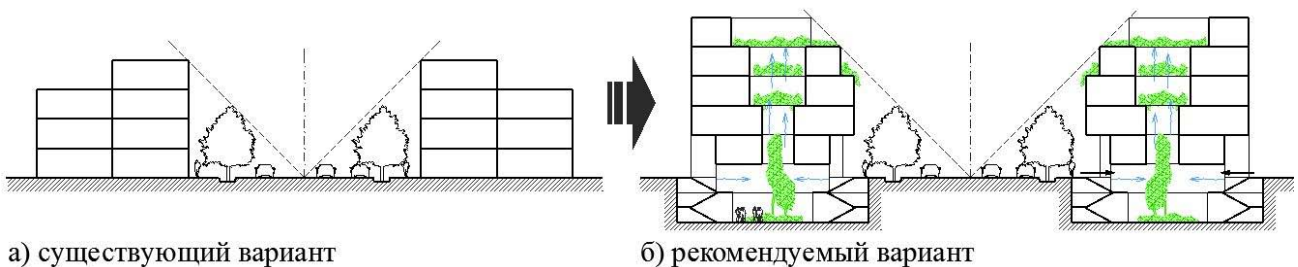
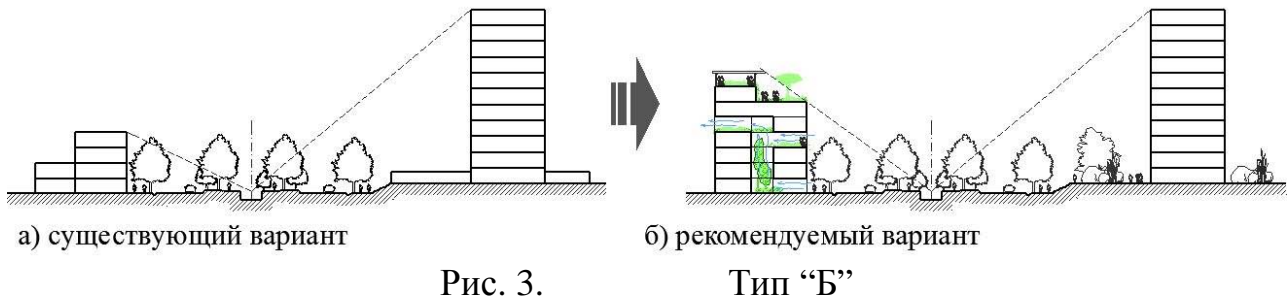


Рис. 2.

Тип "А"

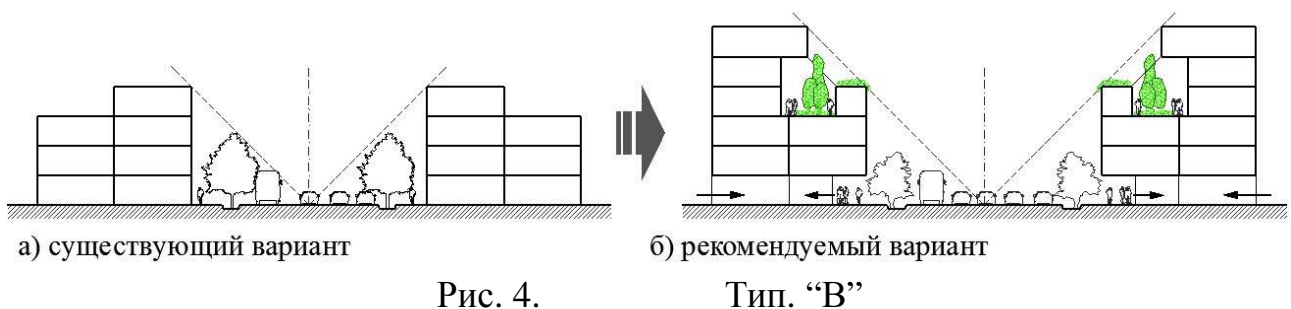
Тип Б – Это проспекты, имеющие с одной стороны многоэтажные офисные здания, а с другой – офисно-жилые дома средней этажности. По объемно-пространственному решению и по обзорному виду (голубая линия) здания



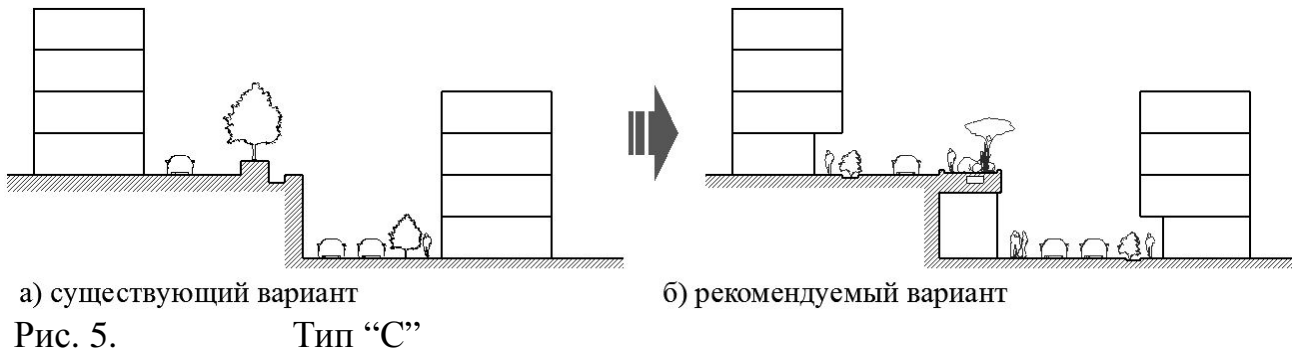
требуют соответствующих архитектурных решений (см. рис. 3,а). Принципиальная схема-вариант, представленная на рис. 3,б. В данном случае рекомендуется увеличение этажности с вертикальным и горизонтальным проветриванием. На крыше предлагается устройство открытого пространства для отдыха в ночное время. Также предлагается закрытый двухсторонний двор при офисных зданиях открыть и сделать публичным пространством для обеспечения зоны отдыха, благоустройства и пешеходных дорог.

Тип В – Этот тип характерен для зон жилой застройки средней этажности.

Здесь одна из основных проблем – неудобный доступ к жилищу и нехватка пешеходных пространств (см. рис. 4,а). В схеме – варианте (рис. 4,б) предлагается максимально увеличить площадь пешеходных переходов с использованием отступа первого этажа в глубину. При этом пешеходы защищаются от прямых солнечных лучей с помощью выступа верхних этажей, пространство первого этажа решается с свободным доступом (с севера и с юга). Предлагается проход на нулевом уровне и доступ к вертикальному узлу не прямо от улицы, а через этот проход. Кроме того, организация внутреннего двора на верхних этажах традиционна для Тегерана и наилучшим образом соответствует его климату.



Тип С – Север города Тегерана известен как район с крутым рельефом. Здесь часто встречается застройка вдоль дорог с существенным перепадом высоты (см. рис. 5,а) и отсутствием пешеходного пространства. Эта проблема может быть решена посредством организации отступов на первых этажах.



Кроме того, можно использовать выстроенные торговые или офисные пространства в подпорных стенах, что не только украшает городскую среду, но также обеспечивает удобство для жителей района (см. рис. 5,б).

Тип Д – Улицы такого типа характерны для традиционных районов города, Они, как правила узкие, практически без пешеходного пространства, с односторонним движением (см. рис. 6,а). С учетом ориентации предлагается отступ последнего этажа для обеспечения улиц к прямым солнечным лучам. Односторонний отступ первого этажа служит для организации пешеходных дорог и соответственно расширения транспортной части (см. рис. 6,б).

Тип Е – Этот тип аналогичен типу Д с учетом двухстороннего затесненного отступа для транспорта и одностороннего для пешеходов (см. рис. 7,а). Отступ предлагается с двух сторон, как по первому (нулевому) уровню, а также на верхних этажах для улучшения микроклимата и защиты от шума (см. рис. 7,б).

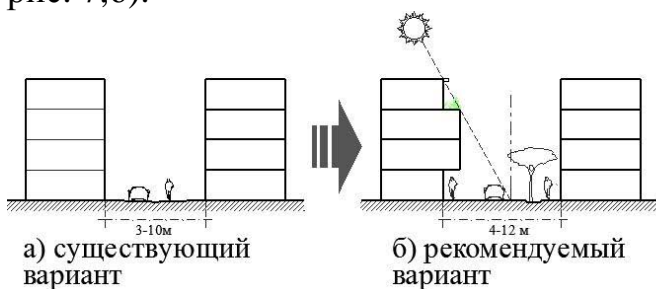


Рис. 6. Тип Д

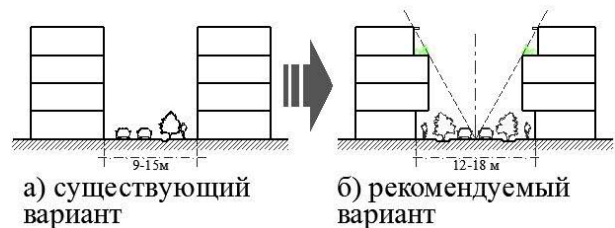


Рис. 7. Тип Е

Тип И – Этот тип встречается в исторических северных районах города со старой застройкой, с очень узким уличным пространством и крутым рельефом (см. рис. 8,а). Предлагается два варианта, в первом из которых используются трассы для обеспечения улиц прямыми солнечными лучами.

Расширение площади пешеходных переходов обеспечивается с помощью отступа первого этажа.

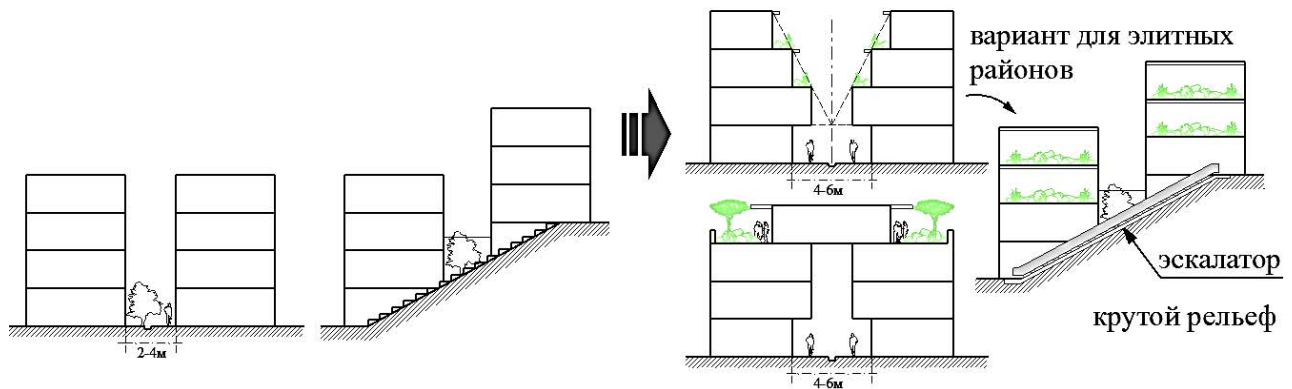


Рис. 8. Тип И

Во втором варианте предлагается соединение последних этажей. При этом арочная форма защищает улицы и при этом обеспечивает открытое пространство для отдыха на верхнем этаже. Для элитных районов с крутым рельефом (свыше 45°) предлагается использовать открытый и полукрытый эскалатор для обеспечения доступа к жилищам, причем, как показывает анализ, в этом районе проживает высокий процент пожилого населения (см. рис. 8,а).

Решение транспортной и пешеходной проблемы в существующей сложившейся застройке г. Тегеран возможно с изменением подхода к организации и функциональной и объемно-пространственной составляющей застройки в целом, что по мнению автора позволит не только решить локальную проблему, но и улучшить условия проживания населения в этих зонах.

Литература:

- 1- Dr. S. Hossein Bahrainy, Urban Space Analysis, 2007 - 256 с.
- 2- Dr. Mohammad Mehdi Azizi, Density in Urban Planning, 2008 – 284 с.
- 3- Шешпари Алиреза, особенности жилых зданий от традиции к современности г. Тегерана, //сб. № 26-2011 г. с. 424//
- 4- <http://www.tehran.ir/>
- 5- <http://amar.sci.org.ir/>

Анотація

В даній статті розглядаються актуальні проблеми, що пов'язані з транспортно-дорожньою сферою та їх взаємозв'язок з міською забудовою.

Annotation

The article deals with the problems of transportation and roads and their interaction with urban dwelling.