

Полицентрическая структура города как современная модель пространственного планирования

Научный руководитель – Хадиуллина Гульнара Насимовна

Иванов Роман Николаевич

Выпускник (бакалавр)

Казанский (Приволжский) федеральный университет, Институт управления, экономики и финансов, Казань, Россия
E-mail: roma120495@mail.ru

Развитие полицентрической структуры является результатом роста городов и формирования современной производственной и социальной инфраструктуры. Полицентричный город имеет нескольких центров притяжения.

В доминирующей части работ западных урбанистов под центрами активности имеется в виду территории, характеризующиеся концентрацией мест приложения труда (объекты торговли, культуры и отдыха.).

Современное состояние Казани показывает необходимость создания альтернативных центров города, помимо исторического. Переход на эту модель позволит решить «проблему центра», который ежедневно становится областью притяжения больших потоков людей и транспорта.

Урбанизированные территории можно разделить на моноцентрические и полицентричные модели городов. Моноцентрический город, по задумке У.Алонсо (1964), был первой моделью городского пространственного планирования [1].

Полицентрическая структура города представлена двумя моделями. Одна из моделей показывает, что в городе есть несколько субцентров, каждый субцентр генерирует поездки со всех концов города. Другая модель представляет то, что существуют также различные субцентры занятости, но один под-центр более концентрированный, чем другие [2].

Полицентрическая структура города неразрывно связана с транспортной инфраструктурой. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой является одним из важных факторов.

Важную роль транспорта подчеркивали А. Смит, М. Ломоносов, Н. Баранский, Н. Мироненко, Г. Лаппо и другие известные экономисты и географы.

Анализ транспортной инфраструктуры города показал, что важную роль в ее функционировании играют (транспортно-пересадочные узлы) ТПУ.

Транспортно-пересадочные узлы являются ключевыми точками доступа к системе общественного транспорта, а также пунктами осуществления пересадок между различными видами транспорта или маршрутами в пределах одного вида транспорта.

С помощью картографической платформы QGIS был сделан вывод, что существующее архитектурно-планировочное и социально-экономическое «ядро» города требует реконструкции и изменения.

Источники и литература

- 1) Alonso, W. 1964, Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent, Harvard University Press, Cambridge, MA., p.204
- 2) Bertaud, A. 2009, Urban Spatial Structures, Mobility and The Environment, World Bank, Washington DC, p.33