

әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті
География және табиғатты пайдалану факультеті
«География, жерге орналастыру және кадастр» кафедрасы



№ 6 ДӘРІС. ҚОНЫСТАНУ АУМАҒЫНЫҢ ҚҰРЫЛЫМДЫҚ ҰЙЫМДАСТЫРЫЛУ ДЕҢГЕЙЛЕРІ

Пәннің атауы: Қала құрылысы және аудандық жоспарлау негіздері



МАЗМҰНЫ

1. **Микро деңгей:** қаланың аудандары немесе ауылдық елді мекендер сияқты егжей-тегжейлі кеңістіктік құрылымдар
2. **Мезо деңгей:** аудандар немесе қалалар сияқты кішігірім әкімшілік бірліктер
3. **Макродеңгей:** аймақтар, елдер немесе континенттер сияқты ауқымды аумақтар



КІРІСПЕ

Қазіргі заманғы қала құрылысы қоныстану аумақтарының кеңістіктік дамуын кешенді түрде қарастыруды талап етеді. Осы тұрғыдан алғанда қоныстану аумағының құрылымдық ұйымдастырылуы халықтың орналасу ерекшеліктерін, инженерлік-көліктік және әлеуметтік инфрақұрылымның дамуын, сондай-ақ аумақтың экологиялық және функционалдық тепе-теңдігін қамтамасыз етуге бағытталған жоспарлау жүйесі ретінде қарастырылады. Қалалар мен елді мекендердің тұрақты дамуын қамтамасыз ету үшін аумақты жоспарлау әртүрлі ауқымдағы деңгейлер арқылы жүзеге асырылады.

Сондықтан қала құрылысы теориясы мен тәжірибесінде қоныстану аумағының құрылымдық ұйымдастырылу деңгейлері макро, мезо және микро деңгейлерге бөлінеді. Бұл деңгейлер ірі аумақтардағы қоныстану жүйесінің жалпы құрылымын айқындаудан бастап, қала ішіндегі аудандар мен жекелеген тұрғын орамдарының нақты жоспарлануына дейінгі қала құрылыстық шешімдерді жүйелі түрде қалыптастыруға мүмкіндік береді.

ҚОНЫСТАНУ АУМАҒЫНЫҢ ҚҰРЫЛЫМДЫҚ ҰЙЫМДАСТЫРЫЛУ ДЕҢГЕЙЛЕРІ

Қоныстану аумағының құрылымдық ұйымдастырылу деңгейлері — бұл халықтың орналасу жүйесін аумақтық ауқымына қарай бірнеше деңгейге бөліп қарастыру.

Яғни, қоныстануды бір ғана елді мекен ретінде емес, ірі аумақтан – ұсақ аумаққа дейінгі иерархиялық жүйе ретінде зерттеу



01

Макродеңгей – қоныстанудың ірі аумақтық жүйесі (елдер, аймақтар, құрлықтар)

02

Мезодеңгей – қоныстанудың орта аумақтық деңгейі (облыстар, агломерациялар, қалалар жүйесі)

03

Микродеңгей – нақты елді мекендер мен олардың ішкі құрылымы (қала аудандары, ауылдық елді мекендер)

Қоныстану аумағының құрылымдық ұйымдастырылу деңгейлері – халықтың қоныстану жүйесінің кеңістікте ұйымдасуын ірі, орта және ұсақ аумақтық деңгейлер бойынша сипаттайтын ғылыми жіктеу

МИКРОДЕҢГЕЙ

Қала құрылысы тұрғысынан микродеңгей – қаланың жеке бөліктерін (ықшамаудан, тұрғын орам, көше, аулалар, қоғамдық кеңістік) нақты жобалау деңгейі, микродеңгей – тұрғындардың күнделікті өмір сүретін ортасын қалыптастыратын нақты жобалау деңгейі. Микродеңгейде зерттеу қаланың нақты көрінісін, тұрғындардың өмір сүру жағдайын және кеңістіктік ұйымдастыру ерекшеліктерін көрсетеді

- Қала аудандарының орналасуы – орталық, тұрғын, өндірістік, рекреациялық аймақтар.
- Тұрғын алаптар мен тұрғын үйлердің таралуы – жеке үйлер, көпқабатты үйлер

- Қоғамдық нысандардың орналасуы – мектеп, аурухана, сауда орталығы, әкімшілік ғимараттар.
- • Көлік және инфрақұрылым жүйелері – көшелер, жолдар, қоғамдық көлік маршруттары, инженерлік желілер

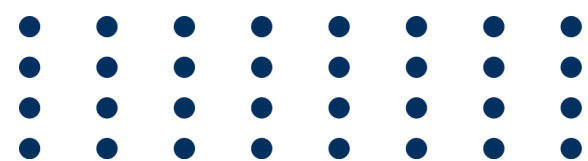


Қала аудандарының кеңістіктік ұйымдастырылуы қала құрылысының негізі болып табылады. Құрылыс, жоспарлау және функционалдық бөлу қағидалары тұрғындардың өмір сапасын, қала қызметінің тиімділігін және қаланың жалпы кеңістіктік тәртібін айқындайды. Қала аудиториясы ең алдымен төрт негізгі функция бойынша бөлінеді: орталық, тұрғын, өндірістік және рекреациялық аудандар

Кевин Линчтің «The Image of the City» еңбегінде қала құрылымының тұрғындардың санасында нақты пішінде көрінуін сақтау маңызды екені айтылады, яғни аудандардың үйлесімді орналасуы қала бейнесінің айқын болуын қамтамасыз етеді



Орталық аудан



Орталық аудан ретінде қаралатын аймақта әкімшілік ғимараттар, қаржы және бизнес орталықтары, ірі коммерциялық объектілер, мәдени орындар мен жоғары деңгейлі қызмет көрсетулер басым орналасуы тиіс



Бұл аймақ қаланың әлеуметтік-экономикалық белсенділігінің орталығы ретінде қалыптасады және оған қоғамдық көлік жүйесі, транзит маршруты жоғары деңгейде бағытталуы қажет



Тарихи қала орталықтарында биіктік пен архитектуралық мән талаптарымен шектелуі мүмкін - мысалы, Еуропаның тарихи орталықтарында орта ғасырлық ортаны сақтау үшін биіктік 5-7 қабаттан аспайды



Осындай тұрғыдан қажетті нормативтерді сақтау қала орталығының эстетикалық, экологиялық және әлеуметтік функцияларын біркелкі қамтамасыз етеді



ПАРИЖ – ТАРИХИ ПАНОРАМАНЫ САҚТАУ МОДЕЛІ



тарихи орталық сақталды, ал заманауи экономикалық белсенділік арнайы бөлінген аймақта дамыды. Парижде орталықта көлік ағынын азайту үшін автокөлік қозғалысы шектелген «жаяу аймақтар» үлесі жыл сайын артып келеді



Қала орталығында (әсіресе Сена жағалауы аймағында) биіктік шектеуі 25–31 м шамасында (шамамен 6–8 қабат)



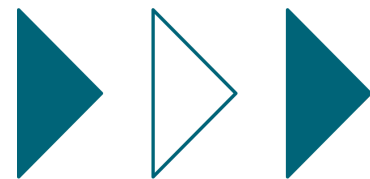
1973 жылы салынған Tour Montparnasse мұнарасынан кейін тарихи орталықта биік ғимараттарға тыйым күшейтілді



Қазіргі заманғы биік бизнес ғимараттары қала шетіндегі La Défense ауданында шоғырланған

Қала	Орталық аудан (CBD)	Биіктік реттеуі	Көлік саясаты	Ерекше нормативтік тәжірибе	Нәтижесі
Франкфурт-на-Майне	Қаржы кварталы	“Hochhausrahmenplan” бойынша арнайы аймақта 200 м+; тарихи Römer аймағында шектеу бар	S-Bahn, U-Bahn радиалды бағытталған	Биік ғимараттар тек бекітілген зоналарда	Қаржы орталығы мен тарихи орта теңгерімі
Лондон	City of London, Canary Wharf	Қорғалатын панорамалар жүйесі (St Paul көрінісі сақталады)	Congestion charge, дамыған метро (Underground)	Protected views саясаты	Көпядролы, жүктемесі тең бөлінген орталық
Сингапур	Marina Bay CBD	Қатаң жоспарлау, рұқсат етілген биіктік нақты регламенттелген	MRT 400–500 м қолжетімділік радиусы	Ұзақ мерзімді (40–50 жыл) master plan	Тығыз әрі экологиялық теңгерімді орталық
Нью-Йорк	Манхэттен	Zoning Resolution бойынша сатылы биіктік (setback)	Әлемдегі ең тығыз метро желілерінің бірі	Bonus zoning (қоғамдық кеңістікке айырбас биіктік)	Жоғары тығыздықтағы тиімді бизнес орталық
Токио	Marunouchi, Shinjuku	Жер сілкінісіне төзімділік нормалары өте қатаң	Теміржол және метро тораптық жүйе	Transit-oriented development (TOD)	Көлікке тәуелділігі аз, функционалды орталық

Тұрғын аудан



тұрғын аудандарда аймақтық жоспарлау принциптері тұрғындар үшін тұрмыстық ыңғайлылықты сақтау мақсатында қалыптасады



Қала жоспарлауда классикалық «жаяу жүргіншілердің радиусы» қағидасы қолданылады: тұрғындар күнделікті қажеттілікті (балабақша, мектеп, дүкен, денсаулық сақтау объектілері) жүріп өтетін аралықта оңай және қауіпсіз түрде ала алады



Әлемдік тәжірибе көрсеткендей, Канада мен Солтүстік Еуропа елдерінде (мысалы, Торонто, Хельсинки) тұрғын аудандарда қоғамдық кеңістіктің жаяу орындарға жақындығы 800-1000 метрден аспайтын деңгейде жоспарланады

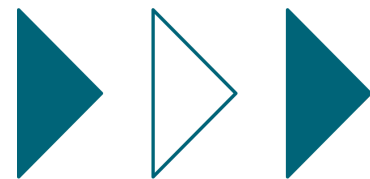


Мұндай жоспарлау жаяу жүргіншілер инфрақұрылымының дамуына, қоғамдық көліктің қолжетімді болуына негізделеді. Осыған орай тұрғын аудандарда үй тапшылығы мен қоғамдық қызметтер арасындағы үйлесімді тепе-теңдік сақталуы тиіс, өйткені бұл қала микроклиматын жақсартады және өмір сапасын арттырады

Қала	Жоспарлау қағидасы	Жаяу қолжетімділік радиусы	Қоғамдық инфрақұрылым	Ерекше тәжірибе	Нәтижесі
Торонто	“Complete Communities” тұжырымдамасы	800–1000 м	Мектеп, балабақша, дүкен, парк жаяу қолжетімді	Аралас функциялы (mixed-use) кварталдар	Автокөлікке тәуелділік төмен, өмір сапасы жоғары
Хельсинки	“15-minute city” моделі	500–800 м	Денсаулық сақтау, білім беру, сауда нысандары	Қоғамдық көлік пен велоинфрақұрылым интеграциясы	Таза ауа, қауіпсіз жаяу орта
Амстердам	Көршілестік (neighbourhood unit) принципі	~700 м	Мектеп орталықта, тұрғын үй айналасында	Велосипед инфрақұрылымы басым	Тұрақты көлік мәдениеті
Копенгаген	Адамға бағытталған урбанистика	600–1000 м	Қоғамдық кеңістіктер мен аулалар	“Жасыл аула” стандарты	Қала микроклиматы жақсарған
Стокгольм	Transit-Oriented Development (TOD)	800 м (метро станциясына дейін)	Метро + жергілікті сервис	Тұрғын тығыздығы мен көлік теңгерімі	Тұрақты көлік жүйесі

Солтүстік Еуропа елдерінде тұрғын аудан жоспарлау кезінде балалардың мектепке өз бетінше қауіпсіз баруы негізгі индикаторлардың бірі ретінде алынады. Егер бала 10–12 минутта мектепке жаяу жетсе, аудан функционалды тиімді деп саналады

өндірістік аудан



Өндірістік аудандар тұрғын аймақтарынан айтарлықтай бөлек орналастырылуы қажет, себебі өндірістік қызметтің табиғаты тұрғындарға қолайсыз экологиялық және шу әсерін тигізуі мүмкін



Ғылыми әдебиетте (мысалы, региондық жоспарлау теориясында) өндірістік және тұрғын функционалдық аймақтарды экологиялық буфер аймақтар арқылы бөлу құралы ретінде қарастырылады



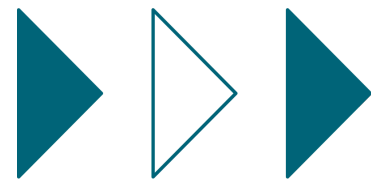
Германия секілді елдерде өндірістік зона қаладан тыс жерде орналастырылып, тұрғын аудандардан жасыл белдеу арқылы бөлінеді



Бұл әдіс қаланың экологиясын қорғау мен тұрғындардың денсаулық жағдайын сақтау мақсатында қалыптасқан

Ел / Қала	Өндірістік аймақтың орналасуы	Буферлік механизм	Нормативтік негіз	Ерекше тәжірибе	Нәтижесі
Берлин	Қаланың шеткі индустриялық парктері	Жасыл белдеу (Grüngürtel), санитарлық арақашықтық	Baugesetzbuch (құрылыс кодексі)	Өндіріс пен тұрғын сектор арасында орман-парк белдеуі	Шу мен ауа ластануы төмендетілген
Роттердам	Порт пен ауыр өнеркәсіп қаланың батыс шетінде	Су айдындары + жасыл аймақ	Қатаң экологиялық стандарттар (EU директивалары)	Maasvlakte индустриялық аймағы тұрғын сектордан алшақ	Қаланың орталық бөлігінде экологиялық сапа жоғары
Йокогама	Индустриялық белдеу жағалау бойында	Жағалау аймағы, жасанды тосқауылдар	Жер сілкінісіне және экологияға қатысты қатаң регламент	Порт аймағын тұрғын ауданнан бөлу	Тығыз қалада экологиялық тәуекел азайтылған
Сеул	Ауыр өнеркәсіп қала сыртында	Жасыл коридорлар, өзен жағалауы	Ұлттық кеңістіктік жоспарлау заңы	Индустрияны спутник-қалаларға көшіру	Тұрғын аудандарда ауа сапасы жақсарған
Ванкувер	Индустриялық порт бөлек аймақта	Су айдыны + рекреациялық белдеу	Municipal zoning bylaws	Экологиялық мониторинг жүйесі	Тұрғындардың денсаулық көрсеткіштері жоғары

Рекреациялық аудан



қаланың жалпы функционалды жүйесін теңестіреді және тұрғындардың демалыс, спорттық және эстетикалық қажеттіліктерін қамтамасыз етеді



Бұл аудандарда жасыл белдеулер, саябақтар мен рекреациялық аймақтар орналастырылады, олар қала тұрғындарының күнделікті өмірде сергіп, табиғатпен байланыста болуын қамтамасыз етеді



Париждегі және Ванкувердегі танымал парктер осы қағиданы айқын көрсетеді: қаланың орталық бөлігінде де, сыртқы аймақтарда да жасыл кеңістіктердің сақталуы қала тұрғындарының әл-ауқатын арттыруға бағытталған



Соңғы жылдары Сингапур классикалық «Garden City» моделінен “City in Nature” стратегиясына өтті. Қалалық жоспарлауды жүзеге асыратын National Parks Board жасыл инфрақұрылымды көлік және тұрғын жүйесімен біріктірді



Копенгагенде рекреациялық кеңістіктер климаттық бейімделу жобаларымен біріктірілген. Қалада “Cloudburst Management Plan” аясында нөсер суларын жинайтын саябақтар салынған



Сеулде бұрынғы автомагистраль орнына қалпына келтірілген Cheonggyecheon ағынды өзені – рекреациялық трансформацияның әлемдік мысалы

Тұрғын алаптар мен тұрғын үйлердің таралуы — қала құрылысының микродеңгейіндегі ең күрделі әрі маңызды элементтердің бірі. Бұл құбылысты түсіну үшін тек үйдің түрі мен орналасуын ғана емес, сонымен бірге олардың қала кеңістігі мен әлеуметтік-экономикалық ортаға қалай ықпал ететінін қарастыру қажет

Тұрғын алаптарды жоспарлаудағы маңызды авторлардың бірі Ян Гехл. Ол өзінің зерттеулерінде қала кеңістігін адам-орталықты орта ретінде қарастыруды ұсынады. Оның ойынша, тұрғын үй алаптарының таралуы адамдардың күнделікті жүрісіне, қоғамдық орындарға қатынасқа, жаяу және қоғамдық көлікті пайдалану мүмкіндігіне бейімделуі тиіс. Бұл тұрғыдан тұрғын үйлердің таралуы жалғыз тұрғындық функцияны ғана емес, қоғамдық кеңістіктерді қалыптастыру механизмін де қамтуы қажет

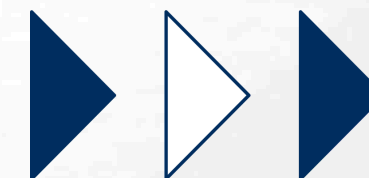


OBJECTIVE 01

Вена қаласында тұрғын аудандар «қолжетімді тұрғын үй + қоғамдық кеңістік» қағидасы бойынша дамытылады, мұнда жаңа кварталдарда тұрғын үймен қатар балабақша, мектеп, мәдени орталық және жасыл аулалар бір мезгілде салынады, ал құрылыс тығыздығы қоғамдық көлік желісінің өткізу қабілетіне сәйкес есептеледі. Бұл тәсіл аумақтың шамадан тыс тығыздалуын болдырмай, инфрақұрылымдық жүктемені теңестіруге мүмкіндік береді

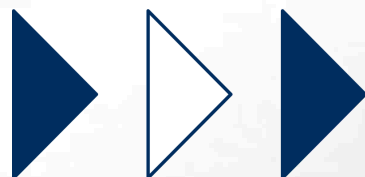
OBJECTIVE 02

Азия мегаполистерінде, мысалы Токио қаласында тұрғын құрылым ұсақ масштабты жер телімдері мен икемді зонирлеу жүйесі арқылы дамиды, мұнда әртүрлі функциялар бір аудан ішінде қатар орналасып, шағын коммерция мен қызмет көрсету нысандары тұрғын үйлермен интеграцияланады. Мұндай құрылым күнделікті қажеттіліктерді ұзақ қашықтыққа бармай-ақ қанағаттандыруға мүмкіндік береді. Жалпы алғанда, шетелдік тәжірибе тұрғын алаптарды жобалауда тек аумақтық өлшемді емес, сонымен қатар әлеуметтік әртараптандыруды, экологиялық жүктемені және көлік жүйесінің тұрақтылығын кешенді түрде есепке алуды басты шарт ретінде қарастырады



Қоғамдық нысандардың (мектеп, аурухана, сауда орталығы, әкімшілік ғимараттар) қала кеңістігінде орналасуы қала құрылысының микродеңгейіндегі ең жауапты мәселелердің бірі болып саналады, себебі дәл осы нысандар тұрғындардың күнделікті қозғалысын, қызметтерге қолжетімділігін және қаланың әлеуметтік құрылымын қалыптастырады

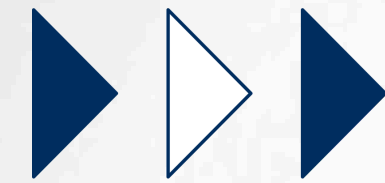
Қазіргі қала құрылысы теориясында қоғамдық нысандарды орналастырудың негізгі логикасы олардың халыққа қызмет көрсету радиусына, көлік қолжетімділігіне және тұрғын алаптардың құрылымына тікелей байланыстырылып қарастырылады





01

Бұл бағыттағы ең белгілі ғылыми тұжырымдардың бірі – Clarence Perry ұсынған «neighborhood unit» (тұрғын аудан бірлігі) тұжырымдамасы. Перридің көзқарасы бойынша, мектеп тұрғын ауданның кеңістіктік өзегі болуы тиіс және ол негізгі көлік магистральдарынан бөлектеніп, қауіпсіз жаяу қатынаспен қамтамасыз етілуі керек. Яғни мектептің орналасуы балалардың көлік ағынымен қиылыспай, 5–10 минуттық жаяу жүріс қашықтығында болуын көздейді. Кейін бұл қағида көптеген елдердің жоспарлау нормаларына енді және «мектеп – тұрғын аудан орталығы» принципі ретінде қалыптасты



02

Халықаралық тәжірибеде мектептерді орналастыруда негізгі талап – олардың қызмет көрсету аумағының жаяу жүріспен қамтамасыз етілуі. Еуропа елдерінің көпшілігінде бастауыш мектептер тұрғын алаптардың ішінде немесе тікелей жанында орналасады, ал магистральды көшелермен бөлінбеуі қатаң ескеріледі. Орта және жоғары білім беру ұйымдарына қоғамдық көлік арқылы қолжетімділік міндетті талап болып есептеледі. Ауруханалар мен ірі медициналық орталықтар, керісінше, қаланың көліктік қаңқасына тіркеледі: жедел жәрдем көліктерінің еркін кіруі, магистральдарға тікелей шығу мүмкіндігі және аймақаралық қолжетімділік басты фактор саналады. Бұл объектілердің тұрғын кварталдардың дәл ортасында орналасуы сирек кездеседі, себебі санитарлық-гигиеналық және көлік жүктемесіне байланысты шектеулер бар



Сауда орталықтары мен көпфункционалы коммерциялық кешендер халықаралық тәжірибеде, әдетте, қоғамдық көлік түйіндеріне, метро және теміржол станциялары маңына немесе ірі көше қиылыстарына орналастырылады. Мұндай тәсіл бір мезетте бірнеше аудан тұрғындарының қолжетімділігін қамтамасыз етеді және жеке автокөлікке тәуелділікті төмендетеді. Сонымен бірге, соңғы жылдары көптеген елдерде шағын аудан ішіндегі шағын сауда және қызмет көрсету нысандарын дамыту тенденциясы күшейді, бұл тұрғындардың күнделікті қажеттіліктерін алысқа бармай-ақ қанағаттандыруға мүмкіндік береді

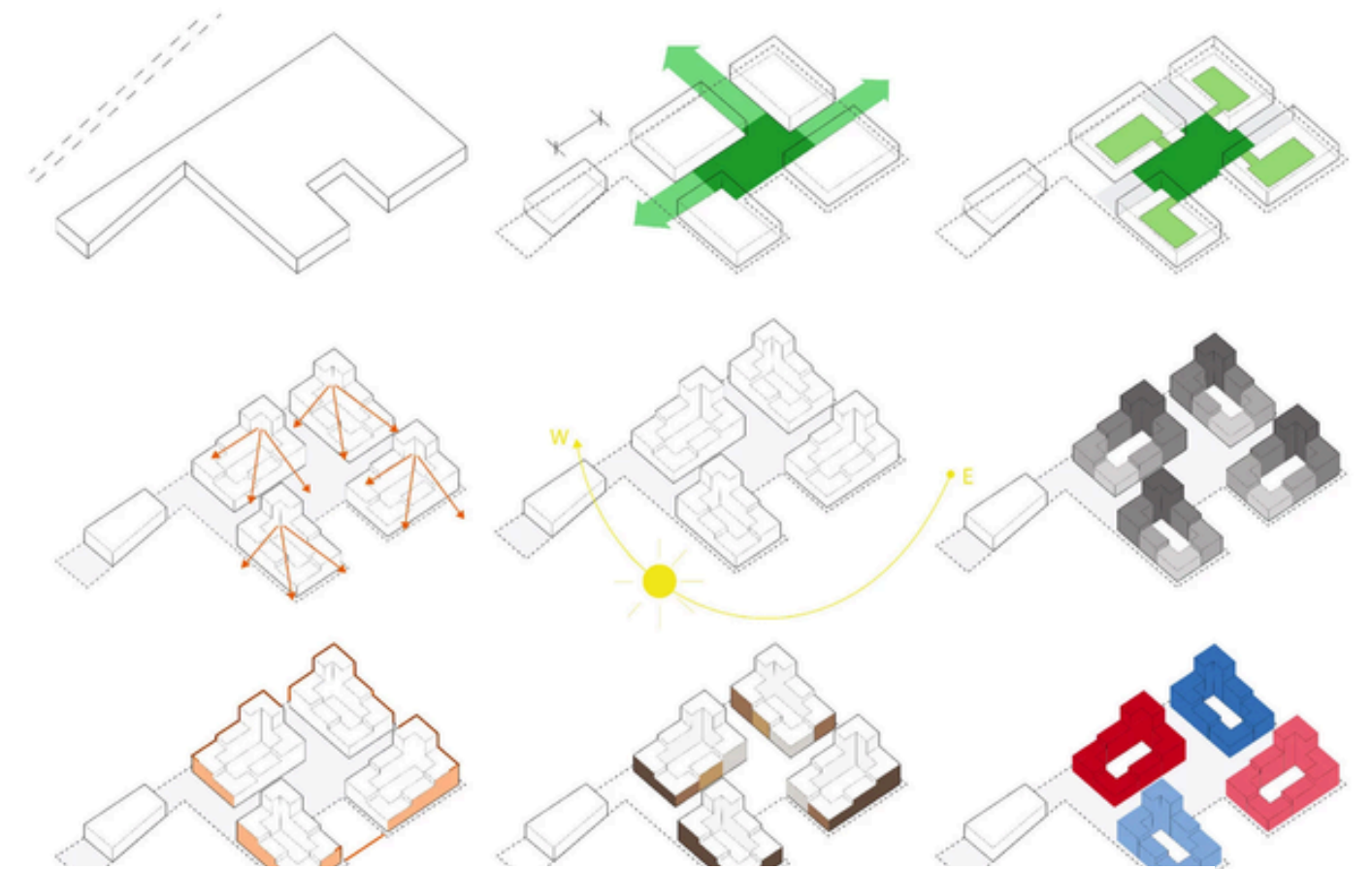
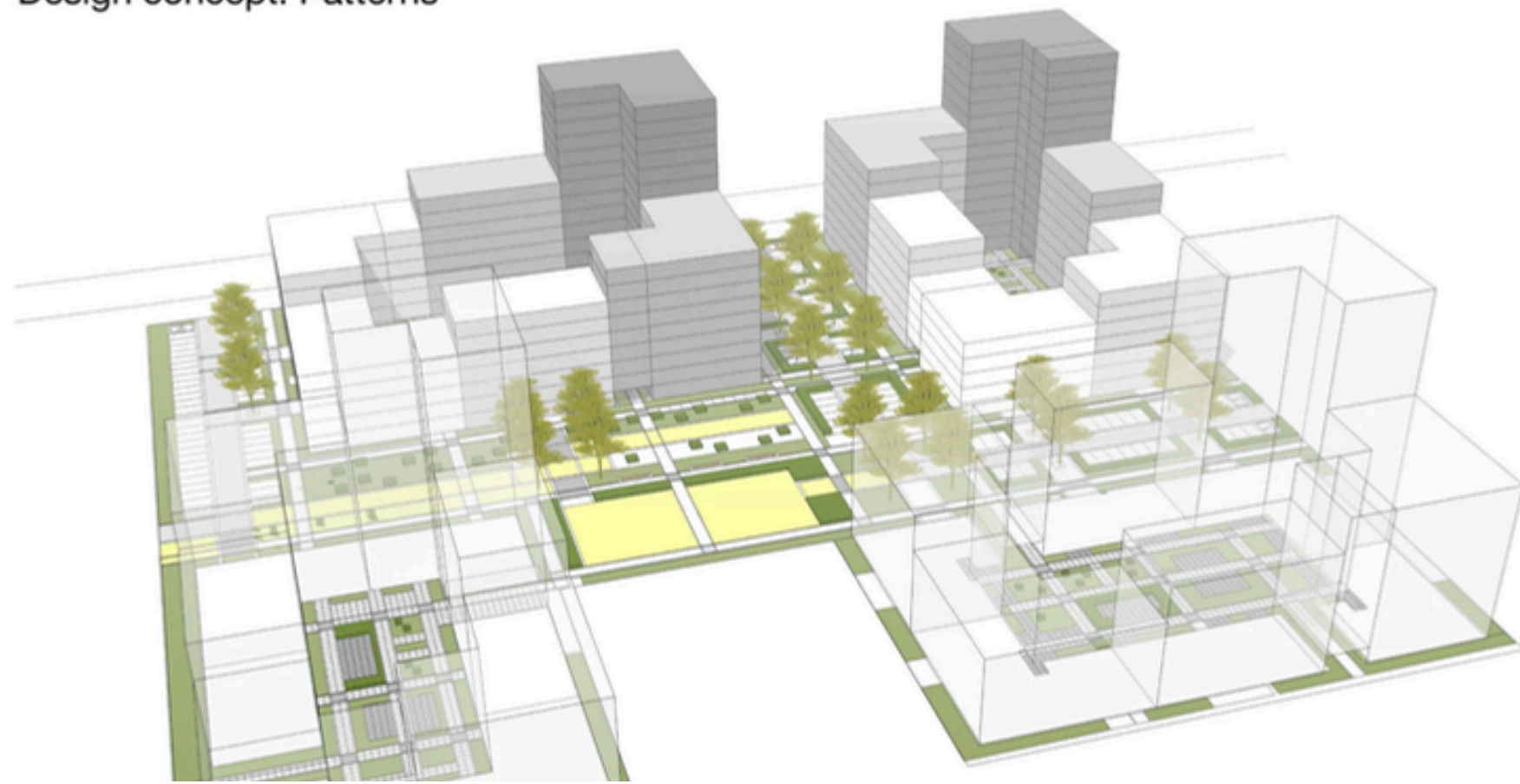


Әкімшілік ғимараттардың орналасуы, әдетте, қаланың немесе ауданның қоғамдық-іскерлік орталығына тәуелді. Олар қаланың беделін қалыптастыратын кеңістіктермен, алаңдармен, жаяу жүргінші аймақтарымен және қоғамдық көлік желілерімен байланыстырыла орналастырылады. Бұл ғимараттардың орталықта шоғырлануы азаматтардың мемлекеттік қызметтерге қолжетімділігін арттырумен қатар, қала кеңістігінің символдық және репрезентативтік функциясын да күшейтеді

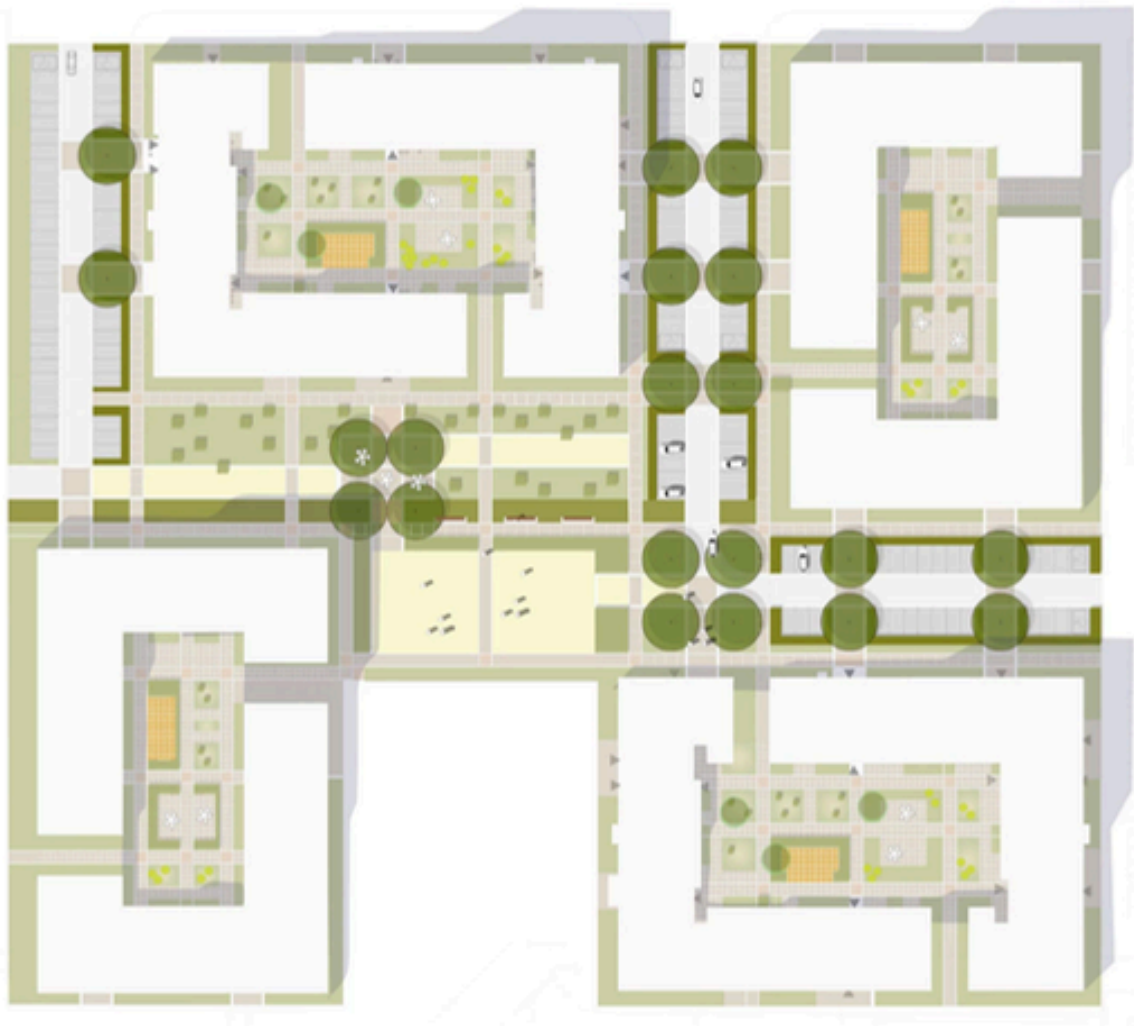


Қазақстан жағдайында қоғамдық нысандарды орналастыру сәулет және қала құрылысы саласындағы ұлттық нормативтер арқылы реттеледі. Қолданыстағы талаптарға сәйкес, мектептер мен балабақшалар тұрғын алаптардың ішінде немесе олардың тікелей шегінде орналасып, жаяу жүріспен қолжетімді болуы тиіс. Қалалық тәжірибеде бұл қашықтық, әдетте, бірнеше жүз метрмен шектеледі және негізгі көлік магистральдарын кесіп өтпеу қағидасы ескеріледі. Ірі емханалар мен ауруханалар қаланың көліктік желісіне жақын, бірақ тұрғын үйлерден санитарлық-қорғау арақашықтығы сақтала отырып орналастырылады

Design concept. Patterns



Design concept. Patterns



Site plan



МЕЗОДЕҢГЕЙ

Мезодеңгейде қала құрылысын қарастырғанда негізгі назар қаланы ірі құрылымдық бірліктерге – аудандарға, шағынаудандарға және функционалдық секторларға бөлу принципіне аударылады, себебі дәл осы деңгей қаланың макроқұрылымы мен микрожоспарлау элементтерінің арасындағы байланысты қамтамасыз етеді.



Қала құрылысы теориясында мезодеңгей аумақты 100–1000 гектар аралығындағы кеңістіктік бірліктерге жүйелеу арқылы ұйымдастырылады



мұнда әр аудан өзіндік функционалдық мамандануға ие болып, бірақ жалпы қалалық инфрақұрылыммен интеграцияланады



4-тен бастап көп деген аудандарға, аудан ішінен шағынаудандарға бөліне алады



BERLIN

Brandenburg



Еуропалық тәжірибеде, мысалы Берлин қаласында әкімшілік аудандар (Bezirke) ірі құрылымдық бірлік ретінде қызмет етеді.

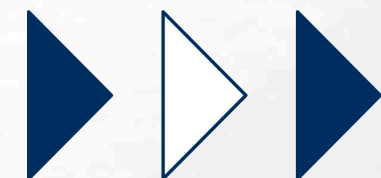
Солардың ішінде тұрғын және аралас функциялы шағынаудандар қалыптасады, бұл басқару тиімділігі мен инфрақұрылымдық жоспарлауды үйлестіруге мүмкіндік береді.

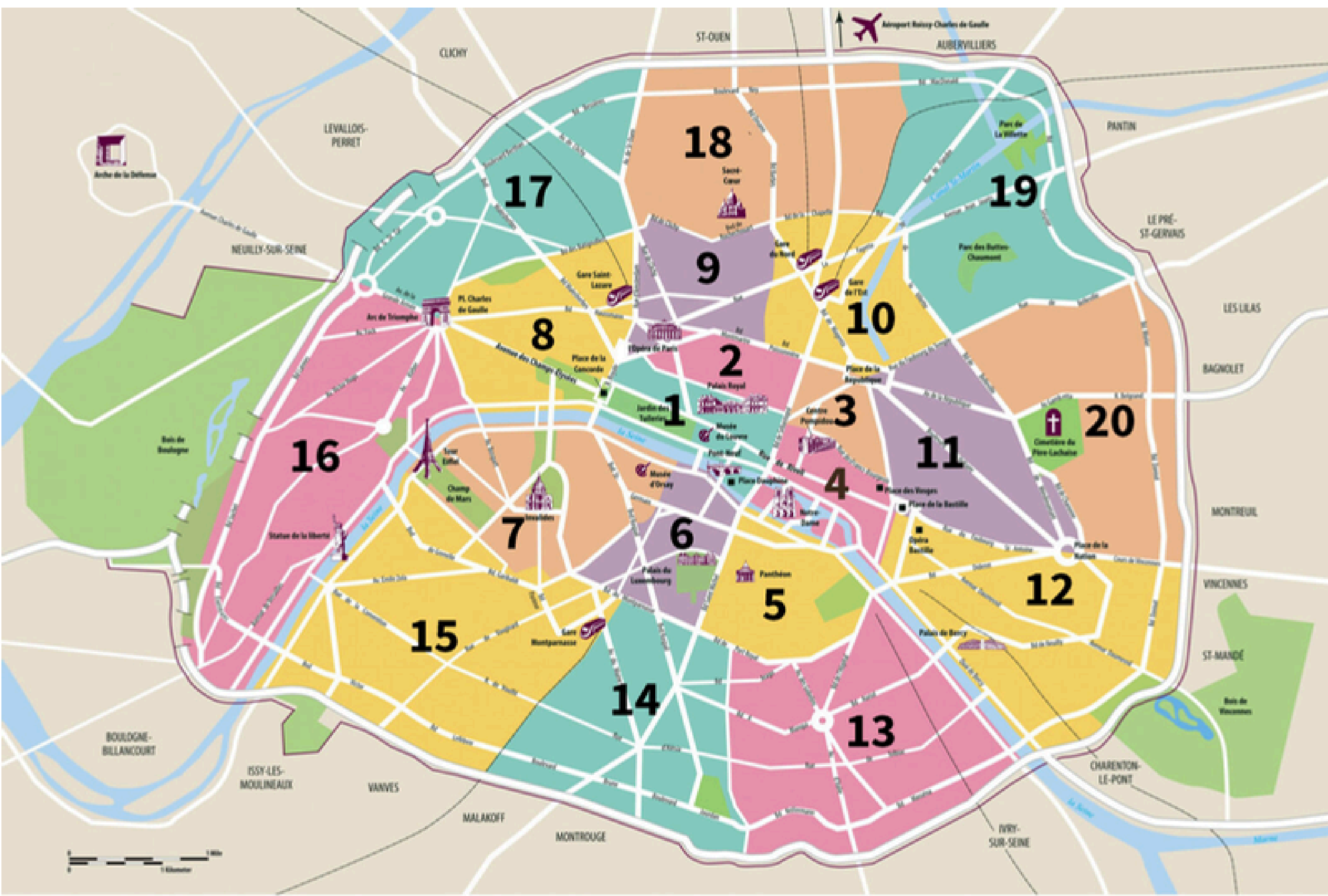
Әрбір аудан мектептер, денсаулық сақтау мекемелері, көлік тораптары және жасыл белдеулермен қамтамасыз етіліп, тұрғын саны мен қызмет көрсету сыйымдылығы арасында сәйкестік сақталады.



Сол сияқты Барселона қаласында мезодеңгейлік құрылым тарихи «Eixample» торлы жүйесіне негізделіп, аудандар ішкі көше желісі, қоғамдық алаңдар және кварталдық құрылым арқылы иерархиялық түрде ұйымдастырылған, бұл кеңістіктің айқын құрылымын және функционалдық теңгерімді қамтамасыз етеді. Мұнда аудан орталығы жергілікті қоғамдық белсенділіктің фокус нүктесі ретінде қарастырылады

Скандинавия елдерінде, әсіресе Стокгольм қаласында, мезодеңгейлік жоспарлау «көпядролы қала» моделіне сүйенеді, яғни қала бірнеше өзара байланысқан орталықтардан тұрады, әрқайсысы тұрғын, коммерциялық және рекреациялық функцияларды біріктіреді. Бұл тәсіл орталыққа шамадан тыс жүктемені азайтып, көлік ағындарын теңестіреді.





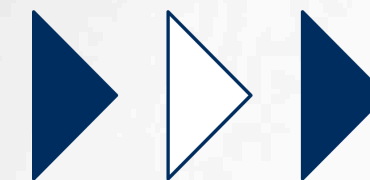
Париж 20 арондисманға бөлінеді. Бұл бөлініс XIX ғасырда (1860 ж.) қаланың кеңеюімен бірге енгізілген. Мысалы Монмартр – бұрын бөлек қала болған, Латын кварталы – орта ғасырдан қалған білім орталығы. Яғни бұл жерде аудан шекарасы тарихи қала кеңеюімен қалыптасқан.

İstanbul'un ilçeleri Districts of Istanbul



Стамбул – тарихи кезеңдер бойынша қалыптасқан аудандар. Стамбул аудандары қаланың әртүрлі тарихи кезеңіне сәйкес қалыптасқан: Фатих – Византия мен Осман дәуірінің орталығы, Бейоғлу – еуропалық ықпалы күшейген аймақ, Кадыкөй – Азия бөлігіндегі көне қоныс. Мұнда аудандардың айырмашылығы тарихи функциясы мен мәдени дамуына байланысты.

МАКРОДЕҢГЕЙ



Макродеңгейде қала құрылысы жеке қаланың шегінен шығып, аймақтық, ұлттық және тіпті континенттік кеңістіктік ұйымдастыру жүйесі ретінде қарастырылады, мұнда негізгі назар қоныстану жүйесінің иерархиясына, көлік дәліздеріне, экономикалық тораптарға және табиғи-ресурстық әлеуетке аударылады. Бұл деңгейде жоспарлау «қай жерде қала дамуы тиіс, қай жерде шектелуі керек, өндіріс пен халық қалай орналастырылады» деген стратегиялық сұрақтарға жауап береді



Жалпы алғанда, макродеңгейдегі қала құрылысы қоныстану жүйесінің полицентрлік құрылымын қалыптастыруға



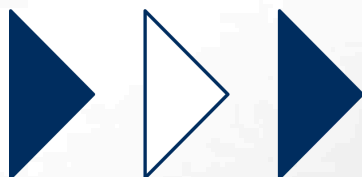
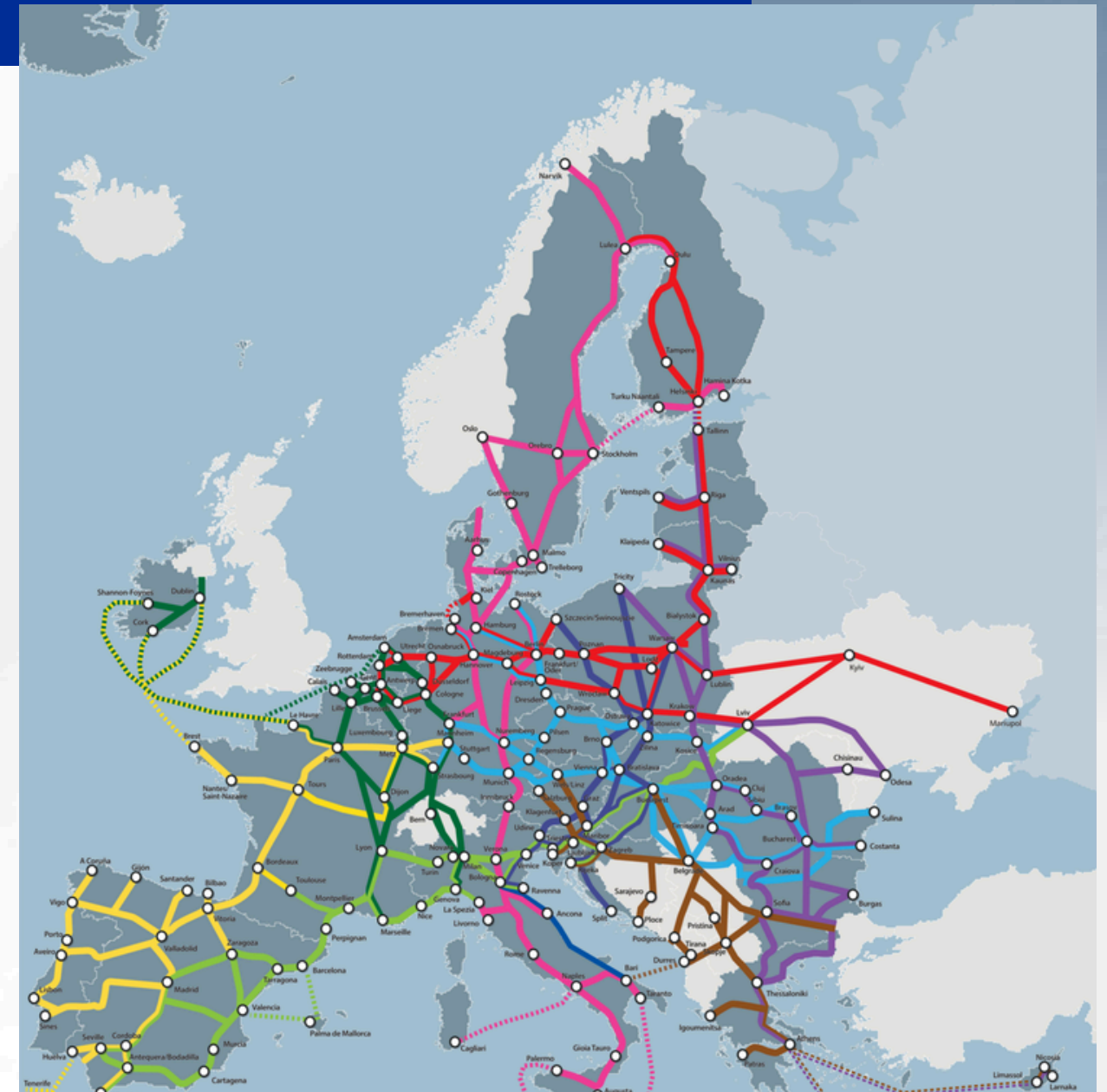
көлік-логистикалық осьтерді дамытуға, экономикалық аймақтарды мамандандыруға және табиғи ресурстарды ұтымды пайдалануға бағытталады



Мұндай стратегиялық жоспарлау урбанизация үдерісін реттеп қана қоймай, аймақаралық теңсіздікті азайтуға және жаһандық бәсекеге қабілетті аумақтық құрылым қалыптастыруға мүмкіндік береді

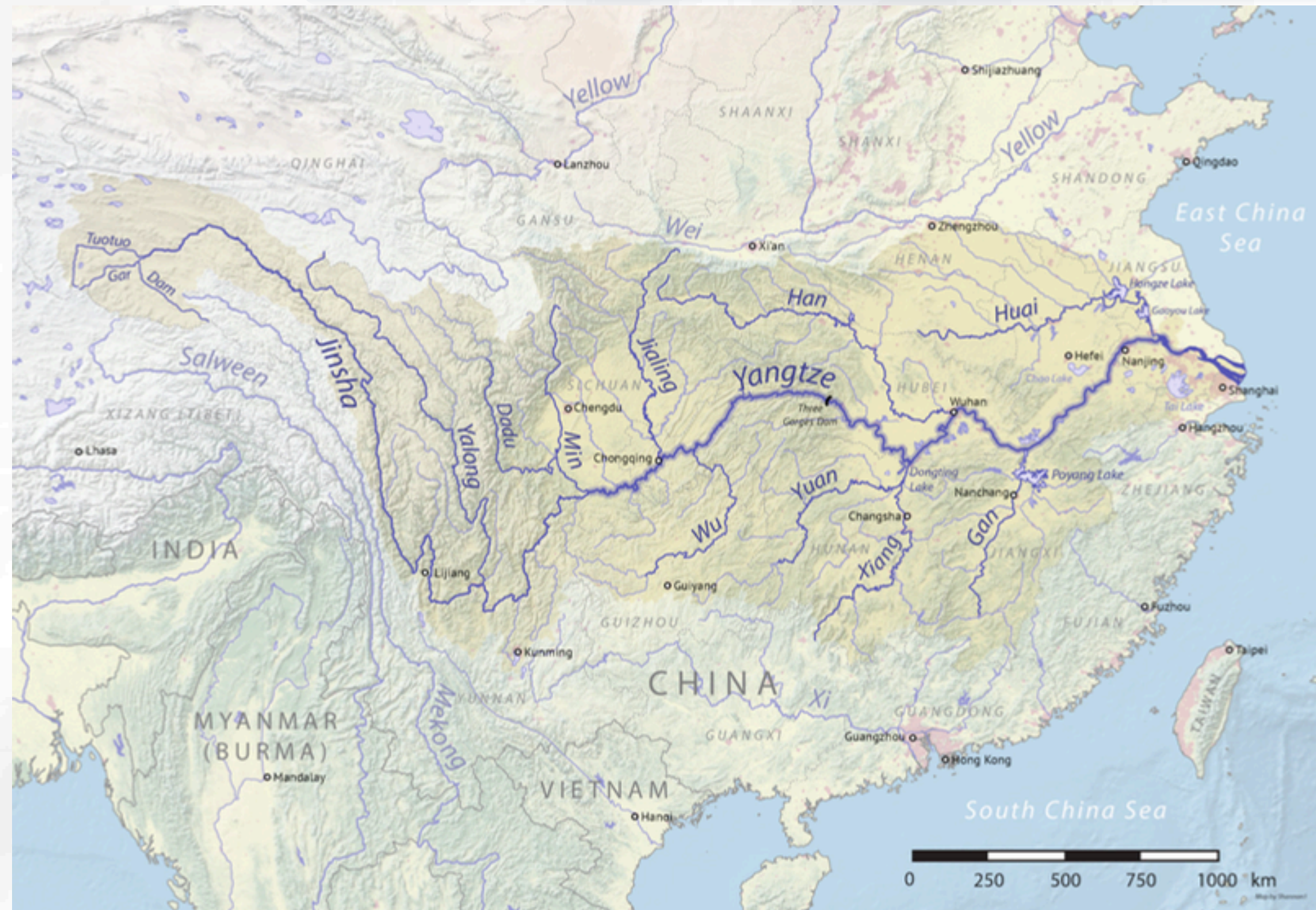


Еуропалық кеңістіктік саясатта макродеңгейлік жоспарлау интеграцияланған аймақтық даму қағидасына негізделеді. Мысалы, European Union аумағында Trans-European Transport Network (TEN-T) сияқты трансұлттық көлік дәліздері ірі қалаларды өзара байланыстырып, экономикалық белсенділік осьтерін қалыптастырады. Бұл тәсіл қалалардың бытыраңқы дамуын емес, желілік (network-based) құрылымын күшейтуге бағытталған. Сонымен қатар Рейн-Рур агломерациясы секілді көпорталықты урбандалған аймақтар ұлттық шекарадан тыс кеңістіктік өзара әрекеттесудің үлгісі ретінде қарастырылады





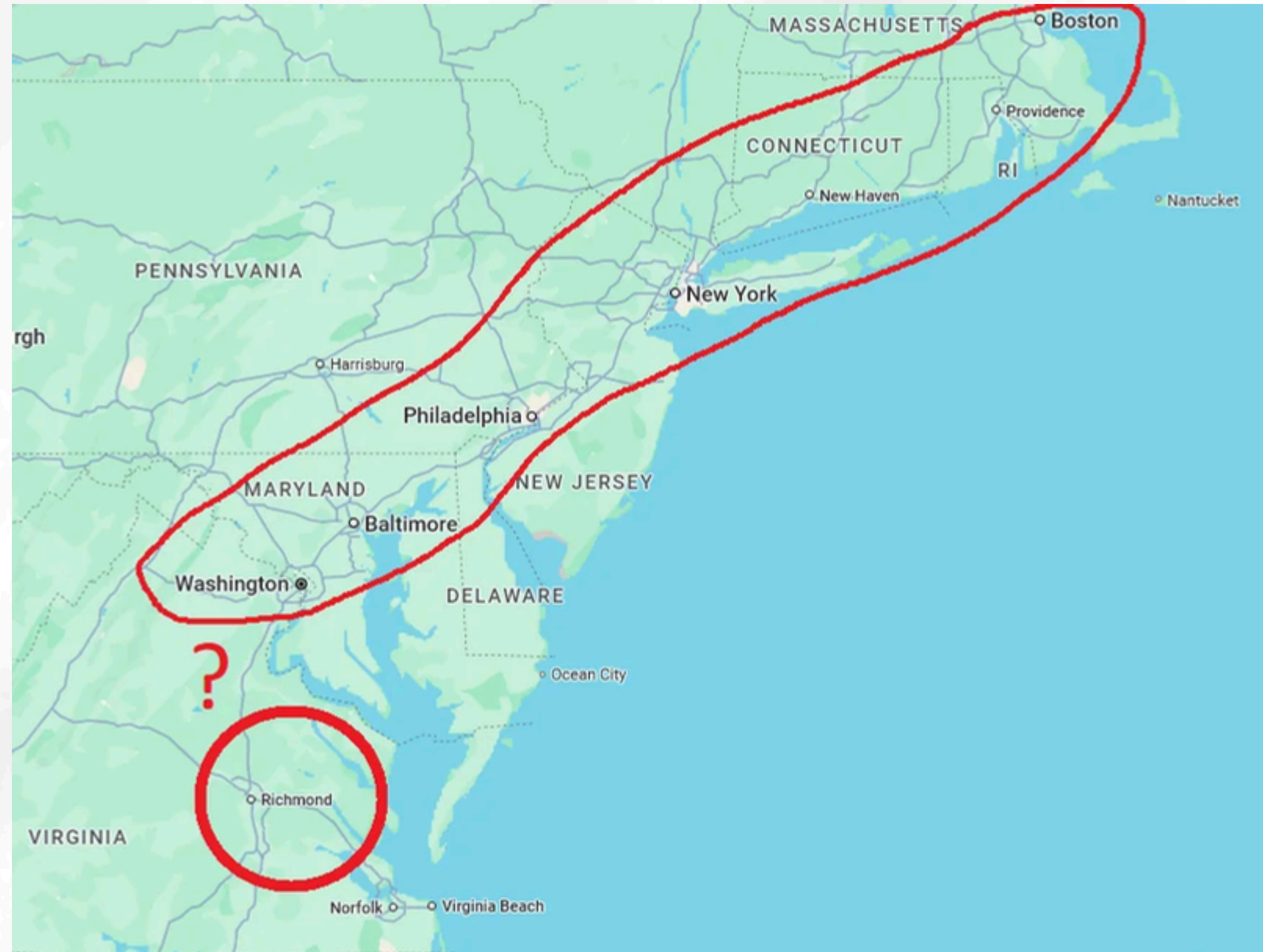
Азияда макродеңгейлік урбанизация қарқынды экономикалық белдеулер арқылы іске асады. Мысалы, Қытай аумағында Янцзы өзені атырауы немесе Үлкен Шығыс шығанағы аймағы сияқты мегарегиондар қалыптасып, бірнеше мегаполисті біртұтас экономикалық-инфрақұрылымдық жүйеге біріктіреді. Бұл модельде жоғары жылдамдықты теміржол желілері, порттар мен өнеркәсіптік хабтар макродеңгейлік тірек элементтері ретінде қызмет атқарады. Нәтижесінде жеке қалалардың емес, тұтас аймақтың жаһандық бәсекеге қабілеттілігі артады



Янцзы өзені атырауы мегарегионы Шанхай, Нанкин, Ханчжоу, Сучжоу экономикалық-индустриялық белдеу, жоғары жылдамдықты теміржол және порт инфрақұрылымы, қарқынды сауда және өнеркәсіптік интеграция.



Солтүстік Америкада, әсіресе АҚШ территориясында мегалополис тұжырымдамасы кең тараған, мысалы БосВаш (Boston–Washington) урбанизацияланған дәлізі бірнеше ірі қаланы үздіксіз қоныстану аймағына біріктіреді. Мұнда макродеңгейлік жоспарлау көлік инфрақұрылымы мен экономикалық кластерлер арқылы үйлестіріледі, ал жергілікті деңгейдегі жоспарлау ұлттық стратегиямен сабақтастырылады



ҚОРЫТЫНДЫ ▶ ▶ ▶

Қорытындылай келе, қоныстану аумағының құрылымдық ұйымдастырылуы макродеңгей, мезодеңгей және микродеңгей арқылы кешенді түрде жүзеге асады.

Макродеңгейде елдер, аймақтар және ірі қалалар жүйесінің өзара байланысы мен аумақтық дамуы анықталады. Бұл деңгей қоныстану желісінің жалпы бағытын және ірі көлік-экономикалық кеңістікті қалыптастырады. Мезодеңгейде қала аумағы аудандарға және шағынаудандарға бөлініп, олардың функционалдық құрылымы ұйымдастырылады.

Осы деңгейде тұрғын, қоғамдық, өндірістік және рекреациялық аумақтардың орналасуы өзара үйлестіріледі. Сонымен қатар мезодеңгейде көлік желісі мен инженерлік инфрақұрылымның қала ішіндегі байланысы жоспарланады. Микродеңгейде нақты шағынаудан, квартал және тұрғын үй аумақтарының ішкі құрылымы қалыптасады.

Бұл деңгейде ғимараттардың орналасуы, қоғамдық нысандардың қолжетімділігі және жаяу жүргінші кеңістігі шешіледі. Үш деңгей бір-бірімен тығыз байланыста жұмыс істеп, қаланың тұтас жоспарлау жүйесін құрайды. Сондықтан макро, мезо және микродеңгейлердің үйлесімділігі қаланың тұрақты әрі қолайлы дамуының негізгі шарты болып табылады.

