

РАЗВОЈ НА МЕТОДОЛОГИЈАТА НА УРБАНИСТИЧКОТО ПЛАНИРАЊЕ

РАЗВОЈ НА МЕТОДОЛОГИЈАТА НА УРБАНИСТИЧКОТО ПЛАНИРАЊЕ

Методологијата претставува систем на користени методи и принципи (начини) за анализа и/или решавање на одредени проблеми поврзани со извесно подрачје или дискурс кој има сопствени знаења со интенција да ги надгради истите

РАЗВОЈ НА МЕТОДОЛОГИЈАТА НА УРБАНИСТИЧКОТО ПЛАНИРАЊЕ

А.

Patrick Geddes (1854 – 1932)
Cities in Evolution, 1915



Го воведува терминот **регион** и **конурбација** во архитектурата и планирањето. Инсистира на поврзаноста на територијата, економијата и антропологијата со што го воведува аспектот на **интердисциплинарност** карактеристична за **социологијата**.

Б.

Marcel Poéte (1866 – 1950)
Introduction a l'urbanisme, 1929



Го подразбира документирањето на развојот на градот, особено **фотографијата** како запис на промените. Оттаму, градот го доживува како **„жив организам“** кој постојано се адаптира секојпат поврзувајќи се со изградените структури од минатото.

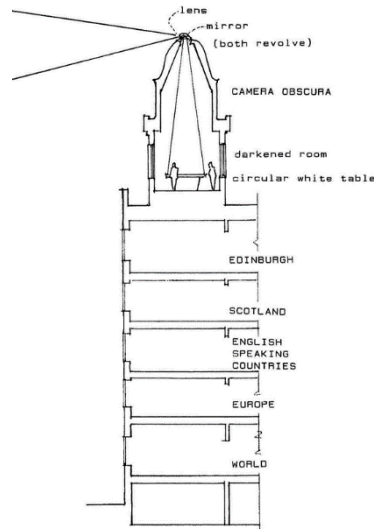
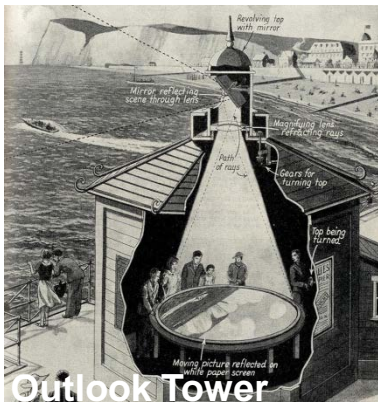
A.

Patrick Geddes
Cities in Evolution, 1915

- тријадата **place, work, folk** – основа на истражувањето на градовите: социјални и културни карактеристики, состојба на средината и историски развој

- истражувањето не може да биде статично:

постои континуум и единство на истражувањето, планот и остварувањето на планот

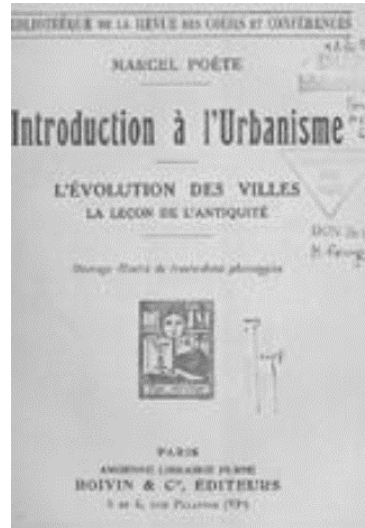


B.

Marcel Poète
Introduction à l'urbanisme, 1929

- наспроти „банален функционализам“, принципи на траење и „креативна еволуција“ како основа на самоорганизацијата и спонтаната морфогенеза на градот, што се развива како развој „колективно човечко суштество“

- **урбанизмот е и наука и уметност:** правилна примена на архитектонски и инженериски техники само врз основа на научни податоци од економијата, географијата, историјата...



504. — Des établissements offrent une ampleur frappante, tel le Bazar Bonne-Nouvelle, sur le boulevard de ce nom et dont on voit ici l'incendie (gravure, vers le milieu du XIX^e siècle).

А.

Patrick Geddes

Cities in Evolution, 1915

Методолошки пристап на биолог

Системски приод

воопштување на поединечните истражувања, стремејќи се кон идеалот за издвојување на ограничен број променливи кои овозможуваат доаѓање до очекуван исход

тенденција: да се утврдат закони и сеопфатно (холистичко) планирање



Б.

Marcel Poète

Introduction a l'urbanisme, 1929

Методолошки пристап на историчар

Историски приод

да се досегне секој конкретен процес во целата негова сложеност и несведлива оригиналност. (теорија на комплексификацијата: од релативна кон сè поголема сложеност без можност за воопштување)

тенденција: да се утврдат општи појави „монографски“ истражувања



Б.

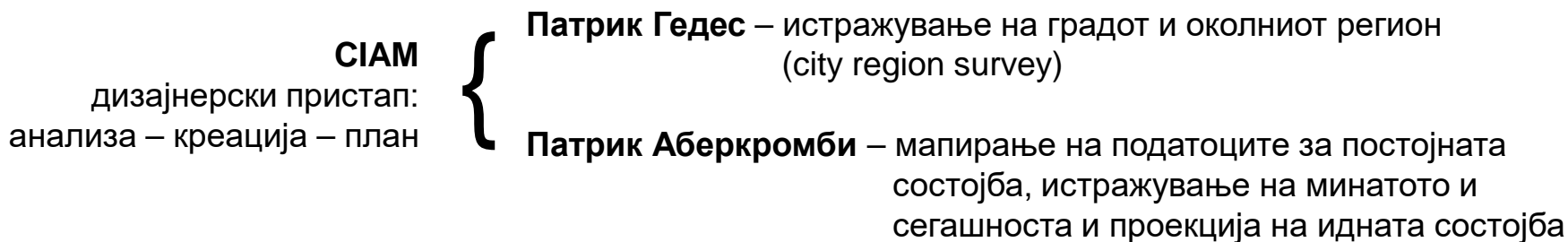
Предност: Можноста да се објасни посебниот карактер и улогата на креативната акција

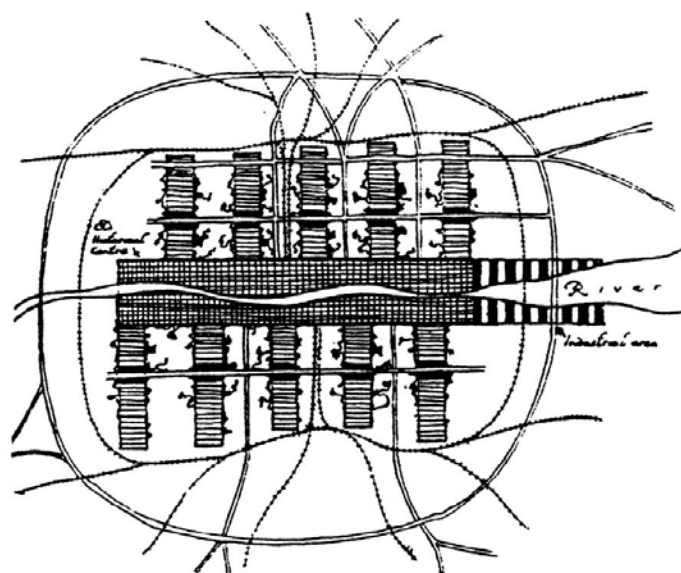
„Во изучувањето на градовите монографската работа, запознавањето со поединечните градски творби има првостепено значење. Доколку ги пренебрегнеме (овие специфичности н.з.), дури и во оние видови на стварноста што се најиндивидуални, најпосебни, најпривлечни, но затоа и најинтересни, на крајот ќе добиеме само вештачки и бескорисни теории“. Алдо Роси

Градот е „единствен, кумулативен, историски процес што ја добил формата низ еден ланец на индивидуални настани условени од случајностите на историјата и локацијата и од широкото влијание на културата, климата и економско-политичката структура“. Кевин Линч

А.

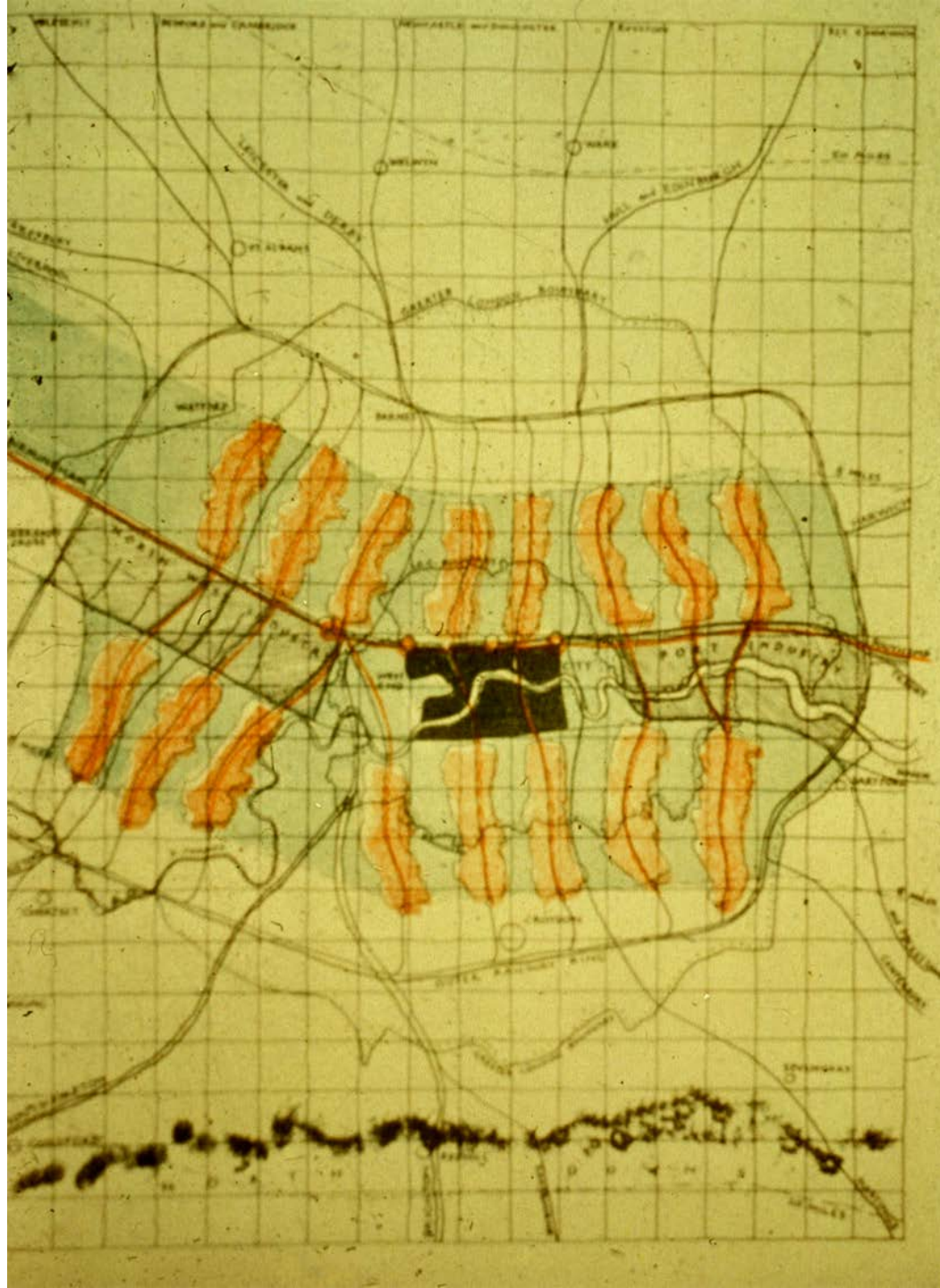
Предност: Можноста да ги интегрира во единствена целина сложените меѓузависности на различните градски системи





Групата МАРС 1933
(Modern Architecture Research Group)

План за Лондон, 1942 год.

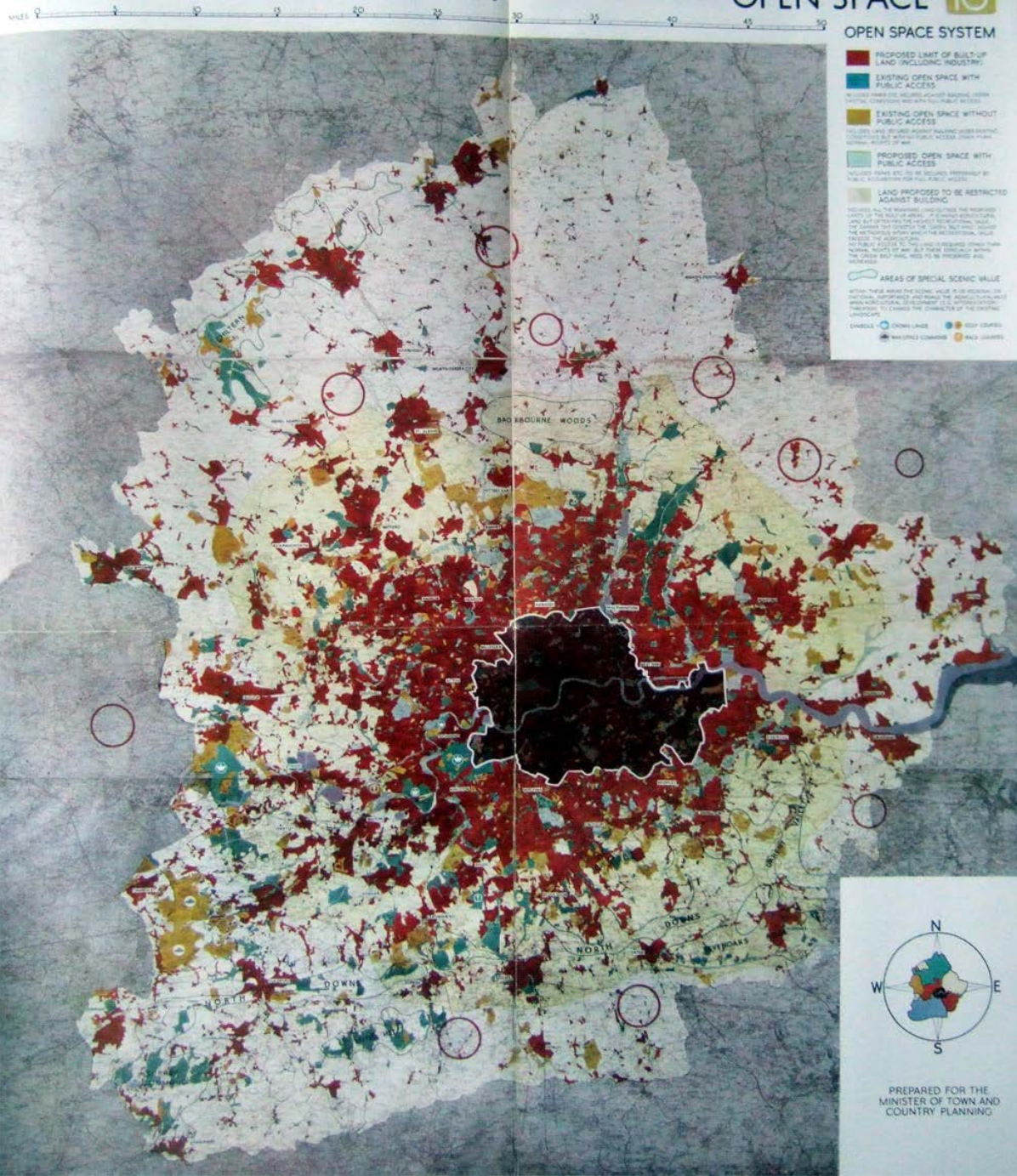


Патрик Аберкромби
(1879 – 1957)

План за метрополитенското
подрачје на Лондон, 1944 год.

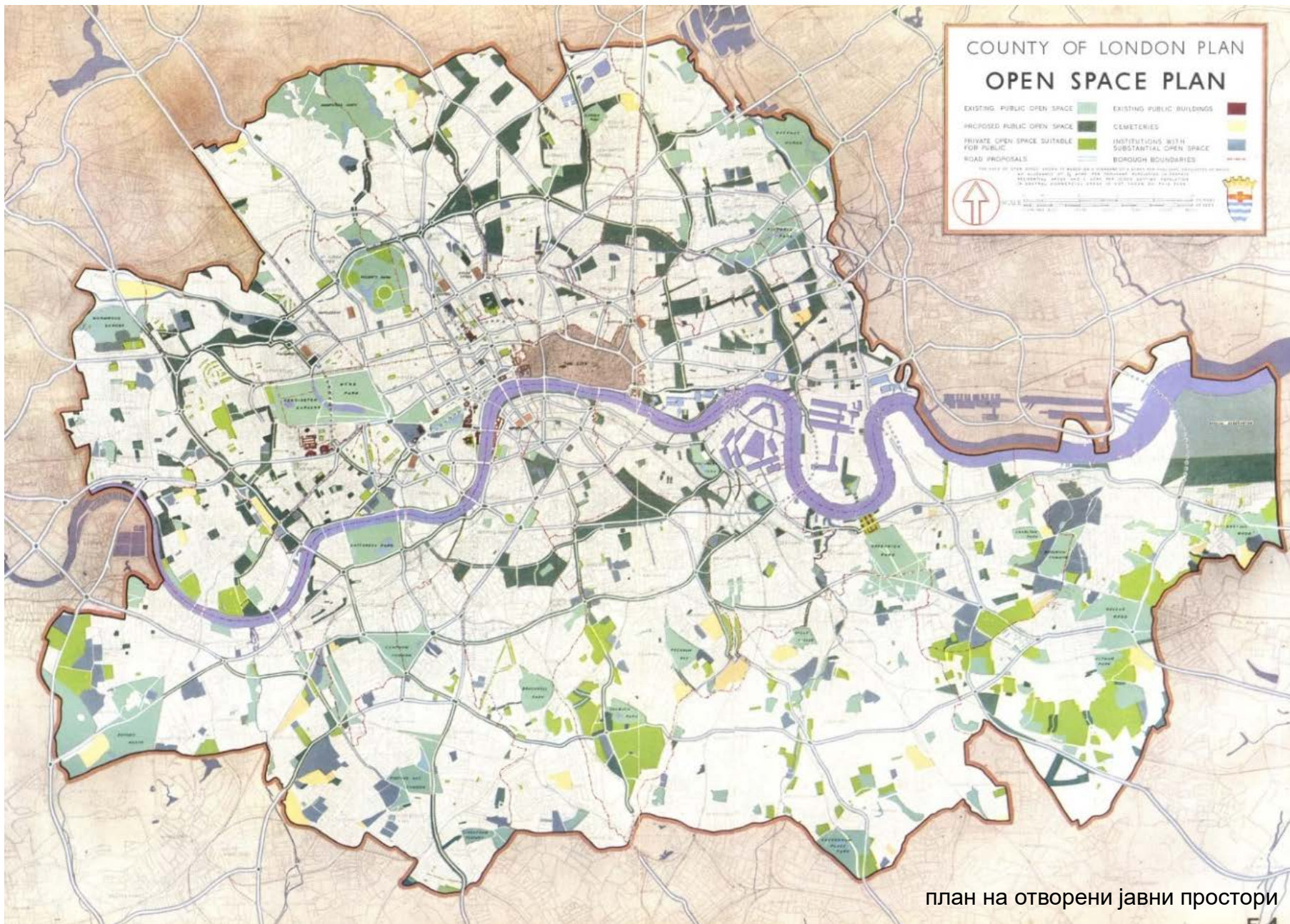


Се планира радијален зелен појас
околу Лондон во кој се ограничува
ширење на градот. Планот
предвидува ре-локација на 1 000
000 жители кои треба да се населат
во околните сателитски градови
(создавајќи конурбација)

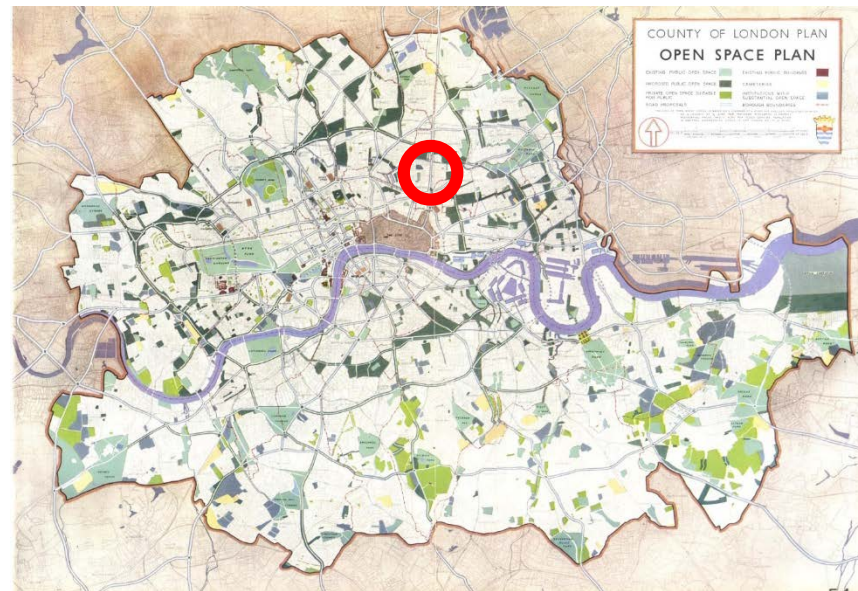
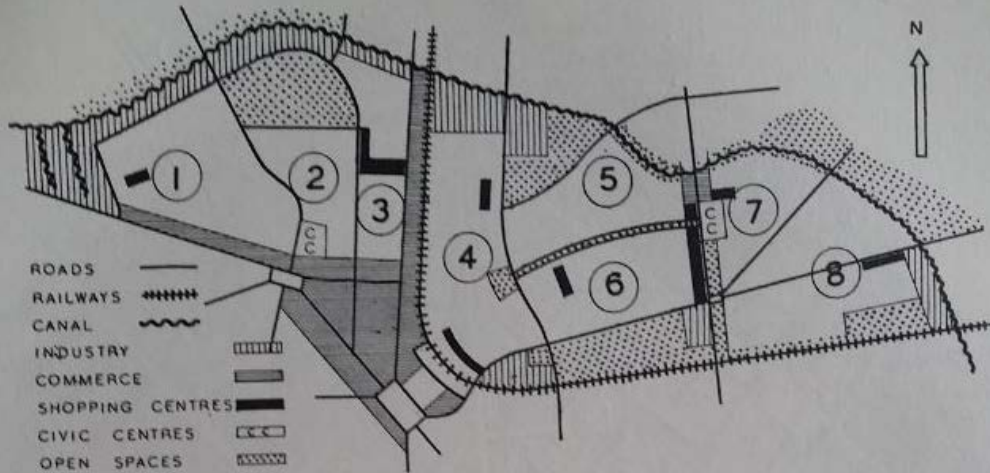




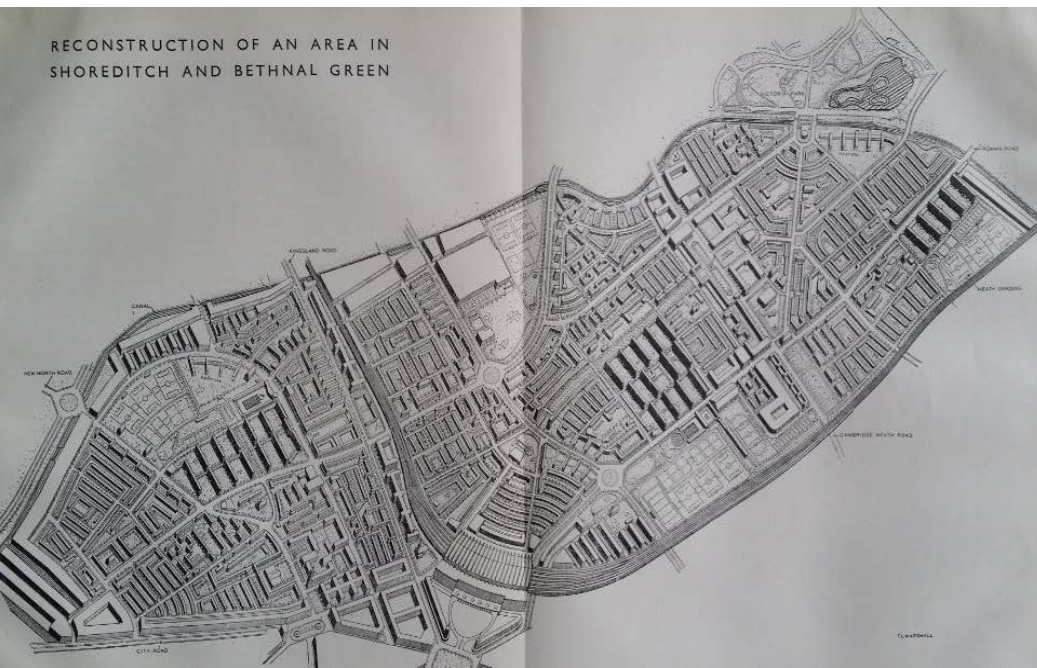
“The proposal is to emphasise the identity of the existing communities, to increase their degree of segregation, and where necessary to reorganise them as separate and definite entities. The aim would be to provide each community with its own schools, public buildings, shops, open spaces, etc.”



SHOREDITCH AND BETHNAL GREEN



RECONSTRUCTION OF AN AREA IN SHOREDITCH AND BETHNAL GREEN



Соседството станува основна клетка на заедницата со 6000-10000 жители, основно училиште, сервиси и јавен простор



А.

- 50-ти: план на конечна состојба – секторски студии, први експлицитни урбанистички методи – сито карти; моделирање и студии за сообраќај; трасирање на патот кон рационалниот пристап преку објективизирање на сите фази на процесот на планирање**
- 60-ти: период на премин од планирање на конечната состојба кон рационално планирање – влијание на теоријата на системи и теоријата на одлучување**
Градот претставува систем со дефинирани подсистеми: градските делови се набљудуваат како поврзани *системи на активности*, континуиран процес со повратни спреги.
„Градот не се развива сам од себе како биолошки организам, туку како кумулативен продукт на поврзани одлуки на многу индивидуи и заедници кои имаат различни цели и средства и кои континуирано меѓусебно влијаат на одлуките“. К. Линч
- 70-ти: рационално планирање – процес кој ги опфаќа експлицитното формулирање на целите, подготовката и оценувањето на алтернативните решенија и цикличен „процес на учење“ (континуирано планирање)**
- 90-ти: консензусно планирање – партиципација на јавноста, размена и подеднакво располагање со информации, расправа и „преговарање“. Доаѓање до консензус на заинтересираните страни, а не мајоризација на мнозинската страна**
- 00-ти: интегрирано планирање – процес кој ги обединува во единствена целина рационалното планирање, консензусното планирање и „урбаниот дизајн“ (Филип Берк et al.)**

УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ 2

ЗАДАЧА 2: КРСТОСНИЦИ

УРБАНИСТИЧКО ПЛАНИРАЊЕ 2

зимски семестар 2020-21

Задача 2.

КРСТОСНИЦИ

Оформете крстосници во едно ниво на две улици од кои:

1.

Едната е градска магистрална улица со следниве елементи на попречниот профил:

$3,5 + 1,5 + 1,0 + 1 \times 3,0 + 2 \times 3,50 + 5 + 2 \times 3,50 + 1 \times 3,0 + 1,0 + 1,5 + 3,5$
 тро. вел. зел. кол. зел. кол. зел. вел. тро.

Другата е собирна улица со следниве елементи на попречниот профил:

$2,25 + 1,75 + 2 \times 3,25 + 5 + 2 \times 3,25 + 1,75 + 2,25$
 тро. вел. кол. зел. кол. вел. тро.

КРСТОСНИЦАТА ДА ИМА ПОЛНА ПРОГРАМА НА СВРТУВАЊА.

Коловозните ленти со широчина од 3,0 метри кај магистралната улица да се користат како ленти за десни свртувања без дополнителни проширувања во профилот на магистралната улица.

Во собирната улица да не се планираат посебни ленти за забрзување и успорување.

2.

Едната е собирна улица со следниве елементи на попречниот профил:

2, 5 + 1,75 + 2x3,25 + 2,0 + 2x3,25 + 1,75 + 2,5

тро. вел. кол. зел. кол. вел. тро.

Другата е сервисна улица со следниве елементи на попречниот профил:

2,25 + 2,75 + 3,00 + 3,00 + 2,25

тро. вел. кол. кол. тро.

КРСТОСНИЦАТА НЕМА ЦЕЛОСЕН ПРОГРАМ НА СВРТУВАЊА, ТУКУ САМО ДЕСНИ СВРТУВАЊА.

Во профилот на собирната и сервисната улица да не се предвидат ленти за забрзување и успорување и коловозните ленти да имаат континуитет.

3.

- Едната е собирна улица со следниве елементи на попречниот профил:

$$3,00 + 1,75 + 2 \times 3,50 + 5 + 2 \times 3,50 + 1,75 + 3,00$$

тро. вел. кол. зел. кол. вел. тро.

- Другата е индустриска улица со следниве елементи на попречниот профил:

$$1,50 + 3,0 + 3,50 + 3,50 + 3,0 + 1,50$$

тро. зел. кол. кол. зел. тро.

Крстосницата да се оформи како „Т“ крстосница.

Во профилот на собирната улица, во разделното зеленило, да се предвидат ленти за забрзување и успорување со широчина од 3,0 метри.

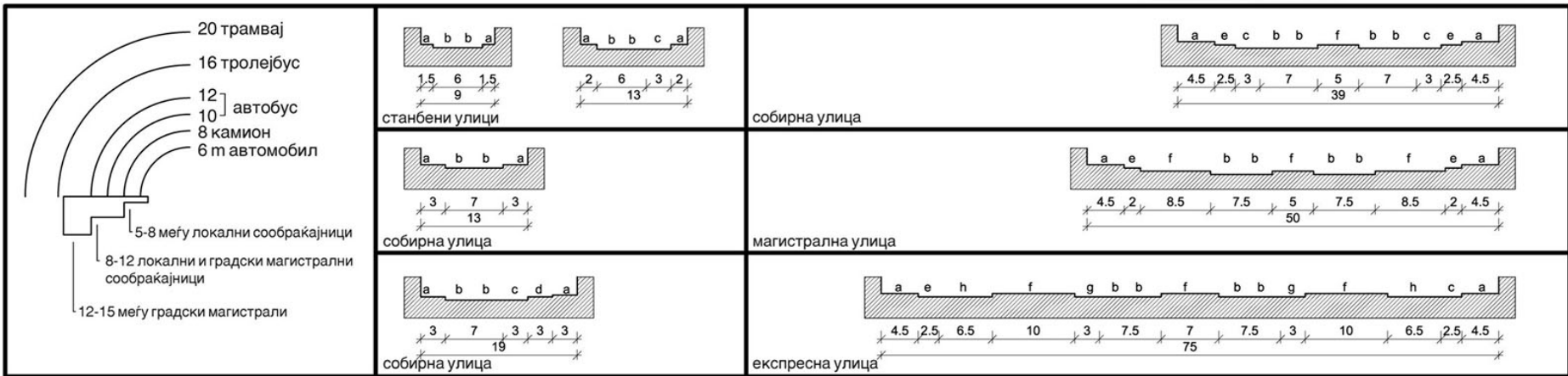
Во останатиот профил на собирната улица да не се предвидуваат ленти за забрзување и успорување и коловозните ленти да имаат континуитет.

Во профилот на индустриската улица да не се предвидат ленти за забрзување и успорување.

Вежбата се работи во размер $M = 1:500$ на А3 формат или на проширен А3 формат (29.7/42++)

Минималниот радиус на хоризонтална кривина на крстосниците во зависност од категоријата на улицата изнесува:

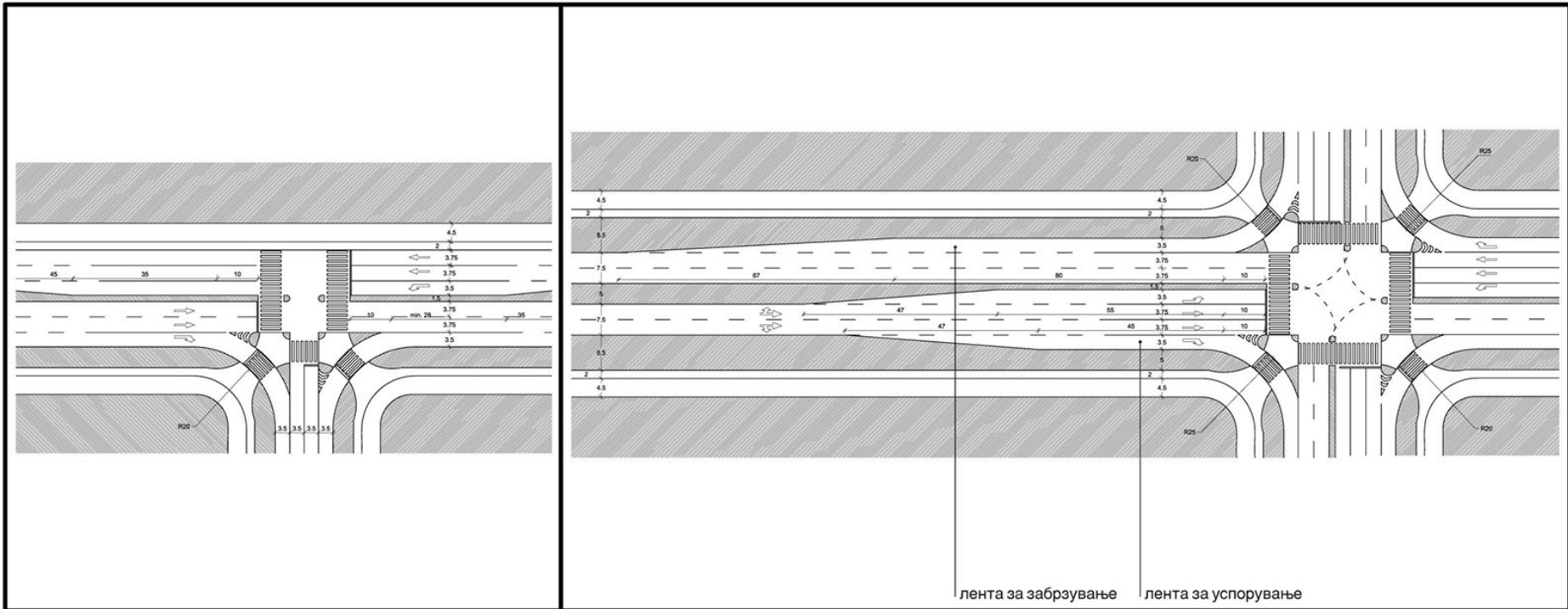
- за магистрални улици $P = 12 \text{ м}$
- за собирни улици $P = 10 \text{ м}$
- за сервисни улици $P = 8 \text{ м}$
- за станбени улици $P = 6 \text{ м}$
- за индустриски улици $P = 12 \text{ м}$



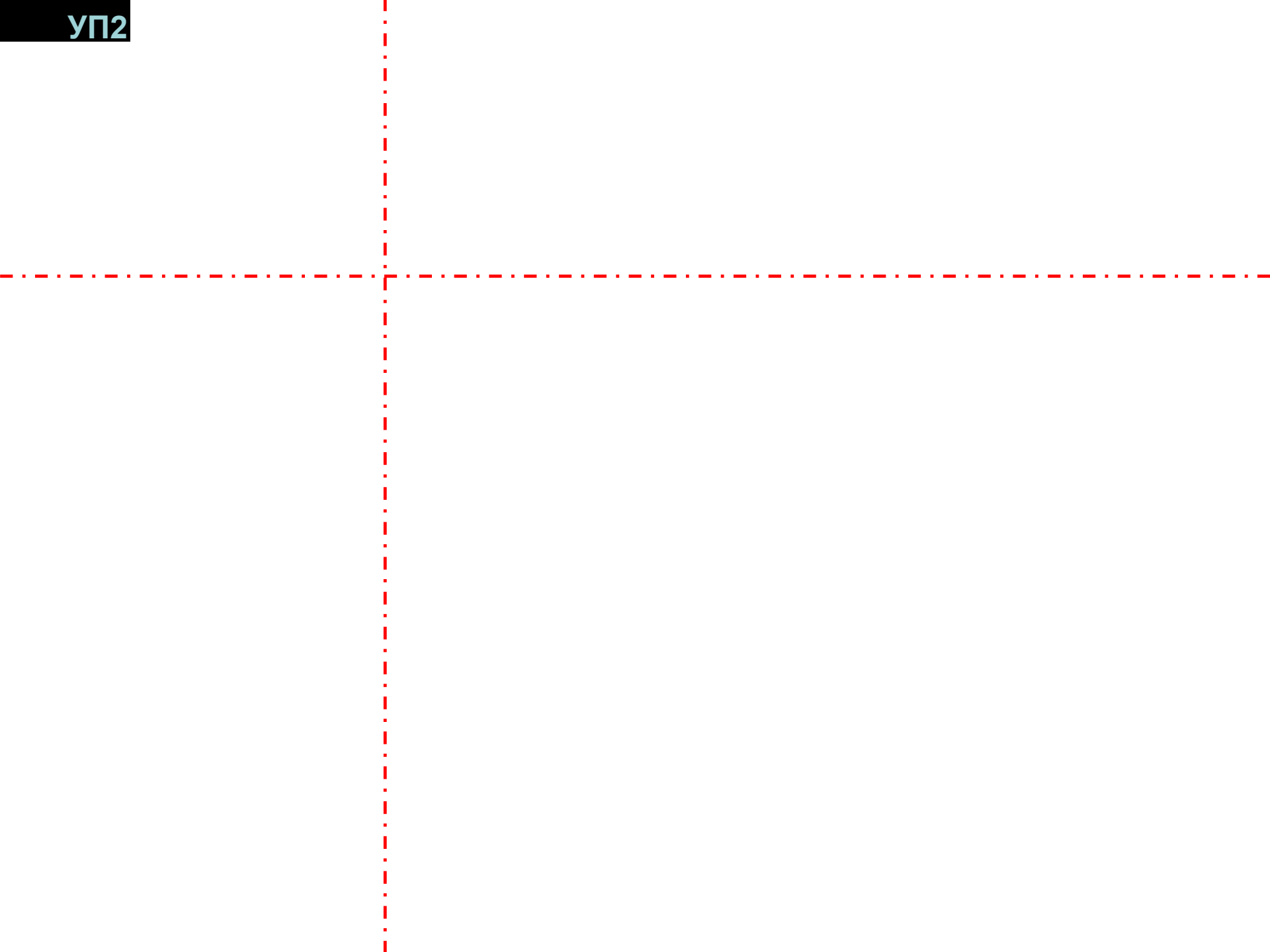
минимален радиус на кривина

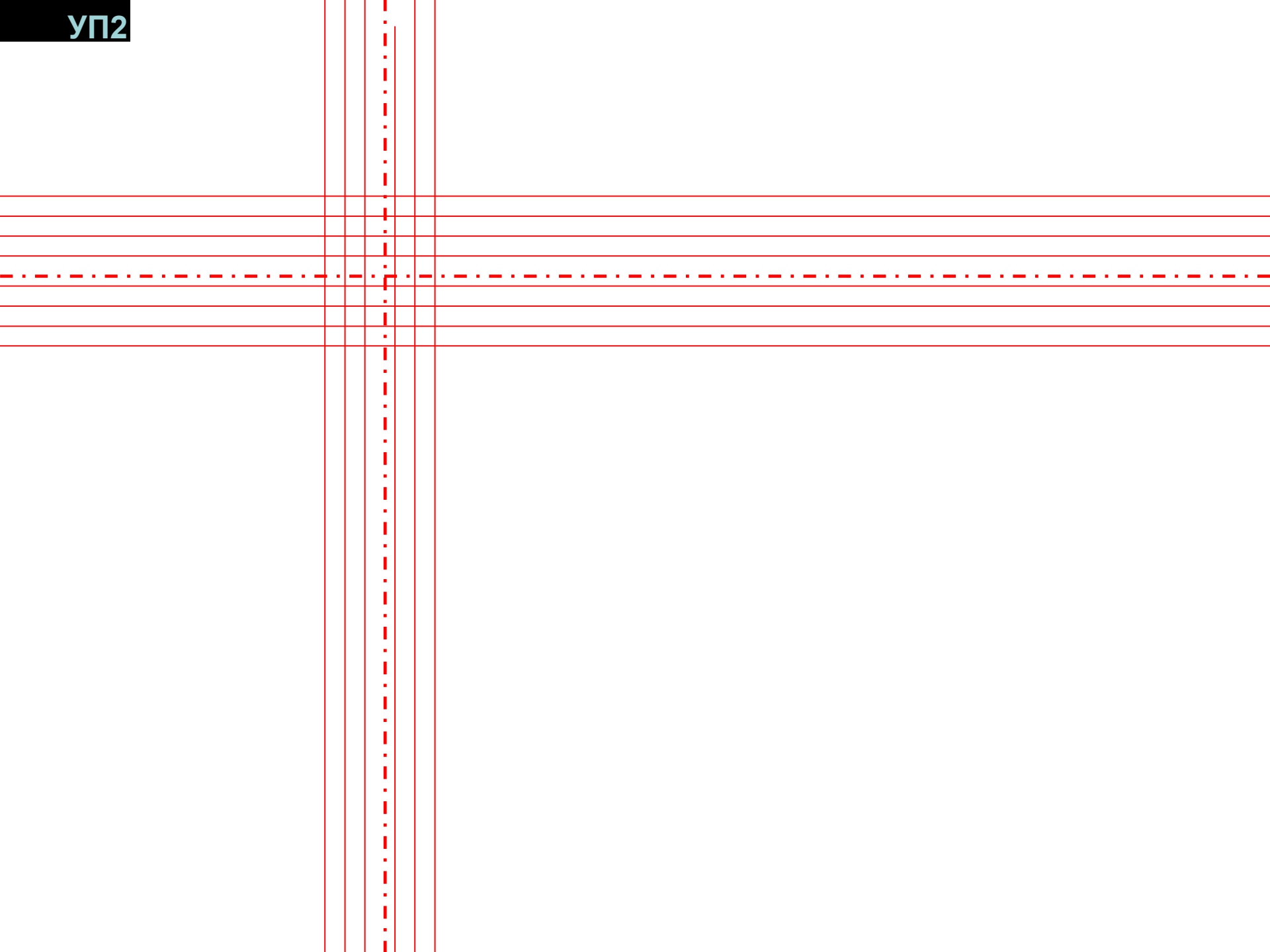
попечни профили на сообраќајници

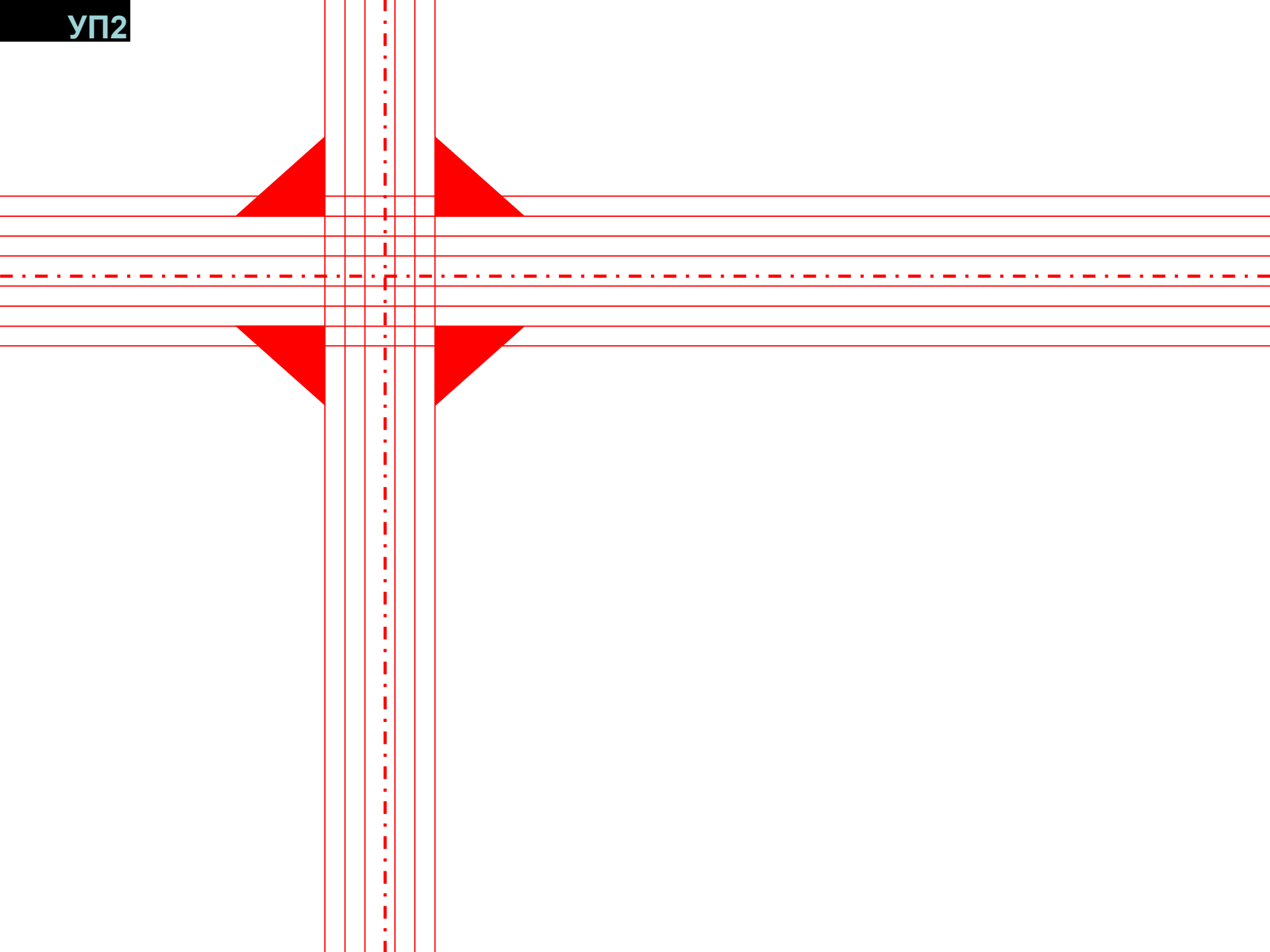
а) тротоар б) колска лента с) паркирање д) велосипедска патека (двосмерна) е) велосипедска патека (едносмерна) ф) зеленило г) помошна лента х) сервисна улица



пристап кон крстосница

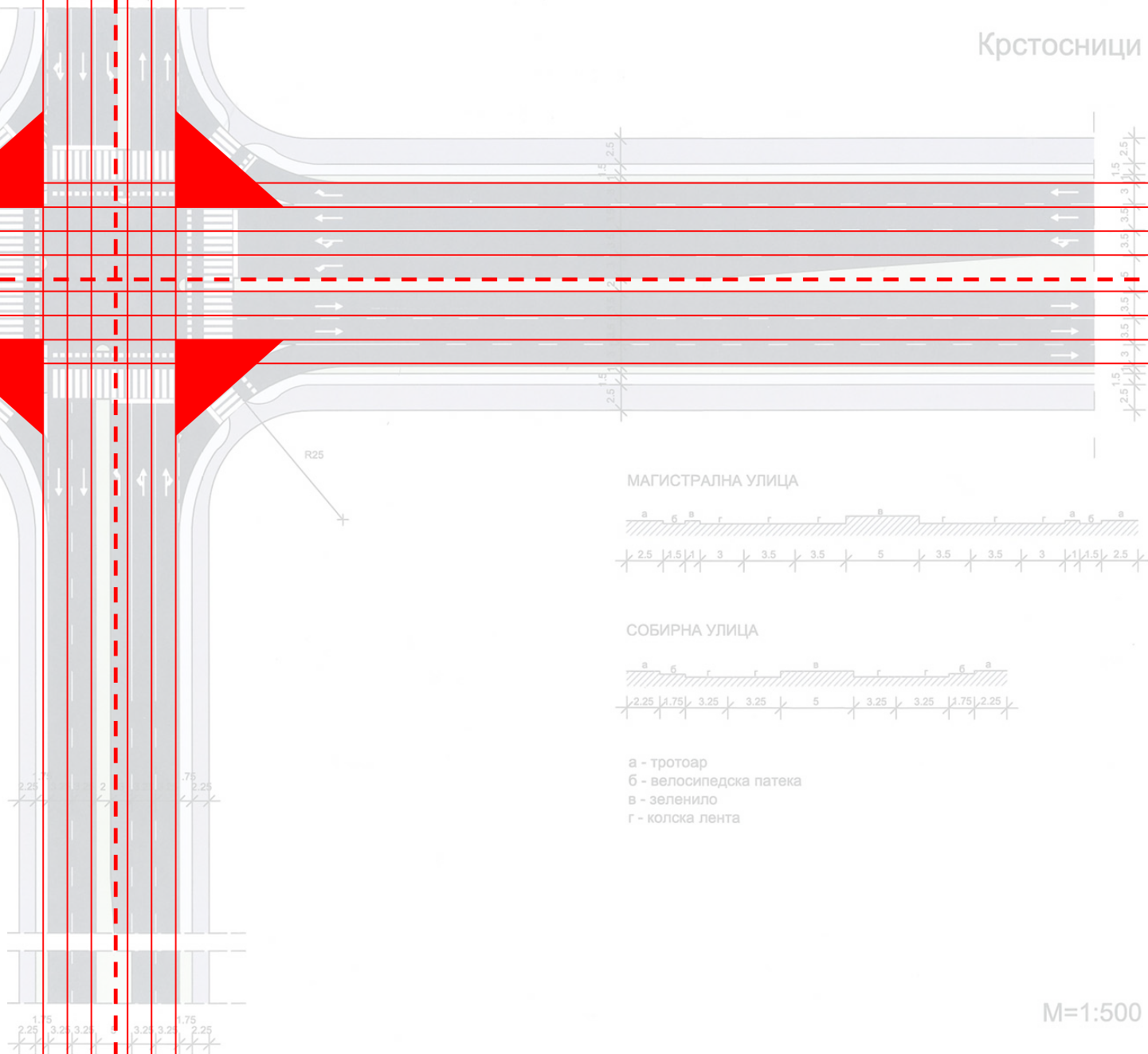




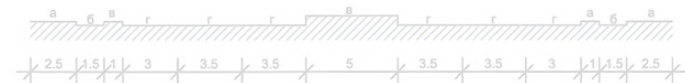


МАГИСТРАЛНА УЛИЦА

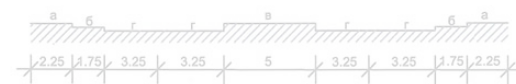
СОБИРНА УЛИЦА



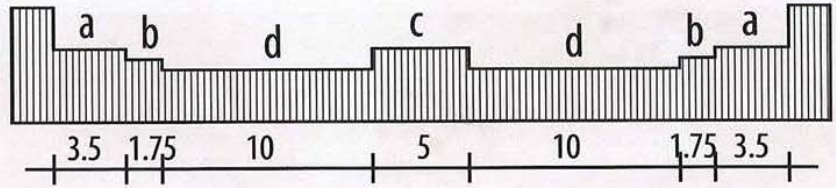
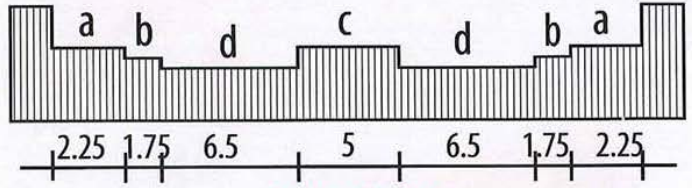
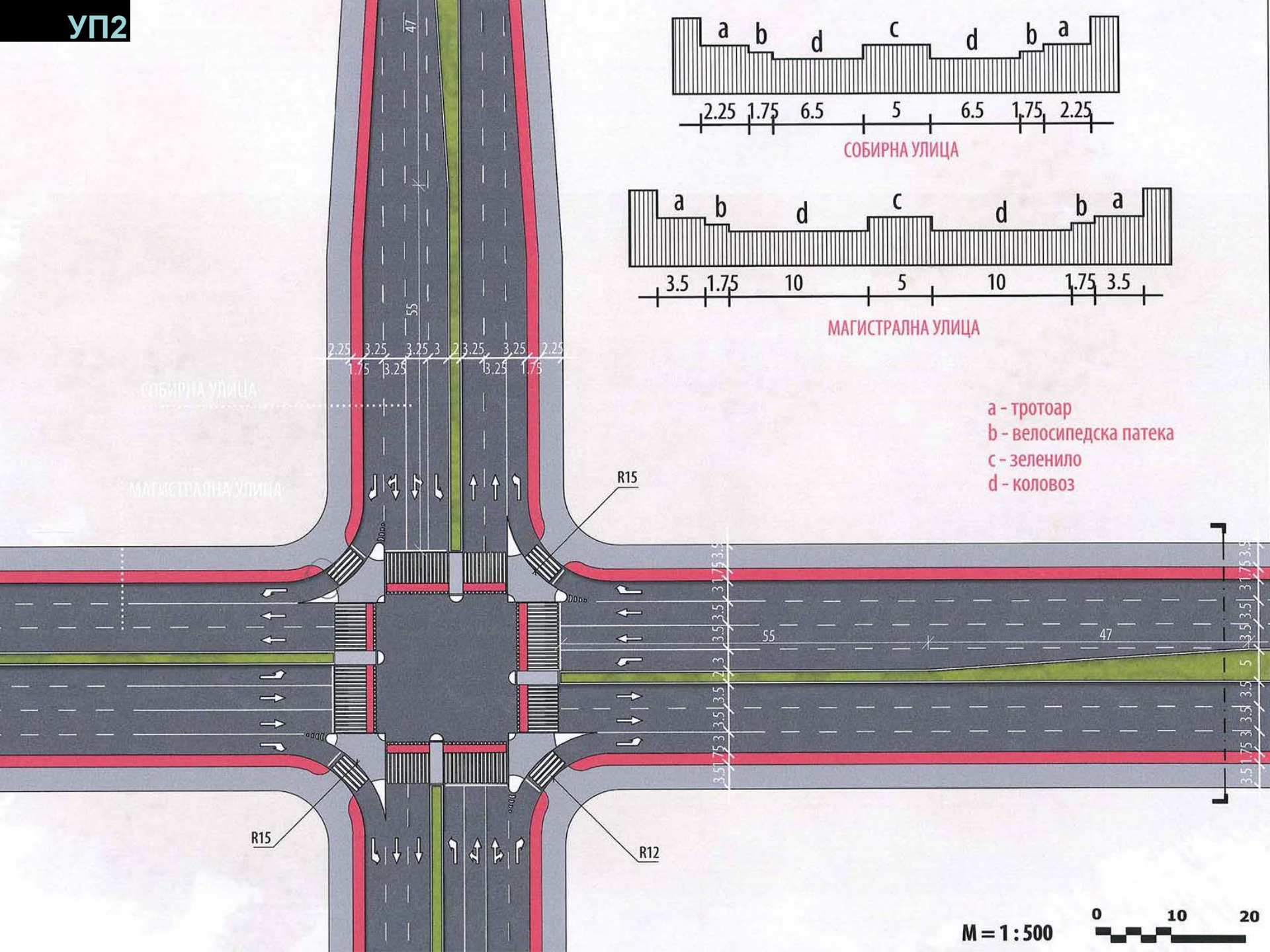
МАГИСТРАЛНА УЛИЦА



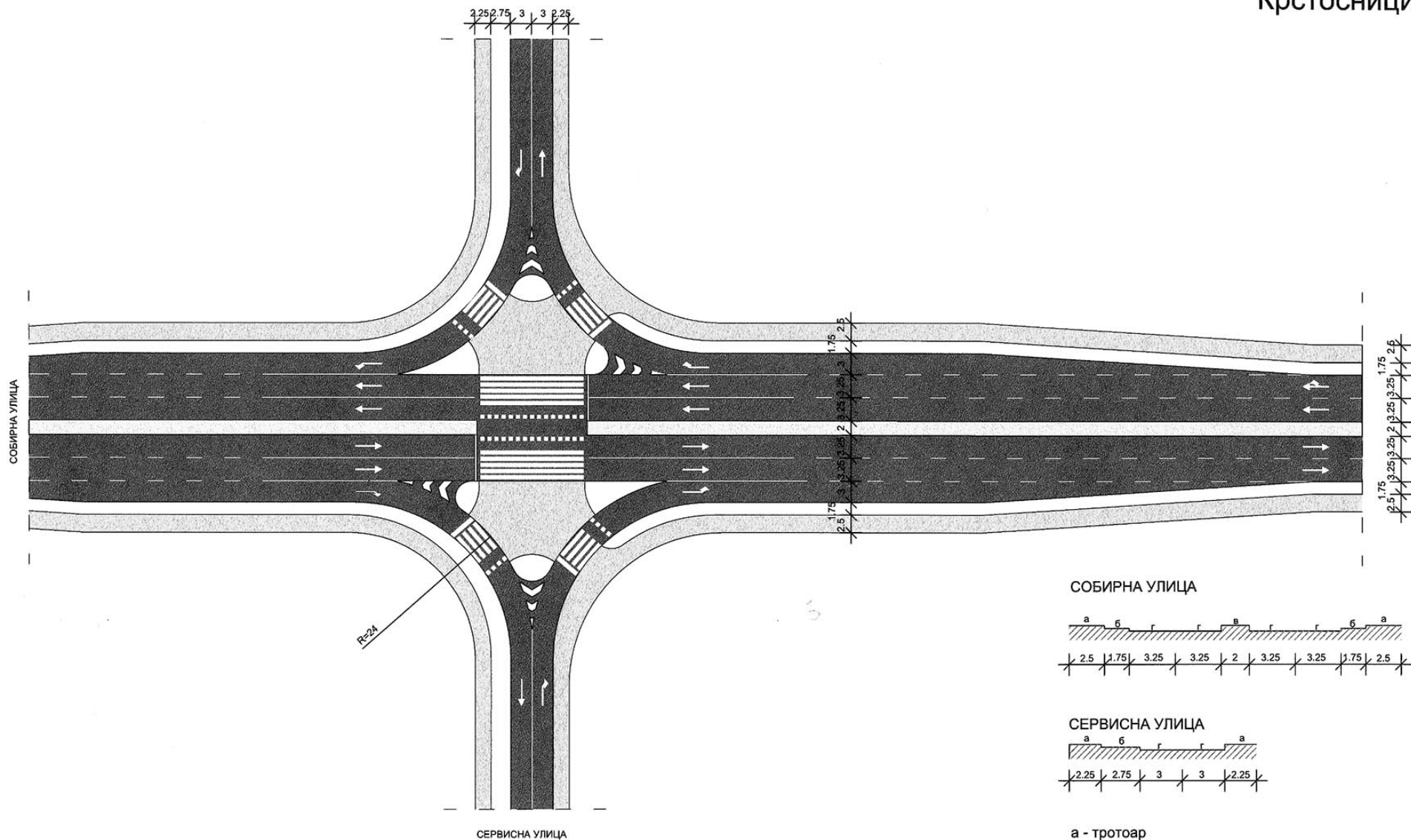
СОБИРНА УЛИЦА



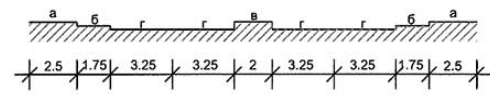
- а - тротоар
- б - велосипедска патека
- в - зеленило
- г - колска лента



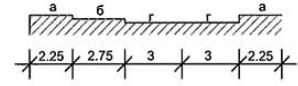
- a - тротоар
- b - велосипедска патека
- c - зеленило
- d - коловоз



СОБИРНА УЛИЦА



СЕРВИСНА УЛИЦА



- а - тротоар
- б - велосипедска патека
- в - зеленило
- г - колска лента