

УДК 711.5

Ромашко О.В.,
Київський національний університет будівництва і архітектури

РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ МІСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ, ПРИЗНАЧЕНИХ ДЛЯ ОБ'ЄКТІВ ІНФРАСТРУКТУРИ ВАНТАЖНОГО ТРАНСПОРТУ

Проаналізовано існуючий стан використання земель населених пунктів. Обґрунтовано необхідність раціонального використання міських територій, призначених для об'єктів інфраструктури вантажного транспорту. Наведено можливі шляхи оптимізації використання територіальних ресурсів.

Ключові слова: раціональне використання міських територій, територіальний ресурс, інфраструктура вантажного транспорту, комунально-складські та промислові території.

Постановка проблеми. До недавнього часу в нашій країні був період абсолютної державної власності на землю, тобто замовником і забудовником були державні установи, а землекористування здійснювалось фактично безкоштовно. За нинішніх умов становлення ринкової економіки міські території є надзвичайно цінним товаром зі специфічними властивостями. Вони являють собою одну зі складових ресурсного потенціалу розвитку міста. З одного боку, земля призначена для багатоцільового користування, з іншого - вона характеризується своєю обмеженістю. Некероване продовження інтенсивного освоєння територій або ж неадекватно низькі темпи цього процесу призводять до розбалансування навантажень на міське середовище (антропогенних, техногенних). А *раціональне використання територіальних ресурсів* може забезпечити збалансований розвиток населеного пункту в економічному та соціальному плані.

Сьогодні науковці працюють над розширенням ряду містобудівних критеріїв щодо використання міських територій. Зокрема наголошується на необхідності виділення категорій ефективності, інтенсивності та керованості забудовою за рахунок введення таких критеріальних показників оцінки функціонального використання територій як: *просторова сумісність функціональних територій, коефіцієнти використання підземного простору, локальної щільності тощо* [1].

Актуальність. Впродовж останніх років більшість великих, значних та найзначніших міст України стикнулися з проблемою нестачі територіальних ресурсів для подальшого розвитку. Це стало наслідком недосконалості системи

регулювання функціонального використання території населеного пункту. Тож, у рамках розробки заходів по оптимізації функціонально-планувальної структури населеного пункту, **актуальною містобудівною проблемою** є неефективне використання територій, призначених для об'єктів інфраструктури вантажного транспорту, а саме: *комунально-складських та промислових територій*, де розміщені низькотехнологічні, економічно неефективні й екологічно шкідливі виробництва.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Розробці теоретико-методологічних засад упорядкування процесів використання міських територій присвячені численні праці видатних вчених-містобудівельників. Їхні дослідження були спрямовані в *економіко-географічному, архітектурно-планувальному* (Бочаров Ю.П.[2], Гутнов О. Е.[3]), *соціально-просторовому* (Коган Б. М. [4]), *екологічному* (Владіміров В. В. [5]); *економіко-містобудівному* (Драпіковський О. І. [6], Іванова І. Б. [6]) та напрямі *управління регіональним і міським розвитком* (Білоконь Ю. М. [7], Дьомін М. М. [8], Нудельман В. І. [7], Осітнянко А. П. [9]). Особливої уваги заслуговують праці Кудрявцева О. О. [10], який вперше розглянув функціонально-територіальний аналіз міської забудови, а також Плешкановської А. М. [1], яка ввела поняття толерантності структури міського плану, конфліктних зон та кількісної оцінки функціонально-просторової організації міста.

Виділення питань, не вирішених в рамках загальної проблеми. Сьогодні найбільш привабливими в інвестиційному плані прийнято вважати наступні території:

- загальноміські громадсько-ділові центри (розташовані поблизу основних магістралей міста);
- багатофункціональні громадські комплекси;
- *промислово-громадські комплекси* (створюються на територіях застарілих та малоефективних промислових підприємств).

Водночас сучасні темпи розвитку міст зумовлюють виникнення нестачі об'єктів транспортної та логістичної інфраструктури. Це проявляється у недостатній кількості складів для різних видів продукції, місць зберігання та пунктів обслуговування вантажного транспорту. Оскільки планувальні умови комунально-складських та промислових зон безпосередньо впливають на формування основних вантажопотоків міста, то необхідно здійснювати прийняття будь-яких оптимізаційних рішень лише після глибокого містобудівного аналізу. Так, при виділенні основних цілей та пріоритетів розвитку промислової та комунально-складської зон міста, слід розглядати його територію в поєднанні з приміською зоною, вивчати доцільність залучення

нових територіальних ресурсів чи можливість використання існуючої забудови тощо.

Метою даної статті є здійснення аналізу існуючого стану використання міських територій, обґрунтування необхідності раціонального освоєння земель населених пунктів та здійснення оцінки функціонально-просторової організації промислових та комунально-складських районів, що призначені для об'єктів інфраструктури вантажного транспорту, а також вивчення можливих варіантів збалансованого використання територіальних ресурсів.

Виклад основного матеріалу. Перше за все, нагадаємо, що під *об'єктами інфраструктури вантажного транспорту* маються на увазі об'єкти автосервісу на підходах до міста (мотелі, кемпінги), автотранспортні підприємства (АТП), автозаправні станції (АЗС), станції технічного обслуговування (СТО), мийні пункти, шиномонтажі, вантажні термінали, складські комплекси, гаражі, стоянки і т.д.

Слід зауважити, що містобудівними нормативними документами регламентовано розміщення основних пунктів тяжіння чи об'єктів інфраструктури вантажного транспорту у *промислових та комунально-складських зонах міста* [11]. Так, наприклад, відомо, що комунально-складська територія призначена для розміщення груп і окремих підприємств, які забезпечують потреби населення у зберіганні товарів, комунальних і побутових послугах, із загальними для них об'єктами інженерно-технічного і адміністративного забезпечення. На території цієї зони розміщують підприємства і об'єкти не лише *комунального та транспортного господарства*, а й харчової промисловості, торгівлі і плодово-овочевого господарства, побутового обслуговування населення.

Промислова зона є функціонально-спеціалізованою частиною території міста. До її складу входять об'єкти матеріального виробництва, комунального господарства, виробничої інфраструктури, науки і наукового обслуговування, підготовки кадрів та інші об'єкти невиробничої сфери, які обслуговують матеріальне і нематеріальне виробництво.

Згідно ДБН 360-92** [11] промислові райони за архітектурно-планувальними умовами і факторами формування поділяють на три містобудівні категорії. Поділ здійснюється на основі характеристик розміщених у цих районах підприємств, які відповідно: 1) мають особливі умови виробництва, виділяють шкідливі речовини та вимагають залізничного транспорту; 2) не виділяють шкідливих речовин, при цьому необхідні залізничні під'їзні шляхи; 3) не продукують шкідливих викидів, мають невеликий вантажообіг та не вимагають влаштування залізничних колій. Відповідно, промислові підприємства можна розміщувати на віддаленні від

сельбищних територій, у периферійній зоні міста чи у межах сельбищної території. Опираючись на цю класифікацію, можна ствержувати, що у місті Рівне є промислові території усіх трьох категорій.

Проаналізувавши містобудівні рекомендації та практичний досвід розміщення об'єктів інфраструктури вантажного транспорту, слід зазначити, що, при необхідності, останні виносять за межі населених пунктів, до виїздів з них (поблизу автомобільних доріг) або у відокремлені складські райони приміської зони, наближаючи до вузлів зовнішнього транспорту. Таке розміщення стосується складських комплексів, не пов'язаних з безпосереднім обслуговуванням населення, вантажних автостанцій, мотелів та кемпінгів, а також мийних пунктів, АЗС, СТО для обслуговування зовнішнього транспорту [11]. Крім цього, у промислових і комунально-складських зонах міста слід передбачати станції технічного обслуговування, а також споруди і підприємства для постійного зберігання усіх відомчих вантажних автомобілів (гаражі). Зауважимо, що автозаправні станції (АЗС) чи комплекси (АЗК) з пунктами технічного обслуговування транспортних засобів слід влаштовувати лише вздовж вулиць та доріг промислових і комунально-складських зон, на їх територіях та на виїздах з населених пунктів.

Тож ми ще раз переконалися, що планувальні умови вищевказаних зон безпосередньо впливають на формування основних вантажопотоків міста.

На даному етапі цього дослідження можна виділити *два основні шляхи вирішення вищевказаних проблем*, зокрема нераціонального використання міських територій. Перший передбачає *залучення нових територій*, другий - *здійснення реструктуризації або перебазування за межі міста підприємств*, що мають низький рівень економічної ефективності або ж не відповідають стандартам екологічної безпеки. При цьому звільнені території можна буде віднести до ресурсних. Це дасть можливість забезпечити необхідну кількість об'єктів інфраструктури вантажного транспорту (складських приміщень, місць зберігання та обслуговування транспорту і т.д.). Обидва ці варіанти об'єднує необхідність, якщо це можливо, використання багатопверхових будівель та споруд, освоєння підземного простору, збільшення щільності забудови.

Цей процес потребує детального комплексного аналізу стану забудови, її цінності, ефективності господарського використання окремих площадок, складів, підприємств з метою розробки оптимальних рішень по планувальній організації комунально-складської та промислової зон міста. Для прикладу, у місті Рівне загальна площа промислових і комунально-складських територій складає понад 11% від загальної площі міста (рис.1). Основні об'єкти інфраструктури вантажного транспорту зосереджені у північній та східній частинах міста. Генпланом міста Рівне до 2025 р. (рис.2), який ще



Рис.1. Схема існуючої планувальної структури м. Рівне

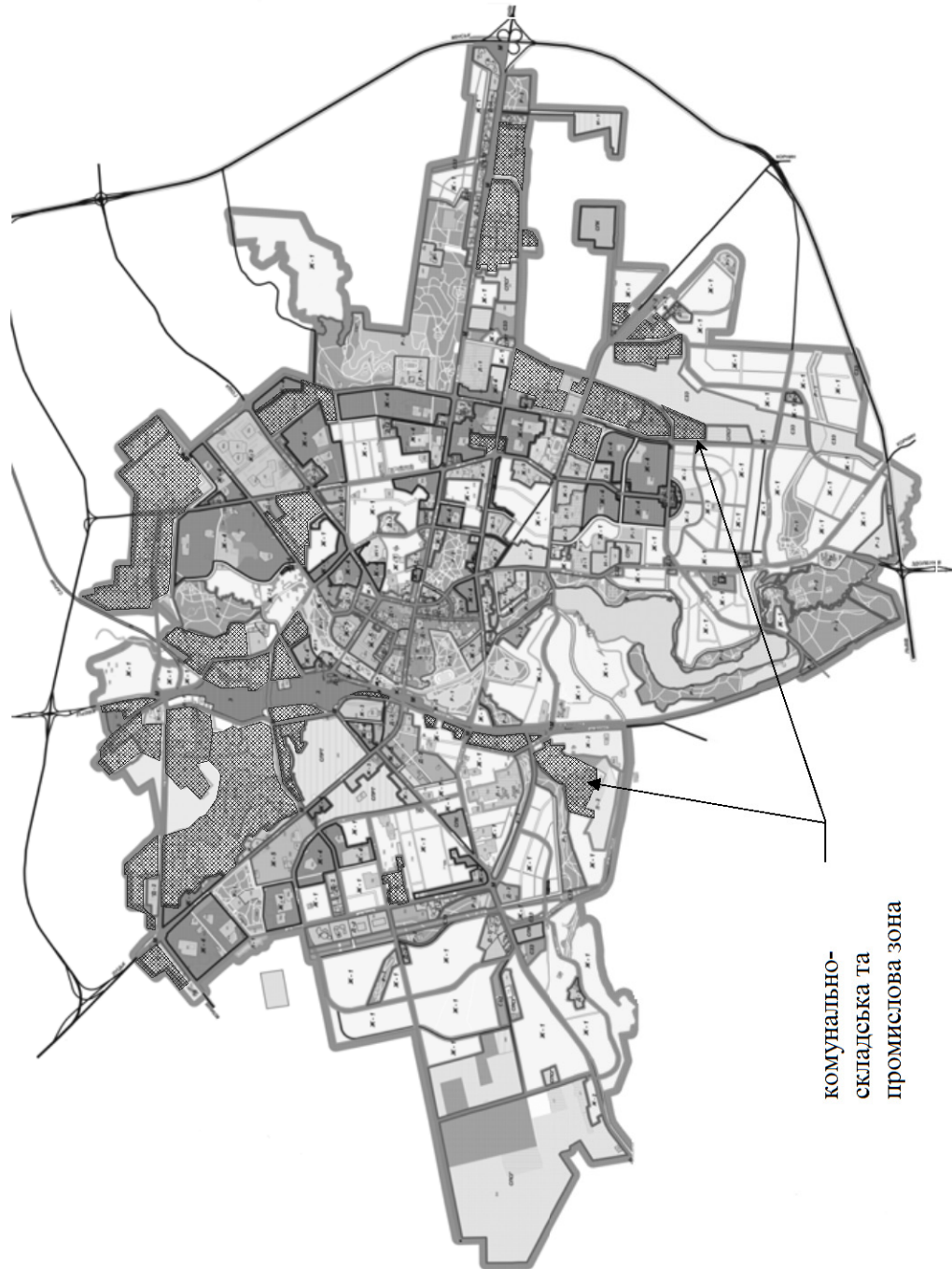


Рис.2. Фрагмент плану зонування (коригування генерального плану м. Рівне до 2025 р.)

перебуває на стадії розробки, не передбачено відведення значної кількості нових земель під комунально-складські та промислові території. Слід зазначити, що місто має певну обмеженість в територіальних ресурсах в окремих напрямках, зокрема в північному. Це пов'язано не лише з соціально-просторовими, географічними, архітектурно-планувальними, екологічними, а й з адміністративними аспектами. Водночас, у обласному центрі та на території його околиць є окремі промислові підприємства, які можна віднести до таких, що не є економічно ефективними та екологічно безпечними, а також застосовують застарілу матеріально-технічну базу, технології. Однак, це питання потребує детальнішого вивчення і, очевидно, буде висвітлено у наступній статті.

Наостанок, варто наголосити, що, при виділенні основних напрямів розвитку комунально-складської та промислової зони, необхідно звертати увагу і на *приміські території*, вивчати доцільність залучення нових територіальних ресурсів для розміщення об'єктів інфраструктури вантажного транспорту, можливість створення *логістичних складів-комплексів* поблизу виїздів з міста.

Підсумовуючи, можна зробити наступні **висновки**:

- *неефективне використання територій*, призначених для об'єктів інфраструктури вантажного транспорту, а саме: комунально-складських та промислових територій, де розміщені низькотехнологічні, економічно неефективні й екологічно шкідливі виробництва *залишається актуальною містобудівною проблемою*;

- виділено *два основні шляхи вирішення нераціонального використання міських територій*: залучення нових земель або ж здійснення реструктуризації чи перебазування за межі міста підприємств, що мають низький рівень економічної ефективності, не відповідають стандартам екологічної безпеки;

- процес оптимізації функціонально-планувальної організації комунально-складської та промислової зон міста потребує *детального комплексного аналізу* стану забудови, її цінності, ефективності господарського використання окремих площадок, складів, підприємств.

Література

1. Плешкановська А.М. Функціонально-планувальна оптимізація використання міських територій: монографія / А. М. Плешкановська. – К.: Ін-т Урбаністики, 2005. – 190 с. – ISBN 966-581-825-2.
2. Бочаров Ю.П.. Производство и пространственная организация городов / Ю. П. Бочаров, Г. И. Фильваров. – М.: Стройиздат, 1987. – 256 с. – ISBN - .
3. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства / А. Э. Гутнов. – М.: Стройиздат, 1984. – 256 с. – ISBN - .

4. Социально-культурные функции города и пространственная среда / ЦНИИП градостроительства; под общ. ред. Л. Б. Когана. – М.: Стройиздат, 1982. – 172 с.: ил. – ISBN - .
5. Основы теории градостроительства: учеб. для вузов. Спец. «Архитектура» / Яргина З. Н., Косицкий Я. В., Владимиров В. В. [и др.]; под ред. З. Н. Яргиной. – М.: Стройиздат, 1986. – 326 с.: ил. – ISBN - .
6. Оценка недвижимости: учеб. / Драпиковский А. И., Иванова И. Б., Игнатенко И. С. [и др.]; под ред. А. И. Драпиковского и И. Б. Ивановой. – Бишкек: Ега-Басма, 2004. – 488 с. – ISBN - .
7. Методичний посібник з розробки та впровадження Правил використання забудови території міст / В. Гусаков, Ю. Білоконь, В. Нудельман, О. Вашкулат. – Київ, 1998. – 79 с.
8. Дёмин Николай Мефодиевич. Управление развитием градостроительных систем / Н. М. Демин. – К.: Будивэльнык, 1991. – 184с.
9. Осітнянко Андрій Петрович. Планування розвитку міста: монографія / А. П. Осітнянко. – К.: КНУБА, 2001. – 460 с. – ISBN 966-627-024-2.
10. Кудрявцев А. О. Рациональное использование территории при планировке и застройке городов СССР / А. О. Кудрявцев. – М.: Стройиздат, 1971. – 184 с. – ISBN - .
11. Планування і забудова міських і сільських поселень / Держбуд України: ДБН 360-92**. – [Чинні від 19.03.02]. – К.: Укрархбудінформ, 2002. – 108 с.

Аннотація

Проанализировано существующее состояние использования земель населенных пунктов. Обосновано необходимость рационального использования городских территорий, предназначенных для объектов инфраструктуры грузового транспорта. Приведены возможные пути оптимизации использования территориальных ресурсов.

Abstract

The current state of the settlements land use is analyzed. The need for the rational use of urban territories intended for the objects of freight transport infrastructure is grounded. The possible ways of territorial resources use optimization are resulted