

## ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ФОРМУВАННЯ ТА ПРИМАГІСТРАЛЬНИХ ТЕРИТОРІЙ КІЛЬЦЕВИХ ДОРІГ

*Розглядаються фактори, що впливають на функціонально-планувальну та архітектурно-просторову організацію приміагістральних територій кільцевих доріг. Виділено та розглянуто основні групи цих факторів: соціально-економічні, природно-кліматичні, інженерно-технічні та естетичні.*

*Ключові слова:* фактори, приміагістральна територія, кільцева дорога.

Прімагістральна територія кільцевої автомобільної дороги своєю назвою вказує на наявність визначального фактору, який формує її забудову - наявність кільцевої автомобільної дороги поряд із територією. Законодавчо регламентовано, що об'ємно-просторове та архітектурно-планувальне рішення такої забудови повинно враховувати та нівелювати негативний вплив дороги (шум, вібрація, надмірна запиленість) згідно з вимогами ДБН 360-92\*\*.

Незважаючи на негативний вплив, приміагістральне положення відносно кільцевої являється перспективним в економічному ракурсі. Такі території володіють особливим потенціалом розвитку і самі по собі являють комплексним ресурсом, який реалізується при використанні взаємодії положення території та облаштування її населенням.

Із дослідження Кабакової С. І. та ін. рівень культурно-побутового та транспортного обслуговування являється одним із основних соціально-економічних факторів, що визначають відносну цінність території. Таким чином, до магістральних вулиць тяжіють зони з різною відотною цінністю території, рівнем культурно-побутового обслуговування, що обов'язково повинно відобразитися на інтенсивності освоєння території у відповідності до загальних закономірностей підвищення щільності населення в найкрупніших містах від периферійних районів до центру міста і до головних міських магістралей [8, с. 9].

Прімагістральна забудова утворює видовий фронт, що потребує додаткового архітектурно-художнього вирішення, так як зазвичай концентрація забудови в приміагістральних зонах без врахування архітектурно-планувальної значимості магістралей приводить також до композиційного нівелювання і монотонності забудови. В цілому естетичний фактор для приміагістральної забудови кільцевої дороги має включати три аспекти для впорядкування утвореної нею фронтальної композиції: історико-культурний зміст - виявлення,

охорона та використання ділянок території, пов'язаних з історико-культурною спадщиною, - художній образ і духовна спрямованість до змін - виявлення та закріплення індивідуальних художніх особливостей міського середовища, в тому числі визначення ділянок, що мають високий містобудівний потенціал для розвитку архітектурного ансамблю міста [2, с. 20], особливості зорового сприйняття і, якщо врахування естетичного фактору відбувається вже на етапі розбудови, при потребі, додається четвертий аспект: реабілітація вже складеної забудови.

Основними факторами природного середовища, що впливають на вирішення містобудівних завдань, є: клімат, ґрунт і рослинний покрив, рельєф місцевості, геологічні, гідрографічні та гідрологічні умови.

Геологічні та гідрологічні умови двояко впливають на проектування міста – функціональне та інженерне:

- По-перше, це наявність корисних копалин та запасів води;
- По-друге, будівельні характеристики ґрунтів та рівня підземних вод.

Мінеральні ресурси мають містоутворююче значення та можуть стати технічною перешкодою при плануванні та забудові міст [10, с. 35].

Про гармонійність розвитку примігстральної забудови кільцевої дороги можна свідчити виходячи із форми кільцевої дороги на плані міста. Замкнений контур та форма, що візуально нагадує коло свідчить про відсутність дії будь-яких каталізуючих, сприятливих, уповільнюючих чи перешкоджаючих розвитку факторів (наприклад, Мілан). При наявності впливу будь-якого чинника така схема розвитку спотворюється. Місто починає розростатися вбік від перешкоди (або, навпаки, розбудовується навколо контактних точок), до тих пір доки економічна доцільність розбудови території в протилежному напрямку не переважить і місто знову не відновить свій гармонійний розвиток. Більшість міст розміщених на річці (м. Київ - р. Дніпро, м. Лондон - р. Темза, тощо) розвиваються саме по такій схемі. Кільцеве планування Кельна розвивалася на просторі лівого берега Рейну. Тільки коли територія міста досягла близько 5,5 кв. км, з'явилася можливість зв'язати його з протилежним берегом через річку шириною в 300 м. У першій третині 19 століття обидві частини міста оточені єдиним кільцем укріплень. На початку 20 століття кільцева залізнична лінія продовжується і в правобережній частині міста. Починається розвиток кільцевої структури і на правому березі[1].

Якщо ж гідрологічний бар'єр являється надто масштабним, розвиток радіально-кільцевої структури припиняється з боку перешкоди. Проте особливістю такої ситуації являється те, що, по-перше, формування забудови на деформованій частині кільцевої не припиняє розвиток, а навпаки організовує додатковий видовий фронт забудови (основним вважаємо вигляд на забудову з

боку кільцевої дороги) - вигляд на місто з боку перешкоди; по-друге, її вплив на об'ємно-просторове рішення та компактність забудови примагістральних територій кільцевих доріг: так природно-кліматичні умови, які стримують розвиток радіально-кільцевої структури концентрують попит на міські функції, що призводить до ущільнення забудови та збільшення її поверховості. Таку ситуацію можна простежити на прикладі міста Чикаго, де озеро Мічиган завадило гармонійній розбудові міста і стало непереборною перешкодою, проте сформувало на своєму березі додатковий видовий фронт із хмарочосів.

Вплив рельєфу на характер розвитку планування можна спостерігати на прикладі Відня. Територіальний розвиток міста йшов шляхом приросту кілець (що відобразилося на характері його планування), поки забудова не підійшла до Віденського лісу, розташованого на гористій місцевості. Рельєф став перешкодою для виникнення кільцевих доріг [1]. У Будапешті в частині міста, що лежить на рівнині, структура міста має радіально-кільцевий характер, а в правобережній частині міста, що лежить на рельєфі, вона присутня тільки на горі Вар, характер схилів якої і визначає трасування кільцевих вулиць. Такий характер перешкоди знижує містобудівний потенціал і нівелює розвиток забудови. Поблизу гористої місцевості забудова переважно житлова, котеджного типу або взагалі відсутня (наприклад, у м.Бон зовнішня частина кільцевої, не забудовується).

### Література

1. Царев Е. Ю. Формирование кольцевых магистралей в современных городах: автореф. дис. на соискание уч. степени канд. арх.: спец. 18.00.01 «Реставрация и реконструкция» / Е. Ю. Царев. – М., 2004. – 20 с.
2. Бунин А. В. Градостроительство XX века в странах капиталистического мира. Том второй / А. В. Бунин, Т. Ф. Саваренская - М: Стройиздат, 1979 – 415 с.
3. Гутнов А. Э. Мир архитектуры / А. Э. Гутнов, В. Л. Глызычев. – М.: Молодая гвардия, 1990 – 352 с.
4. Линч К. Образ города / Линч К. – М. : Стройиздат, 1986. – 284 с.
5. Крашенинников А.В. Градостроительное развитие жилой застройки: исследование опыта западных стран. Учебное пособие / Крашенинников А. В. – М.: Архитектура-С, 2005. - 112 с.
6. Містобудування. Довідник проектувальника / За ред.. Т.Ф. Панченко – К. : Укрархбудінформ, 2001. – 192 с.
7. Плешкановська А.М. Функціонально-планувальна оптимізація використання міських територій / Плешкановська А.М. – К.: Вид, 2005. – 190 с.

8. Нечаева Т. С. Принципы формирования жилой застройки примагистральных территорий : автореф. дис. на соискание ученой степени канд. арх.: спец. 18.00.04. - градостроительство, районная планировка, ландшафтная архитектура и планировка сельскохозяйственных населенных мест / Нечаева Татьяна . – К., 1981. - 23 с.
9. Липец Ю.Г. География мирового хозяйства: Учеб. пособие для студентов / Липец Ю.Г., Пуляркин В.А., Шлихтер С.Б. — М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1999. - 400 с.
10. Косицкий Я.В. Основы планировки и застройки городов/ Косицкий Я. В., Благовидова Н.Г. – М.: Архитектура-С, 2007. - 76 с.

### **Аннотация**

В статье рассматриваются факторы, влияющие на функционально-планировочную и архитектурно-пространственную организацию примагистральных территорий кольцевых дорог. Выделены и рассмотрены основные группы этих факторов: социально-экономические, природно-климатические, инженерно-технические и эстетические.

Ключевые слова: факторы, примагистральные территории, кольцевая дорога.

### **Abstract**

The article examines the factors affecting the functional planning, architectural and spatial organization of the territories along ring road. We obtained and reviewed the main groups of factors: socio-economic, climatic, engineering and aesthetics

Keywords: factors, the territories along highway, ring road.