УДК 711

к.т.н., професор Єгоров Ю.П.,
к.т.н., доцент Савін В.О., Гера О.В.,
Запорізька державна інженерна академія

ПРИНЦИПИ СТРУКТУРУВАННЯ СЕЛЬБИЩНИХ ТЕРИТОРІЙ КРУПНОГО МІСТА (на прикладі м. Запоріжжя)

Проаналізовано основні проблеми структурування сельбищних територій крупних міст. Надано коротку містобудівну характеристику міста Запоріжжя.

Ключові слова: сельбищна територія, крупне місто, соціально-планувальна структура, планувальний район, загальноміський центр, промислова зона, зона відпочинку

Структурування території міст завжди було предметом великої кількості різноманітних досліджень. На основі загального структурного розвитку міста вирішуються питання функціонально-планувальної організації міста, поділ та розташування первинних соціально-планувальних елементів (житлових районів, мікрорайонів) та ін., і саме від них залежить окреслення системи магістралей, формування та розташування громадських центрів та інші містобудівні аспекти.

Однією з основних функцій міста як було так і залишається житло, а житлові території складають основну частину їх площі. Раціональна соціально-планувальна організація міста та узгоджене взаємо розташування житлових районів, виробничих комплексів, рекреаційних зон, системи громадських центрів сприяє правильному функціонуванню міського організму, призводить до покращення роботи транспортної мережі, забезпечує зручне сполучення з усіма елементами міської інфраструктури.

Структурування сельбищних територій міста – ефективний спосіб декомпозиції міста на самостійні складові які легше піддаються управлінню. Представлення цієї структури у вигляді математичної моделі може слугувати основою для управління розвитком міського організму. Така постановка проблеми вимагає:

- детального аналізу міжмагістральних територій;
- вивчення кількісних та якісних закономірностей територіальної концентрації сфери громадського обслуговування;
- вивчення напрямків та інтенсивності соціально-економічних (культурно-побутових, трудових та ін.) зв’язків;
- вивчення особливостей просторової організації зон обслуговування, зон

впливу громадських центрів;

- чіткої класифікації міських доріг (швидкісні, основні магістралі, другорядні магістралі);

- приведення у відповідність системи торгово-побутового обслуговування, культурно-освітніх закладів тощо.

Серед рівнів соціально-планувальної структури міст зокрема виділяють загальноміський. Такого представлення недостатньо для управління територіальними процесами в складному за структурою крупному промисловому та водночас історичному місті. Так, наприклад, Генеральним планом м. Запоріжжя, прийнятим у 2004 році, а також містобудівною документацією «Внесення змін до генерального плану м. Запоріжжя», розробленою у 2016 році, територію міста поділено на сім адміністративно-планувальних районів – Олександрівський, Заводський, Комунарський, Дніпровський, Вознесенівський, Хортицький і Шевченківський (рис. 1). При цьому ріка Дніпро розділяє Дніпровський район на лівобережну і правобережну частини, а до складу Вознесенівського району віднесений острів Хортиця.

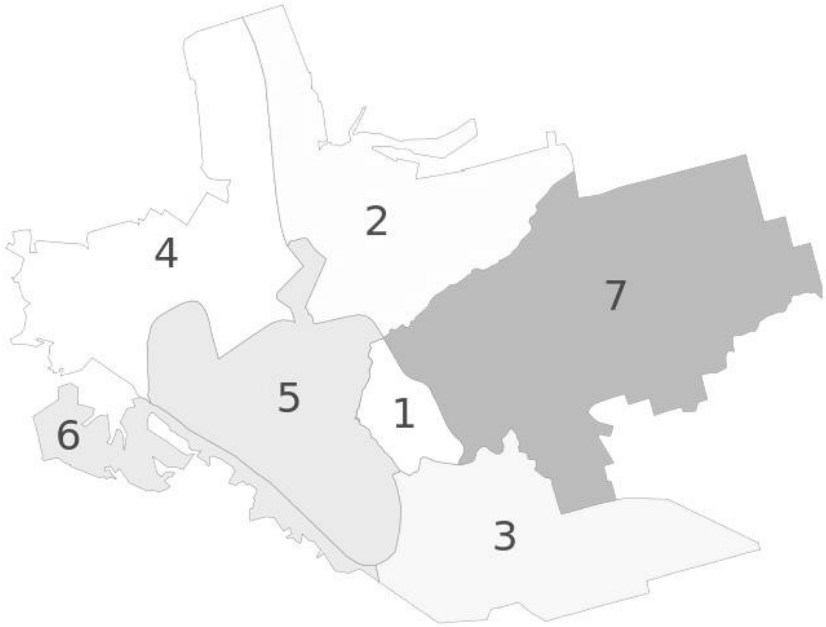

Рис. 1. Схема поділу території міста на житлові райони:
1 – Олександрівський; 2 – Заводський; 3 – Комунарський, 4 – Дніпровський;
5 – Вознесенівський; 6 – Хортицький; 7 – Шевченківський

В усіх районах знаходиться по декілька житлових районів, при цьому в Олександрівському, Вознесенівському та Хортицькому районах домінує багатоповерхова забудова, в Шевченківському – одно- і малоповерхова, в Заводському, Комунарському та Дніпровському частки одно- та багатоповерхової забудови приблизно однакові. Також в усіх районах знаходяться території промислових зон, однак у Вознесенівському та

Олександрівському районах вони мінімальні. Наразі ці ж райони включають історичну забудову і загальноміський центр із примикаючими зонами відпочинку загальноміського значення. Про локальний рівень соціально-планувальної структури м. Запоріжжя у наявній документації мови не йдеться.

Поділ міста на мікрорайони здійснено умовно. Цей факт значно занижує містобудівну якість території. Даний поділ не відповідає вимогам державних будівельних норм, не враховує перспектив розвитку міста, змін в системах закладів обслуговування, громадських та житлових закладів, системі транспорту.

Сформовані житлові утворення містять здебільшого випадкові окремі елементи обслуговування, при цьому стихійна концентрація вузлів обслуговування спостерігається на певних ділянках магістральних вулиць, житлових районів, чи на перехресті шляхів громадського транспорту. Це свідчить про стихійне тяжіння вузлів обслуговування до громадського транспорту, і як наслідок, призводить до незручностей. Щільне та нерівномірне розміщення закладів обслуговування на території міста є причиною численних транспортних «пробок».

До числа основних чинників і умов, які визначають формування зон активного розміщення мережі закладів обслуговування відносять:

- ступінь містобудівного освоєння території;
- рівень розвитку господарської діяльності;
- соціально-економічні зв’язки і соціально-демографічні особливості розвитку території;
- рівень розвитку транспортної інфраструктури.

Сфера громадського обслуговування міста розташована нерівномірно. Головною ланкою в системі суспільних центрів є загальноміський центр і його центральне ядро, яке формується в межах центрального планувального району (в Запоріжжі – Вознесенівський). Тут розташовано цілий ряд закладів загальноміського значення, офіси, більшість закладів адміністративного управління міста і області. В містах історичного значення в межах центрального планувального району також містяться різноманітні майстерні, склади та виробничі підприємства. Щоденно центр відвідує близько 50 % населення, а через вільну роз’єднану планувальну структуру Запоріжжя через центр проходить майже весь міський транспорт в тому числі транзитний.

В центральній частині міста, площа якої становить тільки 13,4 % всієї території міста сконцентровано 15 % місць дитячих дошкільних закладів, 25 % місць в школах, 50 % вищих навчальних закладів, 11 % закладів торгівлі, 30 % закладів громадського харчування, 85 % театрів, 78 % музеїв, 75 % кінотеатрів, 45 % парків тощо. Решта закладів обслуговування розташована в інших

районах міста.

Вузловими пунктами планувальної структури міста є громадські центри. Просторова структура громадських центрів міста постійно розвивається, вимагає оптимізації. Сьогодні хаотичне розташування та динамічне перепрофілювання закладів обслуговування не тільки утрудняє кореспонденцію, але й провокує обвал соціально-планувальної організації сельбищних територій.

Основною вимогою розташування громадських центрів є забезпечення пішохідної доступності та неперетинання пішохідних шляхів з транспортними магістралями. Таким чином, можна зробити висновок що найзручніше розташовувати такі заклади в геометричних центрах відповідних житлових комплексів із забезпеченням їх внутрішніми пішохідними шляхами. Одночасно спостерігається визначене тяжіння первісних центрів до центрів більш високих ступенів. Їх система базується на ієрархічному принципі побудови з виділенням в ній структурних та спеціалізованих центрів.

Ще одною характерною особливістю крупних історичних міст є те, що архітектурно планувальна спадщина відіграла основну роль у формуванні соціально-планувальної структури міста. Тобто перетворення планувальної структури міста здійснювалося на тлі поступового історичного розвитку – в політичних і економічних умовах, які постійно змінювалися, внаслідок чого її організація представляє собою сполучення містобудівних принципів різних епох. Цим же пояснюється розташування основних промислових зон відносно близько до загальноміського центру.

Саме тому виділення окремих житлових утворень повинно проходити у відповідності з природними історично-сформованими тяжіннями в місті. Поділ, величина та рівень обслуговування житлових груп в значній мірі залежить від їх розташування у плані міста. Чим далі знаходиться житлове утворення від центру міста, чим воно автономніше, тим більше по розмірам і тим більш розвинута система закладів обслуговування повинна бути. В Запоріжжі таким вимогам в більшому ступені задовольняє Хортицький район.

При певних природних умовах, особливо це стосується міст, що розташовані на територіях з великим перепадами висот, жорсткий принцип мікрорайонування може виявитися недоцільним – у такому випадку роль елементарних структурних одиниць можуть відігравати квартали та окремі житлові групи (що також частково властиве Хортицькому району).

Таким чином структурування сельбищних територій в першу чергу повинно проходити через аналіз міжмагістральних територій міста з врахуванням таких особливостей:

- наявність штучних чи природних перешкод (річок, ярів, санітарних зон,

магістралей тощо);

- рельєф місцевості (рівнинний чи гірський, ухили);
- розташування території в плані міста;
- окреслену планувальну структуру території;
- характер забудови;
- рівень обслуговування житлових груп;
- історичні особливості території;
- розташування місць прикладання праці;
- транспортну доступність.

Наступним кроком структурування сельбищних територій міста є їх класифікація за декількома критеріями. За функціональною ознакою можна виділити:

- спеціалізовані – житлові території відокремлені від місць прикладання праці;
- комплексні – території в яких місця прикладання праці наближені до житла;
- комбіновані – території які можуть об’єднувати житлову забудову та багатофункціональний комплекс місць прикладання праці.

За характером розташування житлових груп територія поділяється на:

- компактну;
- лінійну;
- дисперсну.

За функціональністю громадських центрів виділені території:

- структурні;
- спеціалізовані.

За розташуванням громадських центрів:

- в середині житлових груп;
- біля основних транспортних магістралей;
- дисперсно.

За значенням громадських центрів:

- первісні;
- вищого рівня;
- найвищого рівня.

За періодом формування:

- історично сталі сельбищні утворення;
- нові житлові райони або мікрорайони.

З урахуванням вищесказаного структурування сельбищних територій може проходити наступним чином:

- аналіз міжмагістральної території;

- визначення функціонального призначення території та відокремлення сельбищної зони;

- виділення основних композиційних осей;

- забезпечення відповідної транспортної доступності;

- приведення соціального аспекту комплексного розвитку території до відповідного (санація території, реконструкція системи обслуговування).

Стрімкий розвиток міста спричинює бурхливе хаотичне освоєння територій, що часто приводить до безсистемного будівництва, особливо на сельбищних територіях. Чітке структурування сельбищних територій та вдосконалення соціально-планувальних рішень мікрорайонів полегшить управління міськими територіями, покращить функціонування міського організму, роботу транспортної мережі та забезпечить зручне сполучення з усіма елементами міської інфраструктури.

Перелік використаних джерел

1. Дёмин Н.М. Управление развитием градостроительных систем : [монографія] / Дёмин Н.М. – К.: Будівельник, 1991. – 184 с.

2. Внесення змін до генерального плану м. Запоріжжя (інформаційна довідка) : [містобудівна документація]. – К.: ДП УДНДІПМ «ДІПРОМІСТО» ім. Ю. М. Білоконя, 2016. – 58 с.

3. Миловидов Н.Н. Реконструкция жилой застройки / Миловидов Н.Н., Осин В.А., Шумилов М.С. – М.: Высшая школа, 1980. – 240 с.

Аннотация

Проанализированы основные проблемы структурирования селитебных территорий крупных городов. Приведена краткая градостроительная характеристика города Запорожье.

Ключевые слова: селитебная территория, крупный город, социально-планировочная структура, планировочный район, общегородской центр, промышленная зона, зона отдыха

Abstract

The main problems of structuring the residential areas of the large cities are analyzed. Brief town-planning characteristic of the city of Zaporizhzhia is shown.

Keywords: residential area, large city, socio-planning structure, planning area, city center, industrial area, recreation area