

Аннотація

В статье рассматривается дуалистическая природа интеграции объектов транспортного назначения (мосты, эстакады, развязки, гаражи, СТО, АЗС, остановки и станции) в городскую среду. Сформулировано понятие гармоничной интеграции новых объектов в привычную среду. Определены признаки архитектурных объектов, которые спроектированы в соответствии с гуманистическими ценностями. Предложен комплекс требований к формированию архитектурной среды объектов транспортного назначения на примере надземных станций городского рельсового транспорта.

Ключевые слова: объекты транспортного назначения, интеграция архитектурных объектов в городскую среду, признаки гуманистического проектирования.

Summary

The article discusses the dual nature of integration objects transport purposes (bridges, overpasses, interchanges, garages, service stations, gas stations, stops and stations) in the urban environment. The notion of a harmonious integration of new objects in familiar surroundings is formulated. Identified signs of architectural objects, which are designed in accordance with humanistic values. A set of requirements for the formation of the architectural environment of transport objects for example overground stations urban rail transit is proposed.

Keywords: objects of transport purpose, the integration of architectural objects in the urban environment, features of humanistic designing.

УДК 712.1

*д.т.н., доцент А. М. Плешкановська, О. С. Усова,
Київський національний університет будівництва та архітектури*

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ЗЕЛЕНОГО БУДІВНИЦТВА В СУЧАСНОМУ МІСТІ

Розглянуто систему зелених насаджень як основний елемент планувальної структури міста. Визначені основні проблеми формування зелених насаджень на сучасному етапі міського розвитку та окреслені напрями вирішення цих проблем.

Ключові слова: містобудування, ландшафтно-рекреаційна територія, сельбищна територія, жилий район, мікрорайон, міські зелені насадження.

З часів Афінської Хартії в теорії та практиці містобудування сформувалось уявлення про функціонально-планувальну структуру міста як поєднання чотирьох функціональних зон – промислово-виробничої, сельбищної, ландшафтно-рекреаційної та транспортної, яка їх поєднує.

Афінська Хартія відображала процес розквіту індустріального розвитку суспільства і тому, особливо в радянському містобудуванні, базою містоутворення і містоформування приймалась промислово-виробнича функція, а інші функції розглядалися як похідні. В цьому твердженні була закладена серйозна теоретико-методологічна помилка. Справа в тому, що первинним середовищем функціональної діяльності та життєзабезпечення було природне середовище як основа цивілізаційного розвитку людства. Саме природне середовище було і лишається основою відтворення людини як біологічної сутності. І виробнича інфраструктура, і створення житлового середовища, а в подальшому, і системи транспорту стали факторами (умовами) життєзабезпечення головної задачі – відтворення людини та людської спільноти.

Сьогодні розуміння природного середовища як необхідної умови існування і, більш того, розвитку людини стало ключовим в містобудівній теорії. Цікаво зазначити, що включення в структуру міста природних компонентів розумілось як необхідність ще і до розроблення Афінської Хартії та супутніх їй досліджень і настанов. При чому ці природні простори, що включалися в міське середовище, як правило, були крупномасштабними та відповідали внутрішнім потребам людини в рекреації, тобто в буквальному сенсі – у «відтворенні».

Звернемо увагу на розміри зелених зон у структурі таких міст як: Булонський ліс в Парижі, Гайд-парк в Лондоні, Тіргартен в Берліні, Ізмайловський парк в Москві, Правобережні придніпровські схили в Києві та інші. Відтворення та створення крупних зелених масивів стало звичною глобальною практикою в будівництві міст, починаючи від Централпарк в Нью-Йорку, та закінчуючи створенням міських парків навіть в малих містах.

Збагачувалась і структура зелених насаджень за рахунок системи невеликих скверів, бульварів, а також зелених насаджень уздовж вулиць і доріг. Розвиток системи екологічних резервацій незалежно від їх розміру стало нагальним завданням сучасного містобудування як на загальноміському, так і на локальному рівнях. Нормування зелених насаджень стало обов'язковою частиною містобудівного нормування в цілому.

В різних країнах і для різних містобудівних умов були напрацьовані відповідні норми, дотримання яких стало обов'язковим в містобудівній практиці. Цікаво порівняти (див. Таблицю 1) нормативні вимоги щодо проектування основних структурних елементів системи зелених насаджень у містах різних країн світу.

Проте, в останнє десятиліття у зв'язку з новими тенденціями в будівництві міст, пов'язаними з необхідністю економії територіальних ресурсів, виникли певні ускладнення в реалізації нормативних вимог.

У свій час, в концепціях міського планування обов'язково було присутнім поняття «мікрорайонного саду», широко відоме й вітчизняним містобудівникам-планувальникам. Створення таких внутрішньо мікрорайонних садів достатньою мірою мало забезпечити дотримання норм озеленення житлових територій (див. рис. 1).



Рис. 1. Приклад влаштування саду мікрорайону

Практично доля цих мікрорайонних садів ознаменувалась двома етапами їх нездійсненності. Перший етап був пов'язаний з тією обставиною, що території, які відволились для мікрорайонних садів, ставали нічийними в системі господарювання та землекористування в плановій економіці, що і призвело до вельми слабкого освоєння територій відведених під озеленення. А в тих випадках, коли мікрорайонний сад створювався, він не отримував господаря та занепадав.

Другий етап. В перехідний період до ринкової економіки, коли земля стала товаром, ці території, будучи вільними від забудови, стали активно забудовуватись комерційними будинками.

Останнім часом окреслилась нова обставина, яка зумовлює зниження обсягів зеленого будівництва на житлових територіях. Зростаючий рівень автомобілізації призвів до того, що практично вся вулично-дорожня мережа в місті перетворилась в місця паркування автомобілів. Вихід зі становища полягає у створенні розгалуженої системи зберігання автомобілів, а саме:

а) спорудження системи багатоповерхових паркінгів, що розміщуються на спеціалізованих територіях;

б) введення в дію об'єктів громадського будівництва лише за умови повного їх забезпечення місцями паркування в межах ділянки;

в) будівництво підземних паркінгів під житловою забудовою в кварталах і мікрорайонах.

Перший прийом не отримав розповсюдження у зв'язку з тим, що міськими бюджетами практично не виділяються кошти на будівництво паркінгів, а приватні інвестори не схильні вкладати кошти в їх будівництво зважаючи на низький рівень рентабельності.

Другий, а особливо, третій підхід отримав певне розповсюдження на територіях новобудов, проте розрахунки показали, що за умови дотримання діючих нормативних вимог для задоволення потреб населення мікрорайону чи кварталу в місцях постійного та тимчасового паркування необхідно освоювати для підземних паркінгів практично всю територію кварталів, навіть при дворівневому вирішенні паркінгів. В результаті весь дворовий простір опиняється на поверхні штучної споруди, внаслідок чого повноцінне озеленення дворових просторів стає технічно неможливим. Задача може бути вирішена в тому випадку, якщо покриття верхнього рівня паркінгу буде заглиблено нижче денної поверхні не менше ніж на 1,5 м, що значно здорожчує конструктивні рішення паркінгу.

Крім того, такий потужний насипний шар ґрунту, що необхідний для висадки дерев, акумулює великий об'єм вологи, що суттєво змінює гідрологічний режим простору, або вимагає спеціальних рішень щодо водовідведення, а це знову ж здорожує вартість. В результаті значні дворові простори в сучасній забудові стають позбавлені озеленення. Це значно погіршує мікрокліматичний режим житлових територій, особливо влітку.

Паралельно з цим має місце тенденція використання під житлове будівництво територій локальних зелених насаджень (невеличких скверів). Все це в цілому призводить до поступового зниження рівня забезпеченості населення міста зеленими насадженнями та погіршує ландшафтні характеристики міських територій. Погіршує первинну функцію ландшафтних територій – відтворення.

Низький рівень житлової забезпеченості, що історично склався в містах України, вимагає все більш інтенсивно освоювати міські території під нове житлове будівництво при тому, що розширення площі міста для освоєння нових територій, по-перше, не бажане з точки зору охорони ландшафтних ресурсів, і практично неможливе чи суттєво ускладнене в силу того, що приміські території, які безпосередньо примикають до міської межі, приватизовані в останні роки, а для їх викупу міські бюджети не мають належних коштів.

**Нормативні показники розміщення структурних елементів системи
зелених насаджень міста (на прикладі деяких країн світу)**

Таблиця 1.

Елементи системи зелених насаджень	Країна	Нормативна площа зелених насаджень, кв.м/люд.	Мінімальна площа, га	Радіус обслуговування, км	Максимальні витрати часу на доступність, хв.
1	2	3	4	5	6
Загально-міський парк	Росія (Москва)	5	90	6-7	
	Росія (Санкт-Петербург)		25	5	20 (на гром. транспорті)
	Болгарія		25-85	2-3	
	Німеччина	10-15			
	Нідерланди		200-400	3,2	
	Угорщина				
	США	8-25	20 (40-120)	2-2,5	
Районний парк	Росія (Москва)	2,5	50	1,5-2	20 (на гром. транспорті)
	Росія (Санкт-Петербург)		10	2	10 (на гром. транспорті)
	Німеччина	6-10			
	Великобританія	10-15	20-60		
	Болгарія		1-10	1,5-2	
	Німеччина	6-10			
	Угорщина	8-10	20 (пішки)		
	Польща	6-10			20-30 (пішки)
	Нідерланди		30-60	1,6	
США	5	6 (10-20)	0,8-1,6		
Сади мікрорайонів	Росія (Москва)	3,5	12	0,5	5-7 (пішки)
	Росія (Санкт-Петербург)	1		0,5	5-7 (пішки)
	Болгарія	0,5-3		0,5	
	Німеччина	4-5			
	Нідерланди		6-10	0,8	
	США	3-8	0,8 (2-5)	0,4	

Певною компенсацією в проблемі нестачі ландшафтних територій в місті та відтворення екологічного балансу можливе:

- шляхом освоєння незручних територій, які є в місті, що пов'язане з суттєвими витратами;
- широким впровадженням вертикального озеленення та озеленення покрівель, що активно практикується на заході;

- інтенсивним будівництвом багатоповерхових паркінгів, що сприятиме вивільненню дворових просторів;

Істотним фактором, здатним знизити негативний вплив зростаючої автомобілізації на ландшафтне будівництво в місті є розвиток системи громадського транспорту або популяризація та забезпечення можливості здійснення велосипедного руху.

Принциповим планувальним вирішенням цієї задачі було б створення системи невеликих за розміром парків і скверів, які обслуговуватимуть групу кварталів (малих мікрорайонів) з високим ступенем благоустрою за прикладом деяких європейських і американських міст (Лондон, Чикаго та ін.).

Література

1. Жилой район и микрорайон / под ред. В.А. Шкварикова – М.: ЦНИПИградостроительства, 1971. – 192 с.
2. Ле Корбюзье. Три формы расселения. Афинская Хартия / Ле Корбюзье; пер. с франц. Ж. Розенбаума, послесл. Ю. Бочарова и А. Раппопорта. – М.: Стройиздат, 1976. – 36 с.
3. Методическое руководство и технические условия по реконструкции городских зеленых насаждений – М.: МГУЛ ГУП Академия коммунального хозяйства им. К.Д. Памфилова, 2000. – 75 с.
4. Містобудування. Довідник проектувальника / за загальною редакцією д-ра архітектури Т. Ф. Панченко – К.: Укрхархбудінформ, 2006. – 192 с.
5. Чистякова С. Б. Охрана окружающей среды: учеб. / С. Б. Чистякова. – М.: Стройиздат, 1988. – 272 с.
6. <http://landscape.totalarch.com/node/13>

Аннотация

В статье рассмотрена система зеленых насаждений как основной элемент планировочной структуры города. Определены основные проблемы формирования зеленых насаждений на современном этапе городского развития и намечены направления решения этих проблем.

Ключевые слова: градостроительство, ландшафтно-рекреационная территория, селитебная территория, жилой район, микрорайон, городские зеленые насаждения.

Annotation

In this article we consider a system of green space as a key element of the planning structure of the city. The main problems of the formation of green space at the present stage of urban development and outlined ways of solving these problems.