

УДК 711.4

В. О. Яценко*кандидат архітектури, доцент кафедри ландшафтної архітектури
Київського національного університету будівництва і архітектури***ПРИМІСЬКА ЗОНА – РЕТРОСПЕКТИВА, РЕАЛЬНІСТЬ,
ПЕРСПЕКТИВА**

Анотація: в статті в часовому аспекті проаналізовано формування приміської зони як об'єкта регіонального планування. Акцентована увага на проблемах та можливих перспективах структурного упорядкування приміських зон.

Ключові слова: приміська зона, місто, регіональне планування, функціональні зони.

*«Покупайте землю,
Этот товар больше не производится»*

Марк Твен

Ми звикли до багатьох процесів, які відбуваються в містобудівній теорії і практиці. Ріст великих міст, погіршення екології, міграція населення, спустошення територій і їх звичайне нецільове використання тільки незначний перелік негараздів процесу урбанізації сьогодення. Ми вже погодились, що процес агломерування поселень пов'язаний з міграцією населення невеликих населених пунктів в пошуках працевлаштування, кращого життя, обслуговування, культури і т.д.

Теоретично місто в генеральних планах мало б враховувати всі фактори – економічні, соціальні та екологічні можливості свого стабільного розвитку. Проте стабільним цей процес назвати важко, особливо в останній час, коли почав набирати обертів процес наступу міста на приміські території.

І наступ цей на 80% представлений житловим будівництвом, безсистемним, не комплексним, стихійним та непрофесійним з точки зору містобудування та архітектури.

Головними методами його регулювання поки, що є визнання та латання наслідків констатуючи про погіршення екологічного стану довкілля. Делегування часткових функцій великого міста в приміську зону в «зону впливу» і є по суті головною частиною, неконтрольованою формою процесу агломерування міст, урбанізації нових територій. Міська агломерація є компактна багатоцільова система територіальних поселень навколо міста-центру. І далі, як в безлічі посібників – система має спільні виробничі, трудові,

транспортні, рекреаційні, культурні та побутові зв'язки за рахунок маятникової міграції і т.д. І знову люди винуваті, що хочуть краще жити, «... а винуват ты в том, что хочется мне кушать», як говорив великий байкар, а не архітектор. В даній статті зроблена спроба проаналізувати первопричину, появу та співставити погляди на процес агломерування, не даючи оцінки їх правильності чи хибності.

Процес агломерування має два протилежні напрямки протікання.

Агломерація від міста – коли основу і переваги створення системи формують потреби міста і агломерація від прилеглих суб'єктів – коли основу системи формують регіональні потреби, приміські зони, потреби району, області.

Дослідження українських вчених створили досить тверду основу системності цих процесів в теорії містобудування та регіонального планування.

Завдяки Д. Богораду, В. Ейнгорну, А. Станіславському, І. Фоміну, Ю. Білоконю, М. Дьоміну, Г. Фільварову, Г. Заблоцькому, Т. Панченко, І. Родічкіну, Ю. Бондаренко, І. Бистрякову та ін. теорія і практика регіонального планування займає передові позиції не тільки в нашій країні, а і в міжнародній системі містобудівної діяльності.

Одним з надскладних процесів у всі часи був процес регулювання системи «місто-передмістя», який в більшості перетворився в «інтервенцію» міста приміської зони.

Приміська зона – це сукупність прилеглих до міста адміністративних районів, які утворюють з ним єдине ціле у функціонально-планувальному, соціально-економічному і територіальному устрої. [1]

Приміська зона – «территория окружающая город и находящаяся с ним в тесной функциональной, экономической, социально-гигиенической, архитектурной и других видах взаимосвязи и взаимозависимости». [2]

Два трактування, але в одному територія як об'єкт, в іншому адміністративні райони. Що ж є об'єктом містобудівної стратегії по відношенню до приміської зони? Щоб зрозуміти спробуємо зануритись в процес формування об'єкту.

Взагалі зона впливу міста, як об'єкт вивчення різними спеціалістами завжди трактувалася по різному. В одному майже всі сходяться, що це території, які не підлягають розвитку, а вимагають структурного усвідомлення, упорядкування як повноцінного елемента системи регіонального планування.

А поки, що дилема місто – передмістя, чи передмістя – місто, територія чи район, резерв чи самостійність створює велике невпорядковане поле битви архітекторів, соціологів, демографів, економістів, екологів та багато інших спеціалістів.

І знову всіх об'єднує те, що це територія або земля об'єкт, спільних інтересів, саме яких і є головною задачею майбутніх досліджень.

Повертаючись до історії питання приміської зони завжди появлялась, розмова про чергові перспективи розвитку міста. І завжди місто відірвавши частину території знову жило своїм життям до наступного генерального плану, забувши, що території мають особливість закінчуватись – «этот товар больше не производится».

Розмова про місто і передмістя, вірніше, що місто не може існувати самостійно, набула розвитку ще в XIX столітті, коли появились ідеї про «ідеальні міста», «міста-утопії» (Е. Говард, Ш. Фур'є, Р. Оуен, А. Сен-Сімон, Т. Гарньє та ін.). [4]

Закінчувалось XIX століття і з новою силою набирали суперечки урбаністів і дезурбаністів. Місто чи система поселень, суцільна урбанізація чи чітке розмежування міських і сільських територій.

Значний вклад в вивчення відносин між містом і приміською зоною внесли відомі вчені німецької школи містобудування та соціалекономіки: А. Вебер, В. Крісталлер, І. Тюнен, А. Льош.

Сутність, наприклад, решітки Крісталлера – мінімізація середньої відстані для поїздок у міста-центри. Центральні міста обслуговують не лише себе, але й населення свого округу (приміську зону).

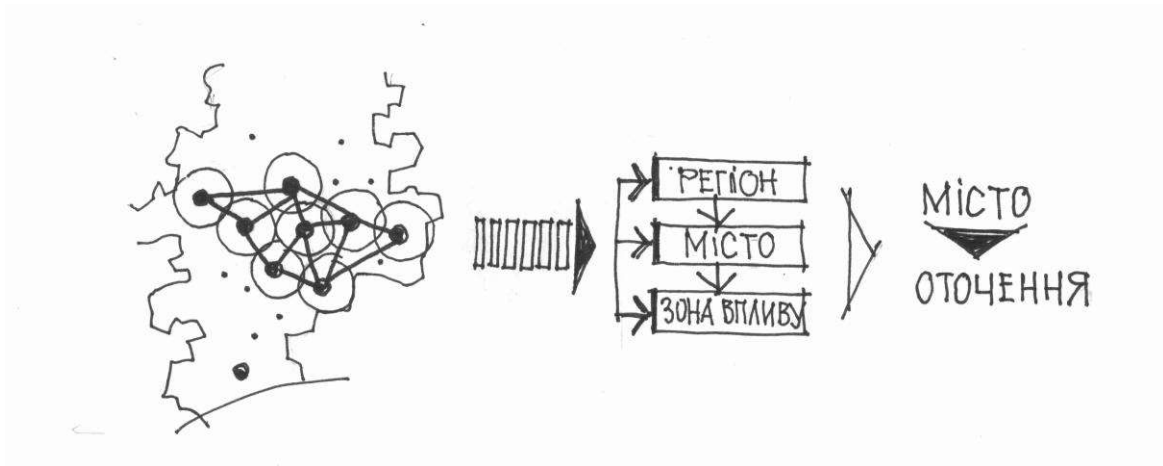
А. Вебер за основу співвідношення приймав дві головні функції – виробництво і транспорт.

В. Лаунхарт вважав головним чинником транспорт, як основа всіх зв'язків. Особливий інтерес представляє теорія А.Льоша, який об'єднав теорію Крісталлера і Тюнена, яка отримала назву «економічний ландшафт».

Слідуючі теорії були пов'язані з тими чи іншими спробами поєднати чи розділити уже існуючі, проте вони тільки розпалювали інтерес до майбутніх дискусій регіонального планування та зародження процесу агломерування поселень, дослідження взаємовідносин системи «місто – передмістя».

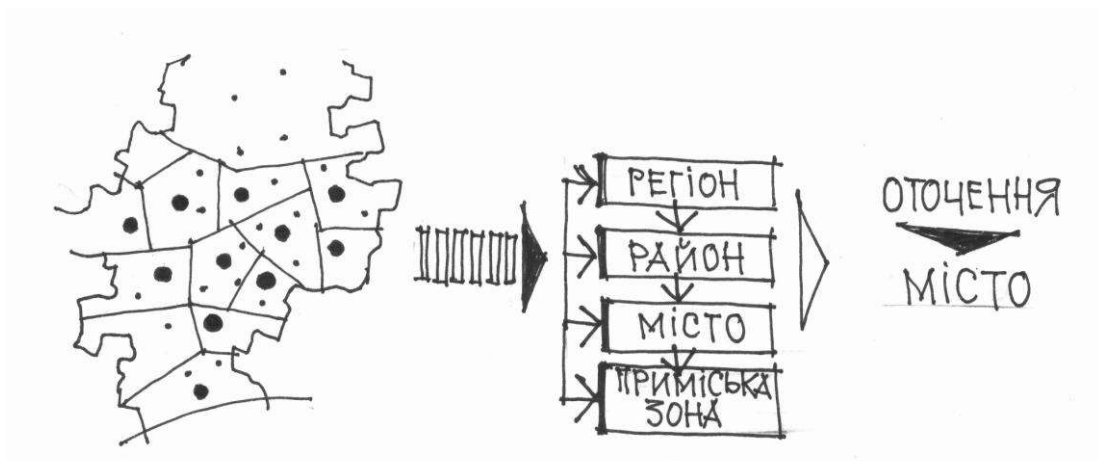
Великих змін набула теорія містобудування з появою нового соціального ладу суспільства – соціалістичного. Бажання покращити все і одразу мало не тільки негативні, а і позитивні наслідки.

Саме спеціалісти української містобудівної школи запропонували розглядати нове місто не як окремий елемент, а як елемент системи з чітко визначеною зоною впливу. Прикладом стали «нові соціалістичні міста» з радіусом прилеглих територій до 12 км які були функціонально пов'язані з містом. [5] (мал. 1). 30-40 роки парадигма функціональності не тільки міста, а й цілих регіонів (мал. 2).



Мал. 1 Місто елемент системи

Надвеликими темпами розвивається промисловість та житлове будівництво. Темпи змушують спрощувати проектні рішення, переходити на більш уніфіковані індустріальні методи будівництва, часто нехтуючи прогнозами екологів та соціологів.



Мал. 2 Функціональність основа регіону

Проблема приміських зон виникла в СРСР уже з новою силою в 50-ті роки ХХ століття, коли потрібно було відбудувувати зруйновані війною міста. Приміська зона ставала головною ресурсною базою міста в територіальному, людському, продовольчому та ін. питаннях.

В 1962 році було прийнято вперше постанову про формування приміських зон для всіх міст СРСР, але на той час була відсутня теоретична основа виділення приміських зон, як і до нинішнього часу немає чітких методів, розрахунків та нормативних її меж.

Вважалось, що такі зони необхідні тільки для крупних і найкрупніших міст, які розвивались особливими темпами.

Першим з проблемами міста і приміської зони зіткнулось місто Ленінград, в якому виникла проблема розселення 700 тис. населення, потужних промислових об'єктів, підприємств науково-дослідного напрямку та ін.

Схема районного планування 1951-1952 рр. приміської зони Києва розглядала як територіальний резерв розміщення 150 тис. жителів, пов'язаних з містом.

За проектом РП приміська зона мала забезпечити місто продуктами харчування, місцями організованого відпочинку в зеленому поясі та на річках Дніпро, Десна, Ірпінь. Складною задачею стало переселення частини територій, які відходили під затоплення Київського водосховища.

При плануванні приміської зони Риги поряд з питанням розселення населення, сільського господарства, відпочинку жителів міста, виникла проблема організації курортної зони державного значення на Рижському узбережжі.

Своєрідний характер приміська зона набуває в процесі розвитку промислових міст в регіоні Донбасу. Поява нових міст і розвиток існуючих скоротила відстань між містами до 15 км.

В цих районах планування приміських зон стає зоною спільних інтересів не міста, а системи населених міст, агломерацій.

70-80 роки період загострення екологічних проблем породжених надмірним розвитком промислових підприємств.

Зростання міст призводить до конфліктних ситуацій між містом і прилеглими територіями, знову піднімається питання встановлення меж та спроба самостійності в діяльності та розвитку.

Виникає ціла низка негараздів в соціальній, екологічній та економічній сферах:

- нерівність доходів людей в приміській зоні і місті;
- різниця в забезпеченні системного обслуговування;
- різниця в транспортному забезпеченні;
- втрата економічного потенціалу існування;
- функціональна розбалансованість освоєння територій;
- під реформуванням структури навантажують існуючу, таким чином виводять її з нормального процесу існування;
- наступ на природу проходить з обох сторін, місто результатами урбанізації, передмістя нехтуванням культури землеробства, природними ресурсами, спробами покращити ситуацію розбазарюючи землі, ліси, водоймища, копалини та ін.;

- місто і передмістя «розмовляють» на різних мовах, в результаті торгівля, здебільшого, землю «мені потрібно, а що я буду мати».

Можна ще багато наводити прикладів конфліктної ситуації від якої страждають усі, тому головним завданням для спеціалістів спробувати зрозуміти, проаналізувати і не «розвивати», а узгоджувати сумісну діяльність. Рух не до конфлікту, а паралельний на перспективний розвиток, а не створення негараздів.

Одним з напрямків може стати спроба зонувати територію «сумісних інтересів», а саме застосувати поясну систему.

Так за твердженням І.Гюнена враховуючи аграрний сектор приміських територій, кожна сільськогосподарська культура повинна бути розташована на найбільш оптимальній відстані від ринку. В результаті автор прогнозує шість концентричних поясів за сільськогосподарською спеціалізацією. [6]. Вивчаючи умови формування агломерацій найкрупніших міст України за напрямком спеціалізації агропромислового комплексу, С. І. Іщук та О. В. Гладкий пропонують три пояси спеціалізації, що формуються на базі високотоварного та інтенсивного виробництва. [7]

В сфері виробничих зв'язків найбільш обговорюваним є двопоясне зонування, це зона резерву міста та периферійна зона, яка, як правило, співпадає з умовними межами агломерації і вимірюється часом доступності до центрального міста.

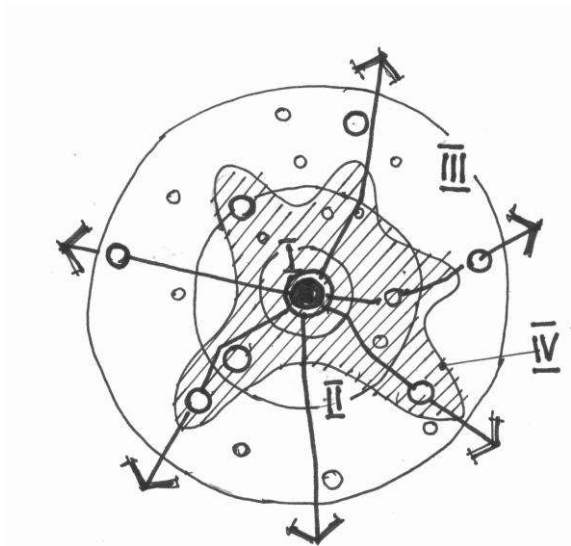
Для більшості теорій стає не функціональна спроможність територій, а час як константа відстані до того чи іншого об'єкта. Час поїздки на роботу (1-1,5 год.), відстань до 60 км для великих міст, затрати для поїздки на відпочинок в вихідний день, потреби побутового обслуговування та культурних заходів. Все обґрунтовується затратами часу для комфортних поїздок маятникової міграції населення. Часовий фактор нажаль все більше доказує свій руйнівний вплив на оточуюче середовище міста.

Більш актуальним для нинішньої ситуації є погіршення екологічного стану, поглинання приміських зон містами, тому має бути створена стратегія взаємодії всіх фігурантів. Такими структурними ланцюгами можуть бути: інститут влади – громади – бізнес – наука – освіта – суспільні інтереси – виробництво.

Для діяльності таким структурам мають бути установлені правила та обмеження і знову за допомогою зонування. Зонування за нормативними, законними, екологічними, соціальними та економічними можливостями територій. В такому випадку приміська зона стає не тільки сферою діяльності одного міста, а і сферою інтересів кількох міст суб'єктів, приміські зони яких перетинаються.

В умовах розселення приміська зона може бути спільною для кількох поселень та повинна враховувати інтереси всіх фігурантів як в процесі розробки містобудівної документації так і її затвердження.

Територіально-приміська зона може розподілятися на три підзони з різним ступенем сумісного з містом взаємо регулювання.



I Внутрішня зона R – 25 км

II Середня зона R – 25-50 км

III Зовнішня зона R до 100 км

IV території спільних інтересів

Мал. 3 Варіант можливого зонування приміської зони з виділенням зони спільних інтересів

Внутрішня зона до R – 25 км.

Зона узгоджених інтересів міста і передмістя всіх сфер розвитку.

В зоні передбачено, на спільних умовах, резервування територій для житлового будівництва, системи обслуговування, транспортного забезпечення з організацією пересадочних вузлів, рекреаційних цілей забезпечення короткострокового відпочинку жителів міста і передмістя, промислові філіали основних підприємств міста.

Містобудівна документація всіх суб'єктів зони підлягає обов'язковому узгодженню з розробленим проектом приміської зони.

Середня приміська зона R – 25-50 км, відповідає часовій доступності по агломераційним критеріям.

Зона можливого і пріоритетного розвитку існуючих нових паралельних міст як суб'єктів промислової децентралізації. В зоні передбачається виробнича, рекреаційна, науково-дослідна, спеціалізована, лікувальна діяльність, розміщення садових та дачних кооперативів. Середня зона є потенціальним чинником зменшення міграційних процесів міста.

Зовнішня зона R до 100 км.

Зона є периферійною частиною територій міських агломерацій в якій розміщуються рекреаційні об'єкти довгострокового відпочинку, с/г підприємства, забезпечення міста продуктами, спеціалізовані виробничі, наукові, лікувальні об'єкти.

Території спільних інтересів, відсутні чіткі обмеження, формуються вздовж головних транспортних коридорів, займають першу та частину другої зони.

І все-таки, для того, щоб «розділити» спочатку потрібно, «обмежити» - як початковий етап, обмежити в територіальному, законодавчому і нормативному критеріях.

Не зважаючи на вище сказане, межі не можуть бути постійними, а в кожному конкретному випадку враховувати існуючий соціально-економічний стан території, населених пунктів, системи розселення, функціонального напрямку розвитку, рівень містобудівного освоєння, ємкість та інтереси громад.

Встановлення меж приміських зон важливе, але майже нездійсненне за сьгоднішніми принципами, вимогами і нормами містобудування.

Межі постійно міняються в зв'язку з розвитком міста, тому територіальний фактор скоріше не може бути об'єктивною межею (мал. 4).



Мал. 4 Схема планування приміської зони Мінська

1- місто Мінськ; 2 – рекреаційні центри; 3 – наукові центри; 4 – приміська зона існуюча; 5 – урбанізовані території міста; 6 –розширення приміської зони; 7 – головні автомагістралі; 8 – ; 9 – межі мінської області; 10 – промислові центри; 11 – агропромислові центри.

Прикладом може слугувати розвиток транспорту, який змушує підтягувати більш віддалені території для сумісної з містом діяльності (мал. 5). Система відпочинку вимагає ще більш віддалених екологічних територій.



Мал. 5 Перспективна модель формування приміської зони м. Києва

1 – екологічний коридор; 2- водна вісь р. Дніпро; 3 – Київ та міські поселення приміської зони; 4 – Міжнародний автомобільний коридор; 5 – автодороги державного значення; 6 – Приміська зона / 1,5 часової доступності міста-центру Києва; 7 – межа області; 8 – залізниці.

Зовсім за іншими принципами встановлюються межі зони заміського розселення населення, його види і форми, яке зайняте на підприємствах та інших закладах міста.

Система обслуговування, логістика якомога ближче тісниться до міста, щоб зменшити затрати на транспорт. От і виходить, що всі функції, які передбачені в приміській зоні за нинішніми підходами скоріше руйнують її, а не структурно упорядковують. Ще раз підтверджуючи не розвивати, а усвідомити систему структурного упорядкування. [3]

Усвідомлення системи місто-приміська зона потребує сьогодні наступних дій:

- розробки єдиної проектно-планувальної документації на місто і приміську зону на яку воно має надінтенсивний вплив;
- організації взаємодії всіх інженерних, транспортних, соціальних, рекреаційних, культурно-побутових, комунальних та інших, як спільної системи передмістя;

- створення нової парадигми в адміністративному управлінні системи місто-передмістя, як локальної системи розселення;
- розробки для кожної системи місто-передмістя стратегії розвитку міста і його оточення з урахуванням змінних в часі характеру їх взаємовідносин;
- система законів, норм та програма дій існування мають бути направлені на покращення екологічного стану довкілля та процесу існування людини.

Література

1. Містобудування. Довідник проектувальника / За ред. Т. Ф. Панченко. – К. Укрархбудінформ, 2001. – 192 с.
2. Большой энциклопедический словарь – М., 1991.
3. М. М. Дьомін. Современные агломерации, миф или реальность. Зб. наукових праць. Досвід і перспективи розвитку міст України. Вип.. 22. Теорія і практика прийняття містобудівних рішень. – Київ, 2012.
4. Груза И. Теория города. М.: Изд-во лит. по стр-ву, 1972 – 246 с.
5. Сабсович Л. М. Города будущего и организация социалистического быта. – М.: 1929. – 120 с.
6. Семеновский Б. Н. Теоретическая экономгеография / Семеновский Б. Н. // Под редакцией Н. Т. Агафонова, Ленинград «Наука», Ленинградское отделение, 1981. – 172 с.
7. Іщук С. І., Гладкий О. В. Київська міська агломерація: досвід регіонального менеджменту / Іщук С. І., Гладкий О. В. – К.: ВГЛ «Обрії», 2005.

Аннотация

В статье во временном аспекте проанализировано формирование пригородной зоны как объекта регионального планирования. Акцентировано внимание на проблемах и возможных перспективах структурного упорядочения пригородных зон.

Ключевые слова: пригородная зона, город, региональное планирование, функциональные зоны.

Abstract

The article analyzes in terms of the time aspect the formation of suburban zone as a regional planning object. Attention is focused on the issues and possibilities of structural improvement of suburban zones.

Keywords: suburban zone, city, regional planning, functional zones.