

**Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України  
Харківська національна академія міського господарства**

**О. С. Безлюбченко,  
О. В. Завальний**

# **УРБАНІСТИКА**

**Навчальний посібник**

**Харків  
ХНАМГ  
2013**

УДК [711.4:711.5](075)  
ББК 85.118я73-6  
Б39

*Автори:*

**Безлюбченко Олена Степанівна**, кандидат технічних наук, доцент кафедри містобудування Харківської національної академії міського господарства;

**Завальний Олександр В'ячеславович**, кандидат технічних наук, доцент кафедри містобудування Харківської національної академії міського господарства

*Рецензент*

**Семенов Владлен Трохимович**, завідувач кафедрою містобудування Харківської національної академії міського господарства, кандидат архітектури, професор.

*Рекомендовано до друку Вченою радою Харківської національної академії міського господарства, протокол № 4 від 29.11.12 р.*

**Безлюбченко О. С.**

Б39 Урбаністика: навч. посібник / О. С. Безлюбченко, О. В. Завальний; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х.: ХНАМГ, 2013. – 273 с.

Навчальний посібник розглядає питання системного підходу до проектування міст, освітлює функціональні й структурно-територіальні тенденції та закономірності розвитку міських поселень.

Рекомендований для студентів будівельних спеціальностей.

УДК [711.4:711.5](075)  
ББК 85.118я73-6

## ЗМІСТ

Вступ. Значення курсу та його особливості.....	6
Розділ 1. Концепція урбанізації .....	8
1.1. Урбанізація як всесвітній процес.....	8
1.2. Урбанізація в Україні.....	10
1.3. Концепція місторегулювання.....	14
Розділ 2. Основні етапи розвитку містобудування .....	21
Розділ 3. Визначення поняття розселення. Проблеми територіальної організації міст .....	48
3.1. Поняття розселення. Форми розселення .....	48
3.2. Проблеми територіальної організації міст .....	51
Розділ 4. Типологія та класифікація населених місць .....	56
4.1. Критерії класифікації міст .....	56
4.2. Економічна база перспективного розвитку міст та визначення чисельності населення .....	59
Розділ 5. Визначення перспектив розвитку міст.....	63
5.1. Вплив ресурсних обмежень на умови розвитку міст .....	63
5.2. Тенденції розвитку міст .....	66
Розділ 6. Містобудівна документація.....	73
6.1. Загальні положення .....	73
6.2. Техніко-економічне обґрунтування, техніко-економічний розрахунок.....	75
6.3. Ескізний проект.....	78
6.4. Проект.....	78
6.5. Робочий проект.....	81
6.6. Робоча документація .....	81
6.7. Кошторисна документація.....	82
Розділ 7. Облік природно-кліматичних факторів у містобудівному проектуванні.....	83
7.1. Географічне середовище містобудування .....	83
7.2. Аналіз придатності рельєфу.....	84
7.3. Вибір території для розвитку існуючого й будівництва нового міста.....	86
7.4. Клімат міста.....	87
7.5. Формування клімату міста. Гігієна середовища .....	89

Розділ 8. Планувальна структура сучасного міста. Функціональна організація міської території.....	95
8.1. Міські функції й функціональне зонування території .....	96
8.2. Завдання оцінки території й функціонального зонування в містобудівному проектуванні.....	98
8.3. Планувальна структура міста.....	102
8.4. Архітектурна композиція міста.....	104
8.5. Форми планів міст.....	107
8.6. Тенденції розвитку міст.....	112
8.7. Транспортні проблеми сучасного міста.....	115
Розділ 9. Вулична мережа.....	117
9.1. Транспортно-планувальна організація міста.....	117
9.2. Класифікація вулично-дорожньої мережі.....	118
9.3. Структура вулично-дорожньої мережі.....	122
9.7. Планувальні схеми вуличної мережі міста.....	124
Розділ 10. Міський транспорт .....	131
10.1. Класифікація міського транспорту.....	134
10.2. Масовий міський транспорт .....	137
10.3. Індивідуальний пасажирський транспорт .....	139
Розділ 11. Зона зовнішнього транспорту.....	141
11.1. Вузол зовнішнього транспорту.....	141
11.2. Залізничний транспорт .....	146
11.3. Автомобільний транспорт .....	151
11.4. Водний транспорт .....	156
11.5. Повітряний транспорт .....	160
11.6. Трубопровідний транспорт.....	165
Розділ 12. Розміщення і структура виробничої території міста.....	169
12.1. Промислова зона .....	169
12.2. Наукова та науково-виробнича зона.....	179
12.3. Комунально-складська зона міста .....	179
Розділ 13. Розміщення і структура сельбищної зони міста.....	181
13.1. Історичний досвід.....	181
13.2. Структура сельбищної зони міста .....	201
13.3. Структурно-планувальна організація житлових утворень.....	203
13.3.1. Житловий район .....	203
13.3.2. Квартал.....	210
13.3.3. Мікрорайон (житловий комплекс).....	213

13.4. Основні вимоги до забудови.....	218
13.5. Композиція житлових утворень.....	222
13.6. Організація транспортного і пішохідного руху.....	232
Розділ 14. Загальні центри міст, їх значення в забудові міста .....	240
14.1. Загальноміський центр.....	240
14.2. Установи обслуговування масового користування.....	246
14.3. Система культурно-побутового обслуговування житлового району та мікрорайону .....	247
Розділ 15. Розміщення і структура ландшафтно-рекреаційної зони міста.....	255
15.1. Система озеленення території міста .....	255
15.2. Класифікація зелених насаджень.....	257
15.3. Благоустрій території житлових районів та мікрорайонів.....	260
Висновок .....	266
Короткий словник основних термінів.....	267
Список джерел.....	270

## ВСТУП

### Значення курсу та його особливості

Мета навчального курсу – сприяти формуванню у студентів містобудівного світогляду, розумінню суспільної значущості урбаністики, її залежності від природних, соціальних і економічних умов та її впливу на життя людей.

Предмет урбаністики – міста в різних їхніх формах. Цілі й завдання урбаністики – зробити світ кращим. Якщо зазирнути глибше, то вони полягають у тому, щоб зрозуміти, як функціонує місто, які у нього існують внутрішні структури і як це все можна описати, щоб покращити.

Урбаністику можна визначити як науку про утворення, функціонування та розвиток міських поселень та їхніх систем, про управління містами та їхніми системами в економічному, соціально-демографічному, екологічному, політико-адміністративному, інженерно-технічному аспектах. Саме в такому широкому значенні термін «урбаністика» застосовується в ряді країн та відповідає англійському поняттю «міське й регіональне проектування і планування» – "Town Planning" і російському терміну “градостроительство” – "містобудування”.

Містобудування формує середовище мешкання, впливаючи на розвиток усіх сторін матеріальної та духовної життєдіяльності суспільства. Одночасно воно підкоряється законам економічної ефективності будівельного виробництва.

У сучасній містобудівній теорії існує низка моделей опису містобудівних систем. Серед них є функціонально-типологічні та ієрархічні схеми. Разом з тим у цій галузі ще не вироблена єдність позицій як за складом, так і за структурою містобудівних елементів, а також питання взаємозв'язку соціально-функціональної та планувальної складової цих систем (Г. М. Фомін [44], А. Е. Гутнов [21], О. І. Єгоров, Ю. П. Бондарів [13] та ін.). Аналіз показує, що в більшості випадків не розділяються функціональні та власне містобудівні аспекти організації систем [57]. Необхідне визначення ролі природної складової містобудівних утворень, що в одних випадках (при соціально-функціональному аналізі) повинна розглядатися як елемент матеріальної бази життєдіяльності (антропогенного середовища), а в інших (при екологічному аналізі) – протиставляється містобудівним елементам.

Для прийняття ефективних містобудівних рішень потрібно вивчення особливостей функціонування і розвитку містобудівних систем різних

типів, наприклад, визначення темпів зростання міста, структури його житлового фонду, розрахунку і принципів організації мереж обслуговування, яке безпосередньо пов'язане з прогнозами соціально-демографічної структури населення, що, у свою чергу, залежить від економічної бази розвитку міста, його функціональної структури.

Автори висловлюють щире подяку за допомогу в роботі над посібником заслуженому архітекторові України, доценту Л. К. Завальній.

## РОЗДІЛ 1. КОНЦЕПЦІЯ УРБАНІЗАЦІЇ

### 1.1. Урбанізація як всесвітній процес

Урбанізація (від лат. *urbanos* — міський) означає процес зростання міст і міського населення, а також збільшення їхньої ролі в соціально-економічному і культурному житті суспільства. Процес світової урбанізації почався в Європі, де вперше почали формуватися міста завдяки концентрації засобів виробництва, великій промисловості. Становлення урбанізації почалося на зламі XVIII—XIX ст., коли міста в Західній Європі зосереджували найважливіші засоби виробництва і займали ключові позиції у світовій економіці. Локальний розвиток міст заклав певну просторову послідовність світового процесу урбанізації: Західна Європа — Північна Америка — Австралія й Океанія — Східна Європа — Латинська Америка — Азія — Африка. Вже сьогодні в у багатьох країнах світу, особливо економічно розвинених, частка міського населення складає 85–90 %.

Процес урбанізації зараз знаходиться на етапі катастрофічного прискорення концентрації населення в крупних і мільйонних містах і їхніх агломерації. Якщо в 1800 р. на планеті був лише Лондон з числом жителів більше 1 мільйона, в 1900 р. — 10, в 1950 — 78, в 2000 р. — більше 400 мільйонних міст, в яких проживало 40 % городян, у наш час біля 80 міст з населенням більше 4 мільйонів людей, з них виділяють більше 30 «суперміст», які мають понад 5 млн жителів кожен (табл. 1.1).

У найбільш розвинених країнах світу сформувалися унікальні високо урбанізовані смуги. Смуга Токіо-Осака в Японії включає 130 міст, охоплює 1/9 території країни. Тут проживає більше половини її жителів — понад 60 млн чоловік. Тут зосереджене 4/5 всіх зайнятих в промисловості і виробляється близько 90 % валової продукції Японії. Серед високо урбанізованих країн (понад 80 % городян) виділяють: у Європі — Великобританія, Швеція, Німеччина, Данія, Франція, Нідерланди; у Північній Америці — США, Канада; у Австралії й Океанії — Австралія, Нова Зеландія; у Азії — Ізраїль, Японія. При збільшенні долі городян у країні до 70–75 % темпи урбанізації різко сповільнюються, та відбувається якісна зміна міського соціального середовища, більшість населення знаходять роботу у сфері послуг.



Таблиця 1.1 – Урбанізація як всесвітній процес має загальні риси, що є характерними для більшості країн

<b>Риси урбанізації</b>	<b>Приклади прояву</b>
1. Швидкі темпи зростання міського населення	За другу половину XX століття частка міського населення зросла на 16 % (при цьому щорічно чисельність міського населення збільшується на 50 млн осіб)
2. Концентрація населення переважно у великих містах	На початку XX століття великих міст (понад 100 тис. осіб) було 360, на сьогоднішній час – більше 2500. Число міст-мільонерів перевищило 200. 20 міст світу мають чисельність населення більше 10 млн людей
3. "Розповзання" міст, розширення їхньої території	Формування агломерацій. Наприклад, Мехіко, Сан-Пауло, Токіо, Нью-Йорк з чисельністю населення 16–20 млн чол. Формування мегалополісів: Босваш (45 млн чол.), Токайдо (60 млн людей) та ін.

Більшість демографічних прогнозів передбачають, що в XXI столітті зростання населення сповільниться і чисельність землян стабілізується в XXI або в XXII столітті десь на рівні від 8 до 14 млрд. Чи означає це, що за XXI століття число городян виросте приблизно в 3 рази і складе близько 3/4 всього людства? Для будь-якого прогнозу необхідно не лише знати вихідні дані й тенденції розвитку процесу, але і сформулювати основні причини й умови його протікання.

Наведемо головні причини, обмеження і перспективи сучасної урбанізації:

1. Нестримна урбанізація XX століття – результат соціально-економічного розвитку, науково-технічного прогресу, індустріалізації та "зеленої революції", що дозволила меншості людства забезпечувати продуктами сільського господарства все населення планети.

2. Перешкоди для екстенсивного зростання міст – недолік природних ресурсів і обмежена ємкість довкілля, обмежені можливості міської інфраструктури, соціальні проблеми і адміністративні кордони.

3. Причини можливої трансформації міських агломерацій – зміна демографічних тенденцій, формування постіндустріального інформаційного суспільства, науково-технічного прогресу, розвиток аграрного сектора і природного комплексу.

## 1.2. Урбанізація в Україні

До 1918 р. Україна була аграрною, в її містах жило всього 18 % населення. Інтенсивна урбанізація в Україні почалася в 1926–1939 рр., коли був узятий курс на індустріалізацію народного господарства, тобто всього лише за 13 років чисельність міського населення виросла в 2,4 рази. За період з 1940 по 1970 рр. чисельність міського населення в Україні збільшувалася вже значно нижчими темпами, оскільки за 30 років воно збільшилося лише в 1,9 разів. З середини 50-х років ХХ ст. почався новий етап інтенсивного зростання кількості міст і чисельності міського населення в Україні. Лише за останні 30 років ХХ ст. частка міського населення в Україні виросла в 2,2 рази і складала на кінець століття близько 70 % загальної чисельності населення країни.

На території сучасної України постійно проживає близько 47 млн людей. За цим показником країна посідає шосте місце в Європі після Російської Федерації, Німеччини, Великобританії, Італії та Франції.

Україна істотно поступається багатьом країнам світу за щільністю населення (78 осіб на 1 км<sup>2</sup>), тобто кількістю жителів на одиницю площі. Для порівняння середня щільність населення в деяких інших країнах складає в (осіб на 1 км<sup>2</sup>): Німеччині – 218, Італії – 191, Польщі – 121, Франції – 103, Іспанії – 77, США – 26, Бразилії – 17.

Історично склалося, що Україна заселена нерівномірно. Найбільша кількість населення (більше 3–4 млн осіб) проживає в столичному регіоні – Київській області (разом з Києвом) і в найбільших промислових районах країни – Донецькій та Дніпропетровській областях. За щільністю населення окремі території України також істотно різняться. Найбільш заселена Донецька область (174 осіб на 1 км<sup>2</sup>), найменше – Чернігівська (37 осіб на 1 км<sup>2</sup>). Досить низька щільність населення спостерігається в північних (поліських) і південних (степових) областях України. Вкрай нерівномірно населення розміщується на територіях Луганської, Запорізької, Закарпатської, Чернівецької областей та в Автономній Республіці Крим.

В Україні процес урбанізації (зростання міст і підвищення їхньої ролі в житті суспільства) розвивається інтенсивно протягом багатьох років.

Завдяки цьому відсоток міського населення (68 %) постійно зростає, а сільського – зменшується (32 %). Найвищий рівень урбанізації спостерігається в промислових регіонах, наприклад, у Донецькій області більше 90 % населення живе в містах і селищах міського типу, а в Луганській і Дніпропетровській областях – понад 80 %. Сільське населення

переважає над міським в деяких регіонах Правобережної України – у Вінницькій, Закарпатській, Івано-Франківській, Тернопільській та Чернівецькій областях (рис. 1.1).

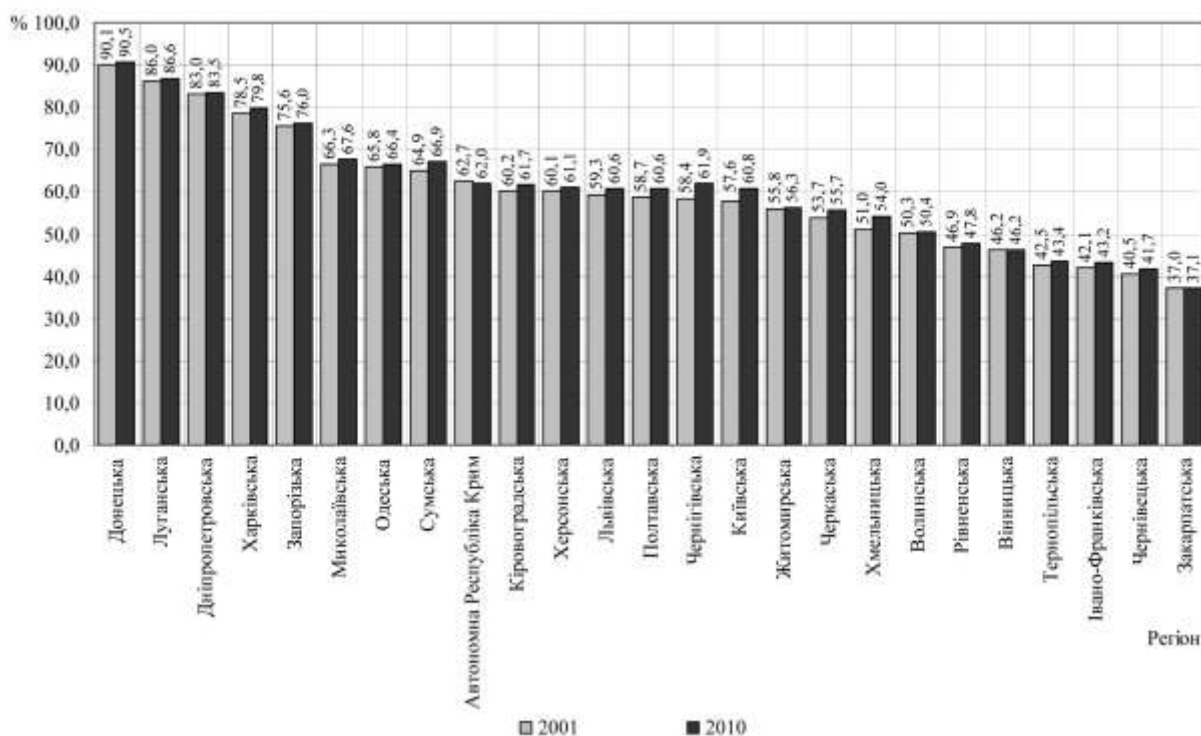


Рис. 1.1 – Частка міського населення за регіонами України у 2001 та 2010 роках

Сучасні тенденції урбанізації в Україні досліджує у своїх працях Т. Заставецький. Окрім поняття урбанізації, автор також виділяє таке поняття, як урбанізованість, тобто рівень розвитку міського життя, досягнутий в процесі урбанізації [9].

Процес урбанізації можна охарактеризувати як із кількісної, так і з якісної сторони. Кількісні сторони урбанізації обумовлюють якісні зміни в характері та структурі міських поселень. Розвиток агломерацій призводить до посилення економічних та культурно-побутових зв'язків між містами, що входять до складу тієї чи іншої агломерації. Посилення цих зв'язків відбувається передусім завдяки створенню спільного ринку праці.

Для характеристики кількісних та якісних сторін урбанізації можуть використовуватися статистичні дані про розвиток міст. Це показники кількості, питомої ваги та динаміки міського населення, кількості промислових підприємств, розташованих на території міста, частки продукції промисловості, виробленої в місті, у загальному обсязі

промислового виробництва регіону тощо. Ці та низка інших показників характеризують кількісні сторони урбанізації. Якісні сторони урбанізації характеризують показники рівня життя населення (санітарно-гігієнічні, стану житлово-комунального господарства, рівня зайнятості, доходів та витрат населення), соціально-економічні, інституційні тощо. Система показників, що характеризують якісні сторони урбанізації, є більш складною за своєю структурою, окрім первинних показників, вона містить також складні індекси та зведені показники.

Слід зазначити, що кількість міст у кожному регіоні України не залежить від його території. Так, серед найбільших за кількістю міст областей Донецька область займає 11 місце за територією, Львівська — 17-е, Луганська — 10-е, Київська та Дніпропетровська — 8-е та 2-е місця відповідно. При цьому Херсонська область, яка займає останнє місце за кількістю населених пунктів міського статусу, перевищує за площею такі області, як Донецька, Львівська, Луганська та Київська. Розподіл міст за регіонами й адміністративним статусом представлений у табл. 1.2.

Для характеристики рівня урбанізації окремих територій можна також використовувати інші показники, зокрема коефіцієнт густоти розміщення міст, що розраховується як співвідношення загальної кількості міст у регіоні до його площі. Як показали розрахунки, перше місце за густотою міст серед усіх регіонів України займає Львівська область, де кількість міст у розрахунку на 1 тис. кв. км – 2,02. Друге місце за густотою міст займає Донецька область — 1,96 міста на 1 тис. кв. км.

Однією з головних кількісних ознак урбанізації є зростання чисельності міського населення. Як показали результати дослідження, в Україні впродовж останніх двох десятиліть відбулося зменшення чисельності населення як у загальній кількості, так і за місцем проживання (рис. 1.2). При цьому зменшення міського населення відбувалося повільнішими темпами порівняно зі зміною чисельності сільського населення та загальної чисельності населення України [26].

Як видно з рис. 1.2, практично в усіх регіонах України відбулося зростання питомої ваги міського населення.

Для території України характерна нерівномірна урбанізованість. Найбільш урбанізованими є Східний та частина Центрального регіону країни, які завжди характеризувалися найвищим рівнем виробничого освоєння території, найбільшою часткою промислового виробництва, високою густотою населення тощо. Найменш урбанізованими є частина

Західного та Південного регіонів України, де розташовані в основному малі та середні міста, характерним є агропромисловий тип виробництва.

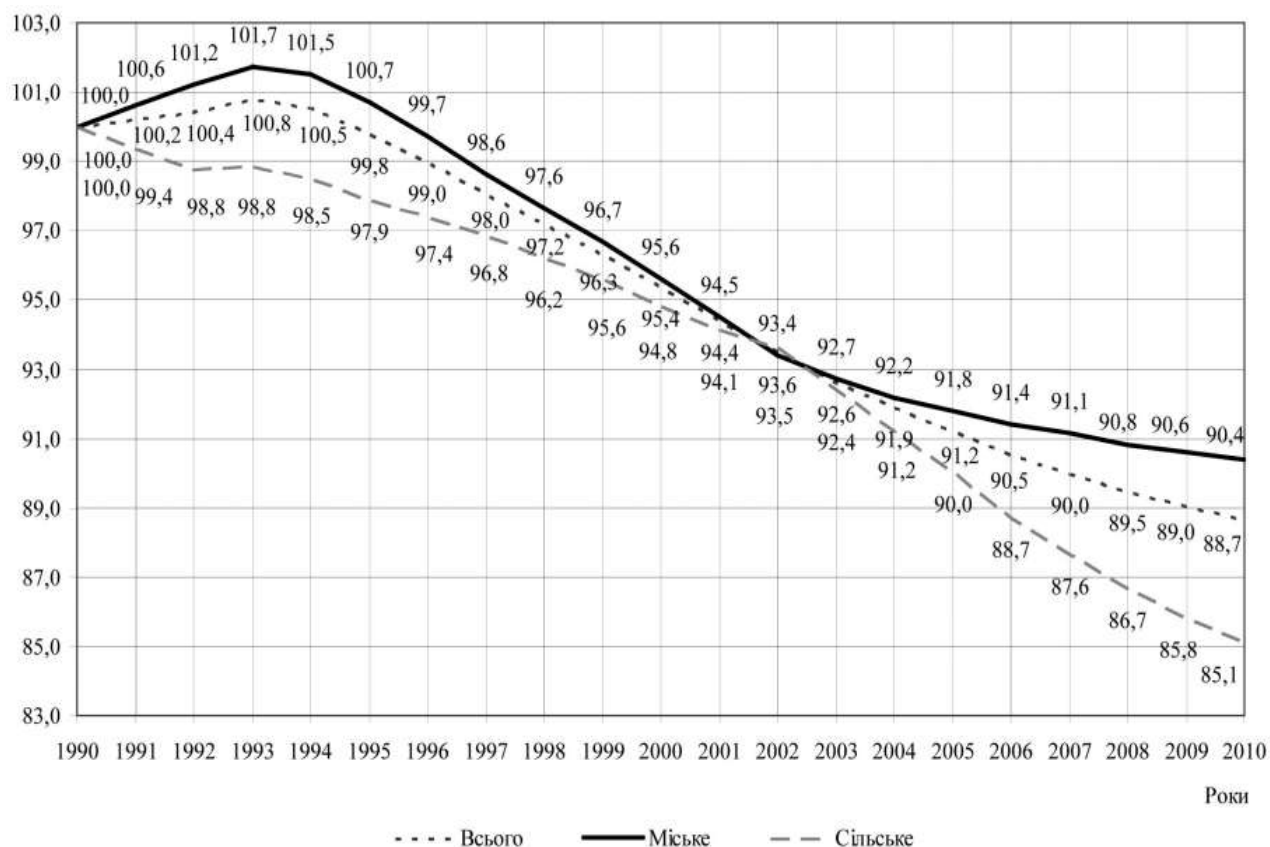


Рис. 1.2 – Динаміка населення України у 1990 – 2010 роках

Незважаючи на переваги міського життя, міське середовище для людей є штучним и відірваним від природного, того, в якому тисячоліттями проходило їхнє життя. Штучне міське середовище шкідливо впливає на здоров'я населення через забруднення атмосферного повітря, дефіциту сонячного світла, води, а також стресових ситуацій, обумовлених напруженим ритмом життя, скупченістю населення, недостатністю зелених насаджень і тому подібне. Небезпеку для здоров'я людей у місті становлять: шум, вібраційні навантаження, транспортний внесок, вплив електричних, магнітних, іонізаційних полів, накопичення шкідливих виробничих й побутових відходів, а також соціальний внесок, пов'язаний з різким зменшеності вільного "життєвого" простору, зростанням міст у висоту, збільшенням захворювань, обумовлених забрудненням довкілля й інші [9].

Таблиця 1.2 – Регіони України за площею та кількістю міст обласного й районного значення

№ з/п	Регіон	Площа, тис. кв. км	Кількість міст в регіоні		
			загальна кількість	з них:	
				обласного значення	районного значення
1	Одеська	33,3	19	7	12
2	Дніпропетровська	31,9	21	13	7
3	Чернігівська	31,9	15	3	12
4	Харківська	31,4	17	7	10
5	Житомирська	29,8	11	5	6
6	Полтавська	28,8	15	5	10
7	Херсонська	28,5	9	3	6
8	Київська	28,1	26	12	14
9	Запорізька	27,2	14	5	9
10	Луганська	26,7	37	14	23
11	Донецька	26,5	52	28	24
12	Вінницька	26,5	18	6	12
13	Автономна Республіка Крим	26,1	16	11	5
14	Кіровоградська	24,6	12	4	8
15	Миколаївська	24,6	9	5	4
16	Сумська	23,8	15	7	8
17	Львівська	21,8	44	9	35
18	Черкаська	20,9	16	6	10
19	Хмельницька	20,6	13	6	7
20	Волинська	20,1	11	4	7
21	Рівненська	20,1	11	4	7
22	Івано-Франківська	13,9	15	5	10
23	Тернопільська	13,8	18	1	17
24	Закарпатська	12,8	11	5	6
25	Чернівецька	8,1	11	2	9

### 1.3. Концепція місторегулювання

У процесі розвитку цивілізації людина протиставила природі місто як найбільш масштабну та змістовну форму просторової організації суспільства. Точніше, варто говорити про всю систему людських поселень, що формують складно організовані територіальні утворення, які складаються з міських і сільських населених місць, аграрних територій і комунікацій. Система поселень та організованих територій матеріально

виражає та закріплює територіальну організацію суспільства: його життєві процеси, інститути, норми, що вироблені суспільством.

Фіксуючи територіально в міській забудові та благоустрої соціальну структуру суспільства, характер праці, побутові риси та смаки епох, місто відбиває різні сторони соціальної дійсності. Форми господарської діяльності виявляються в просторовій організації та розміщенні функціональних зон, соціально-класова структура – у диференціації районів міста за характером житла та благоустрою. Екологічні норми та уявлення фіксуються у ставленні до землі, води, міських зелених насаджень; технічний рівень розвитку – у характері й рівні забудови, міського влаштування і благоустрою. Таким чином, різні сторони організації суспільства фіксуються в матеріально-просторових характеристиках міста, у його вигляді.

*План розвитку міста* містить у собі такі позиції:

- демографічний прогноз. Так, питання про розміщення нового виробництва безпосередньо пов'язані з величиною та структурою працездатного населення; організація обслуговування, типологія житла також залежить від демографії населення, структури родин;
- вирішення містоутворюючого комплексу міста;
- планування галузевої структури господарства, визначення цілей і перспектив економіко-виробничого розвитку міста;
- перспективи соціально-культурного розвитку. Формування програми комунального обслуговування: житлового будівництва, культурно-побутового обслуговування, транспорту;
- програма екологічного розвитку міста. Завдання створення сприятливих умов праці та відпочинку городян вимагають спеціальної уваги до стану міського середовища: зменшення забруднення повітря, води, ґрунту, зниження рівня шуму, вібрації, радіації, поліпшення озеленення та ін.

Соціальний план розвитку міста виражається в містобудівних нормативах, наприклад, у показниках використання території під різні функціональні зони, у показниках щільності житлової забудови, балансі міських земель. Містобудівні нормативи відповідають на кожному етапі соціальним уявленням про необхідний рівень забезпеченості житлом, про санітарно-гігієнічні вимоги до забудови, про необхідні території відпочинку, зони громадських центрів, забезпечення різними видами обслуговування.

Місто є зосередженням економічної, політичної та громадської діяльності. Керування містобудівним процесом ґрунтується на інтеграції

економіко-географічних, соціологічних і містобудівних розробок та досліджень. Фахівці першого напрямку вивчають процеси з позицій доцільності розміщення виробництва й розселення жителів на території. Соціологи розглядають проблеми міста як специфічну соціально-демографічну систему, вписану в навколишню природу. В останні роки економічна складова в керуванні міським розвитком виходить на перше місце. При цьому розглядаються не тільки питання охорони навколишнього середовища, але й оптимального співвідношення елементів штучного й природного середовища, необхідних для створення сприятливих умов життєдіяльності городян.

Сучасна містобудівна діяльність має плановий характер.

Це насамперед означає, що будь-яке місто мусить мати генеральний план розвитку, проекти детального планування й забудови житлових і промислових районів, міського центру, зон відпочинку, а також комплексні схеми розвитку транспортних й інженерних систем, озеленення, проекти забудови та благоустрою вулиць, площ і набережних. Без необхідного складу містобудівних проектів усіх видів і рівнів у місті не повинен розміщатися й будуватися жоден архітектурний об'єкт, жодне інженерне спорудження.

Але містобудівне проектування не єдиний вид діяльності, що забезпечує планомірність розвитку міста, – воно взаємозалежне з іншими ланками планового керування розвитком міста. Зміст і методика містобудівного проектування визначаються з урахуванням того, як побудована діяльність у суміжних областях керування розвитком міста. Тому планувальник зобов'язаний добре знати, як розвивається місто, як улаштована система планового розвитку міста і як йому співвідносити свою роботу з функціонуванням всієї цієї системи.

Сучасне містобудування виходить із того, що місто постійно зростає, розвивається, видозмінює свою структуру й вигляд. Це вимагає уваги до процесів розвитку й до динаміки станів. Розвиток міста означає постійну зміну його кількісних й якісних параметрів, таких, як чисельність і структура населення, територія, забезпеченість різними видами інфраструктури, стан будинків, якість навколишнього середовища й багато чого іншого.

У процесі зростання місто має дві альтернативи – спонтанний або планомірний розвиток. Перша нерідко призводить до конфліктних планувальних ситуацій, іноді до критичного рівня. Протидіяти цьому, знаходячи найбільш ефективні шляхи розвитку, повинна система керування містобудуванням (у тому числі містобудівне проектування),



покликана додати місту передбачуваність і планомірність його розвитку.

*Генеральний план* – це містобудівна документація про містобудівне планування розвитку території міських і сільських поселень. Генеральний план є основою для:

- визначення напрямків і меж розвитку територій міських і сільських поселень;
- зонування територій;
- розробки й розвитку інженерної, транспортної й соціальної інфраструктур;
- обґрунтування містобудівних вимог до збереження об'єктів історико-культурної спадщини й особливо природних територій, що охороняються.

Генеральний план містить аналітичний блок і блок проектної пропозиції. Кожний з них, у свою чергу, містить у собі графічні матеріали у вигляді карт (схем) і текстову частину. Серед обов'язкових схем у складі генплану передбачені:

- схема об'єктів електро-, тепло-, газо- і водопостачання населення в межах міста;
- схема автомобільних доріг загального користування, мостів й інших транспортних інженерних споруджень у межах населених пунктів;
- схема використання території муніципального утворення з відображенням меж земель різних категорій, іншої інформації про використання відповідної території;
- схема меж територій об'єктів культурної спадщини;
- схема меж зон з особливими умовами використання територій;
- схема меж територій, підданих ризику виникнення надзвичайних ситуацій природного й техногенного характеру;
- схема меж зон негативного впливу об'єктів капітального будівництва місцевого значення у випадку розміщення таких об'єктів;
- схема планованих меж функціональних зон з відображенням параметрів планованого розвитку таких зон;
- схеми з відображенням зон планованого розміщення об'єктів капітального будівництва місцевого значення;
- карти (схеми) планованих меж територій, документація з планування яких підлягає розробці в першочерговому порядку;
- схема існуючих і планованих меж земель промисловості, енергетики, транспорту, зв'язку.

Генеральні плани міст і поселень у різних країнах різні за назвою, складом, функціями і правовим статусом. На Україні, як й у багатьох країнах Заходу, генплан як юридичний документ носить рекомендаційний характер, тобто не є джерелом містобудівного права. На рівні міста в ролі такого виступають правила землекористування й забудови разом з обов'язковою графічною частиною (зонінг, схеми регламентів).

Об'єктивні зміни, що відбулися за останні роки в економічних і правових відносинах між основними учасниками містобудівної діяльності в містах, визначили нові вимоги до розробки містобудівної документації. Концепція як стадія проектування генерального плану поселення уведена в містобудівну практику в 1993 р. замість раніше техніко-економічних основ, що розроблялися (ТЕО) генплану й принципово відрізняється від них.

Розробка концепцій генеральних планів міст завоювала визнання своєю практичною значимістю й необхідністю. Органи управління більшості міст і територій усвідомили актуальність забезпечення поселень містобудівною документацією прогнозного характеру, для того щоб вчасно оцінити перспективи їхнього територіального розвитку, закласти в законодавчих актах органів місцевого самоврядування правові основи використання земель, що забезпечують безперешкодний територіальний розвиток поселень.

Концепція формується стосовно до довгострокової комплексної ідеї розвитку міста, визначає його основні параметри, територіальні й господарські ресурси, принципове зонування на значну перспективу (40–50 років).

Основні складові "Концепції":

1. Економічна база, її стійкість і життєздатність в умовах ринку, наявність трудових і природних ресурсів, територіальний потенціал, економічна оцінка відносної вартості землі.
2. Аналіз існуючого стану міста, наявної планувальної документації, динаміки розвитку міста і його підсистем, демографічний аналіз і визначення основних параметрів міського розвитку, у тому числі чисельності населення.
3. Економічна оцінка території, її екологічний каркас, умови його збереження й відновлення у процесі міського розвитку на довгострокову перспективу.
4. Транспортна концепція з оцінкою території міста й передмістя за часом сполучення з місцями праці, об'єктами масового відвідування.

5. Структурно-функціональний і містобудівний аналіз розвитку міста в системі розселення на варіантній основі, вибір оптимальних напрямків.
6. Концептуальні рішення з розвитку промисловості, комунального господарства міста або системи в цілому.

У концепції генерального плану найбільш характерним показником соціально-економічного зросту є потреба поселення в територіальному розвитку.

Територіальні ресурси зовнішніми "запозиченнями" поповнити важко. У сучасному економіко-правовому просторі це вимагає значних фінансових витрат, а також рішення правових питань їхнього використання при серйозному обґрунтуванні подібних планів.

Тому наявність або відсутність територіальних ресурсів є, як правило, визначним фактором у розвитку поселень, від якого залежить, яка оптимальна кількість населення при якому рівні соціального розвитку може бути розселена в поселенні без порушення балансу в системі розселення та природного середовища.

Оцінка територіальних ресурсів ґрунтується на комплексному дослідженні стану всієї території: як забудованої, так і незабудованої. При цьому оцінюються весь природно-ресурсний потенціал, можливості розвитку транспортної, інженерної, соціальної й виробничої інфраструктури. Виявляються санітарно-гігієнічна якість території, обмеження з її освоєння, пов'язані з охороною природного комплексу, історико-культурної спадщини, джерел водопостачання, використанням корисних копалин, захистом від впливу надзвичайних ситуацій природного й техногенного характеру.

У районах сформованої забудови додатково проводяться дослідження нереалізованого будівництва у проектах планування (проектах забудови) кварталів і мікрорайонів, здійснюється експертна оцінка можливості підвищення щільності забудови сформованих мікрорайонів. При цьому заходи щодо ущільнення забудови одночасно повинні мати на меті поліпшення її санітарно-гігієнічних і планувальних якостей.

Вивчаються можливості використання інших видів територіальних зон, насамперед, виробничих. У результаті екстенсивного розвитку поселень у попередні десятиліття виробничі зони містять великий резерв територій, які з успіхом можуть бути використані як для розміщення й розвитку промислових і комунально-складських об'єктів, так і для розширення житлових зон. В окремих містах у цей час виробничі зони

становлять 60 – 70 % загального балансу території, а використання їх у багатьох випадках обмежується 10 – 20 % нормативної щільності.

Робота над проектом вимагає максимально повного збору й систематизації інформаційного матеріалу, всебічної оцінки сформованої ситуації, об'єктивної постановки проблемних питань і підготовки їхніх обґрунтованих і раціональних рішень.

### **Контрольні запитання**

1. Що таке довгострокове прогнозування в містобудуванні?
2. У чому особливість містобудування від інших сфер виробництва?
3. Назвіть основні складові "Концепції генерального плану".
4. Визначте сучасні тенденції урбанізації в Україні.

## РОЗДІЛ 2. ОСНОВНІ ЕТАПИ РОЗВИТКУ МІСТОБУДУВАННЯ

У процесі боротьби за існування та освоєння трудових навичок людина 25 тис. років до н. е. навчилася створювати штучні споруди: землянки, хатини. Згодом ці споруди удосконалювали та з'являються великі житла із глиняними стінами. Виникають перші монументальні культові споруди – менгіри, грандіозні вертикальні камені висотою до 20 м, дольмени – споруди з вертикальних каменів, перекриті кам'яними плитами. Це вже говорить про появу естетичних споживачів, які сприяли розвитку мистецтва й архітектури.

Перші спроби внести певний порядок у забудову й планування поселень датують серединою I - початком II тис. до н.е. Міста давньої цивілізації в долині р. Інд (2500–1500 до н.е.) Мохенджо-Даро й Хараппа мали благоустрій й прямокутну мережу вулиць.

Зароджується теорія містобудування: у працях Вітрувія (1 ст. до н.е.) були сформульовані окремі питання греко-елліністичної й римської теорії планування міст й архітектури.

За певним планом створювалися культурні центри в давніх індійських державах доколумбової Америки (архітектурний комплекс Теотнуакан у Мексиці, II ст. до н. е. - 9 в. н. е.). Приблизно в V – XII ст. н. е. в Індії був створений трактат "Шилпашастра", що служив порадником і при будівництві міст.

Одне з найдавніших осередків людської цивілізації – *Стародавній Єгипет* (у III тис. до н. е. – найсильніша рабовласницька держава) – залишив нам велику кількість будинків і споруд, що дивують і донині своєю величиною та грандіозністю. Найбільша увага приділялася будівництву гробниць, величина яких відповідала громадському становищу померлого.

Збереглася велика кількість гробниць знаті – люстабо і гробниць фараонів – пірамід. Найбільш відомі піраміди в Гізі (XXIX – XXVIII ст. до н. е.), найзначніша з них піраміда Хеопса, розміром у плані 230x230 м, заввишки – 146,8 м.

Планування міст Стародавнього Єгипту мало яскраво виражений класовий характер. Район знаті це, як правило, будинки-садиби, храми, адміністративні будинки, що розташовуються серед зелені, квартали ж бідноти – з вузькими провулками та темні, тісні глинобитні будинки без вікон.

Єгиптяни чітко визначили функції кожного свого міста. Так, крім Мемфіса і Фів, столицями в різний час були Ахетатон, Саїс, Таніс і

Бубастіс; Геліополь, Елефантіна і Філе вважалися храмовими містами; Аваріс і ті ж Таніс, Бубатіс – торгові міста; Ель-Каб і Семне – міста стражі. Міста мали геометрично правильну мережу вулиць із яскраво вираженими міськими центрами, що включали палацові та храмові комплекси. Прийоми планування цих міст, їхній благоустрій і забудову згодом вивчали і творчо переосмислювали давні греки й римляни, що заклали фундамент європейської художньої культури.

Джерела грецької архітектури походять від культури народів Егейського світу (V–I тисячоліття до нашої ери). Уже в XII ст. до нашої ери тут складаються типи житлових і культових приміщень. Ранні культові будівлі повторювали план житлового будинку, в якому вогнище замінялося вівтарем.

У розвитку *Древньої Греції* виділяються три основних періоди: архаїчний, класичний і елліністичний. Архаїчне місто складалося з укріпленої цитаделі – акрополя, який є релігійним і політичним центром поліса (давньогрецьке місто – держава), та житлових кварталів, що групувалися навколо ринкової площі – агори. На ранньому етапі розвитку Стародавньої Греції, у VIII–VI ст. до нашої ери (архаїчна епоха), на вибір території впливав, головним чином, стратегічний фактор: міста, як правило, будували на скелястих пагорбах, що піднімаються над рівниною і знаходяться від моря на відстані кількох кілометрів. Так місто було захищене від нападу із суші й моря. Зі зростанням військової могутності й розвитком торгівлі стратегічні інтереси в розміщенні міст поступаються місцем торговим. Міста закладають у зручних для мореплавання природних гаванях. При цьому кожне більш-менш велике місто мало дві гавані – торгову і військову. Велика увага при виборі місця для міста приділялося кліматичним умовам, рельєфу місцевості. Перевага віддавалася місцям з кам'янистим ґрунтом, відносно рівним чи з пологими схилами.

Для грецьких міст архаїчної епохи характерне нерегулярне («мальовниче») планування, що впливає з природного розвитку міста, що створилося без заздалегідь продуманого плану. Наприкінці цієї епохи починають зароджуватися елементи регулярного планування, остаточний перехід до якої відбувся у класичну епоху (V–II ст. до н. е.). Винахід регулярного міста Аристотель приписує мілетському архітектору Гіпподаму (приклад – портове місто Пірей та м. Мілет) (рис. 2.1).

Регулярне планування додало грецьким містам чітку просторову організацію. Серед геометризованої мережі абсолютно прямих вулиць регулярного грецького міста дві вулиці були головними, вони

перетиналися під прямим кутом. Переваги системи Гіпподама полягає в тому, що місто може бути скільки завгодно продовженим без порушення його структури, а недолік – у відсутності внутрішнього зв'язку між численними осередками-кварталами. У системі Гіпподама яскраво виступає раціоналізм греків, прагнення створити для всіх ділянок міста однакові умови.

У Греції класичного періоду поряд із храмами та житловими будинками будувалися численні будинки та споруди загального призначення: булевтерії – зали для зборів, театри, іподроми та ін. Ведучим архітектурним ансамблем є Афінівський Акрополь, у якому зосереджені найбільш цікаві давньогрецькі пам'ятники архітектури: Парфенон, Пропілеї, храм Ніки, грандіозна статуя Афіни-Войовниці, роботи скульптора Фідія.

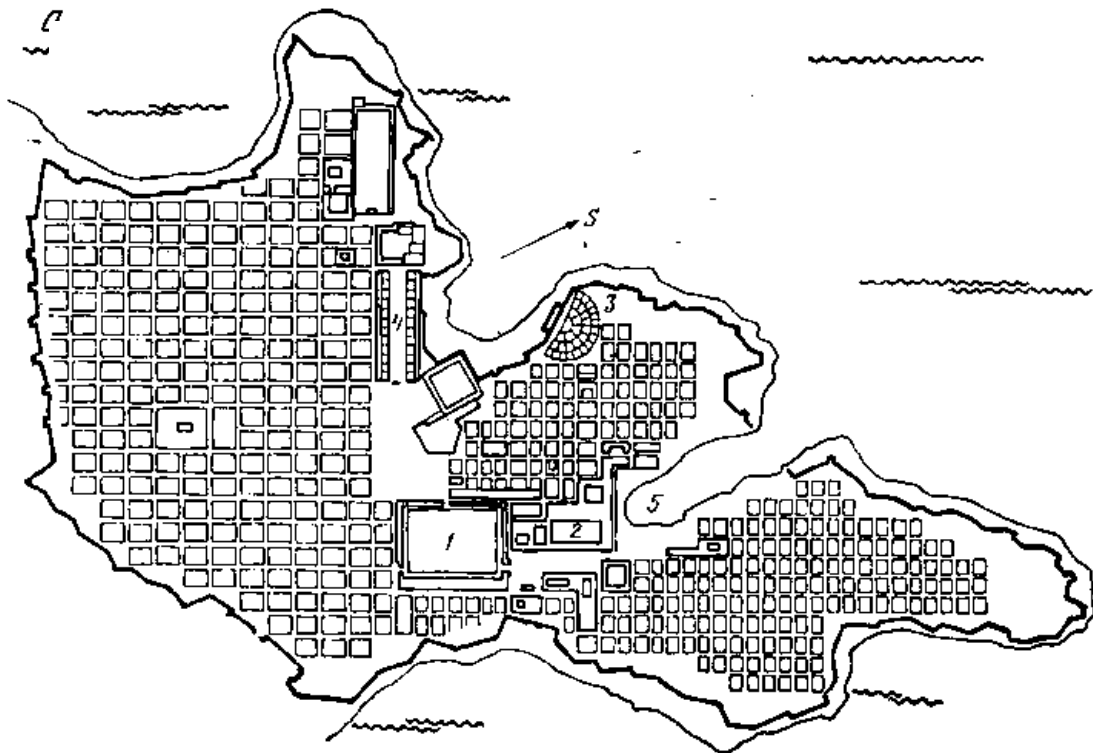


Рис. 2.1 – План м. Мілет, V ст. до н. е., архітектор Гіпподам:  
1, 2 – південна та північна агори, 3 – театр, 4 – стадіон, 5 – порт

У IV ст. до н. е. давньогрецька держава розпалася на низку окремих: Єгипет, Македонське царство, Пергам і Родос, почався елліністичний період. Відбувається бурхливе будівництво міст, практичного застосування набувають принципи регулярного планування. Центром замість акрополя стає комплекс міських площ, оточених спорудами для зборів, крамницями, спортивними будівлями. Поряд з регулярним

плануванням складаються ансамблі на основі вільного планування, наприклад, акрополь міста Пергама. Характерне будівництво грандіозних споруд – Фароський маяк в Олександрії заввишки 130–140 м і Колос Родоський заввишки 30 м (два із семи чудес світу).

В елліністичному місті головний акцент робили на житлових кварталах і центральній ринковій площі, на яку вели житлові вулиці. У цьому місті всі частини зв'язані між собою: міські ворота – з ринком, окремі квартали – між собою, найвіддалені райони – із центром. Житлові квартали склалися з різнотипних будинків. Розмір кварталу – 30–35 на 40–48 м, що обумовлювалось невеликими розмірами будинків для бідних.

Значна увага приділялася благоустрою – мостінню вулиць, улаштуванню водопроводу й каналізації.

*Римське* мистецтво та архітектура склалися як результат взаємодії художніх культур багатьох народів, найбільш сильний вплив тут зробило зодчество етрусків, греків. У культурі величезної військово-адміністративної держави переважали види мистецтва, які мали утилітарне значення. Провідну роль одержали інженерні спорудження: водопроводи, мости і дороги. Серед архітектурних здобутків переважають будівлі, що втілили ідеї могутності Римської держави – площі, тріумфальні арки, амфітеатри, терми, палаци. Для вирішення інженерних завдань у III – II ст. до н. е. з'являються бетонні конструкції, застосовуються склепіння та купольні конструкції.

Багато римських міст одержали регулярне планування з чіткою прямокутною мережею вулиць, що бере початок від планування римського військового табору (рис. 2.2). Такі міста мали чітку організацію з розташованими на основному перехресті тріумфальними арками, що мали чотири проїзди, з точно розміщеним храмом. Міста були статичні та розвитку не підлягали. Схема їх була відпрацьована на віки. Виразні відбитки побудови римських «праміст» і тепер можна побачити на планах низки старих міст (рис. 2.3). Для раннього періоду розвитку римської архітектури характерний тип атріумного житлового будинку. Центром його композиції був атрій – перекритий дворик зі світловим отвором. Найдавнішою площею Рима був Форум Романум – центр громадського та торгового життя міста. Він має неправильну форму в плані, що склалася в результаті різночасного спорудження громадських будинків. До нього сходилися головні вулиці міста, що представляють продовження доріг, які підходили до воріт столиці.

Порівнянню з стародавніми греками римляни значно удосконалили благоустрій міста. Гордість Стародавнього Рима – його водопровід і



водостоки. Із моменту заснування міста римляни користалися водою Тибру, а також колодязями і джерелами. У 312 р. до н. е. у столиці споруджують перші водопроводи. Наприкінці I – початку II ст. у Римі їх вже одинадцять. Водопроводи щодня давали місту 1,5 млн куб. м води. При 1,5 – 2 млн жителів Рима споживання води в перерахунку на один жителя – близько 800 л у добу. Високий художній і технічний рівень покриття вулиць. Значне досягнення римської епохи – поділ вуличного простору на проїзну частину і тротуари – елемент благоустрою, що був утрачений у містобудуванні наступних епох, аж до кінця XVIII – початку XIX століть.

Унаслідок напливу населення до міст і дорогих будівельних ділянок у Римі в епоху імперії з'явився новий вид житла – багатопверховий житловий будинок – “інсула”. Як правило, на перших поверхах “інсул” розміщалися крамниці й підсобні приміщення, верхні поверхи склалися з типових квартир, які виходили у темний коридор. У низці випадків квартири склалися з трьох приміщень, одне з яких мало природне світло та вентиляцію. На відміну від упорядкованих “домусів” (особняків), квартири не мали ні водопроводу, ні каналізації.

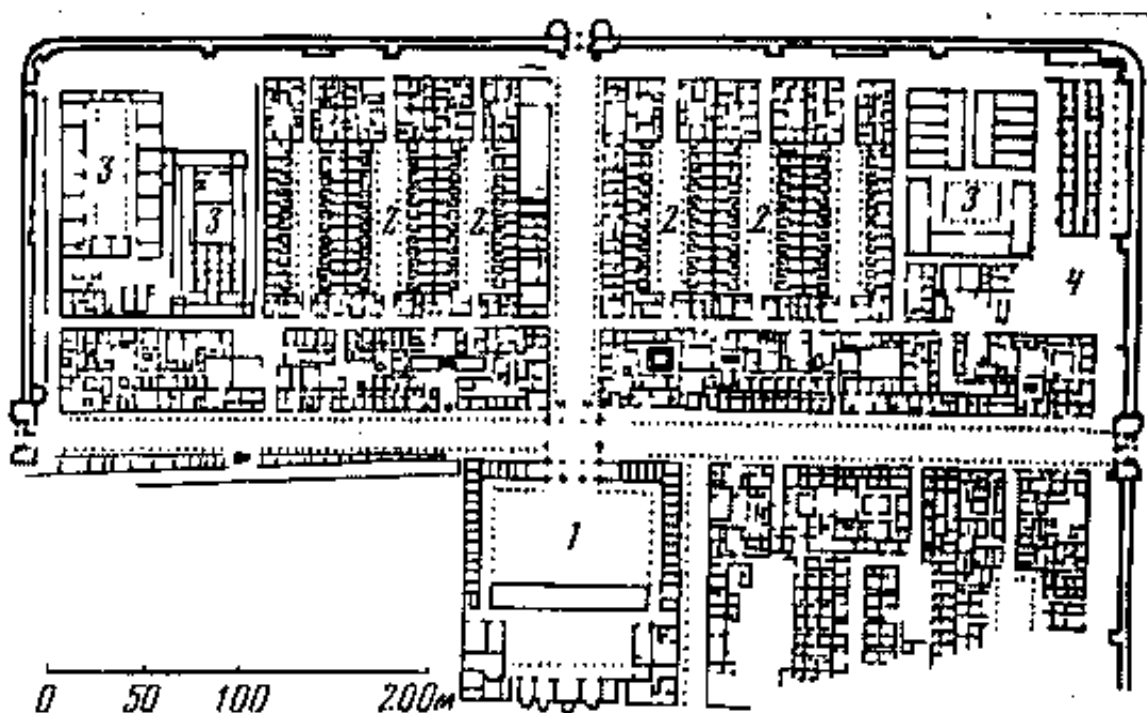


Рис. 2.2 – Римський табор Ламбезіс, II ст. до н. е.: 1 – преторіум, 2 – казарми, 3 – склади, 4 – конюшні. Головні магістралі: кардо – південь – північ, декуманус – схід – захід

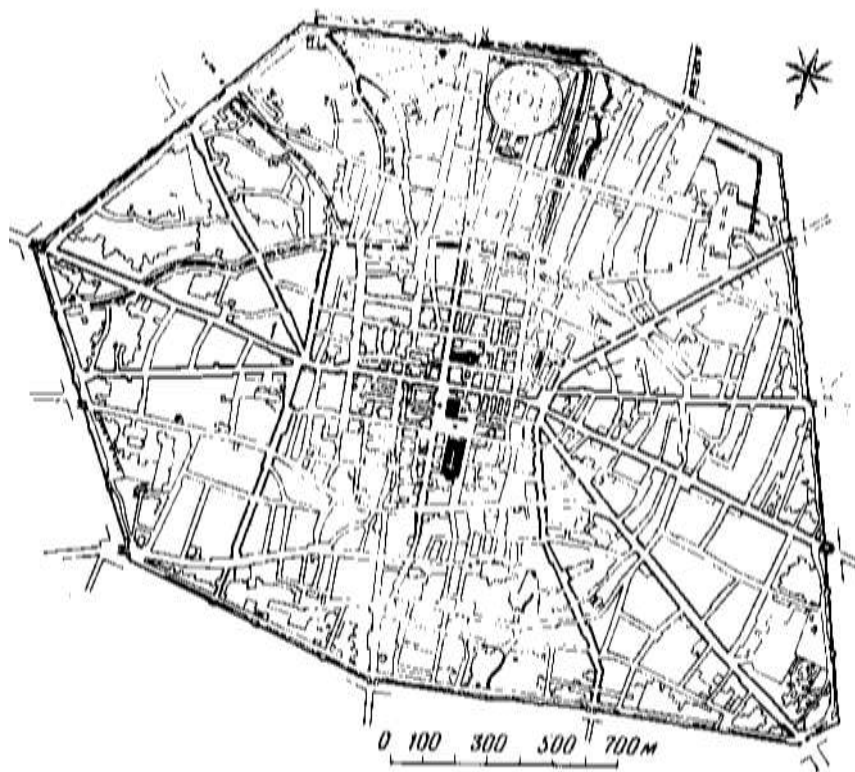


Рис. 2.3 – План м. Болонї. Квартали, розташовані по центру, мають прямокутне давньоримське планування

Відомим античним теоретиком архітектури та містобудування був Вітрувій, римський зодчий епохи Августа (I ст. до н.е.). Його уславлена праця «Десять книг про архітектуру» є теоретичною та практичною енциклопедією з архітектури та будування, також має дані з регулярного містобудування.

*Відродження.* Нові вимоги висувають до життя нові типи будинків, зменшується значення культового зодчества, що починає здобувати світський характер і масштаб, порівнянний з людиною. Великого розмаху в цей період набуло будівництво палаців знаті - палаццо. Палаццо раннього Ренесансу поєднують риси нової раціональної структури з елементами середньовічної замкової архітектури.

Початок XVI ст. – «золоте століття» італійського мистецтва, час творчості геніальних синів Італії: Браманте, Леонардо да Вінчі, Рафаеля, Мікеланджело та ін. (перебудова папської резиденції у Ватикані, собор Петра в Римі, ...).

В епоху Відродження нові міста майже не будувалися. У зв'язку з цим про містобудівні принципи цього періоду можна судити за проектами так званих «ідеальних міст», які розробили архітектори-теоретики (Альберті, Скамоцці, Серліо й ін. (рис. 2.4, 2.5)).

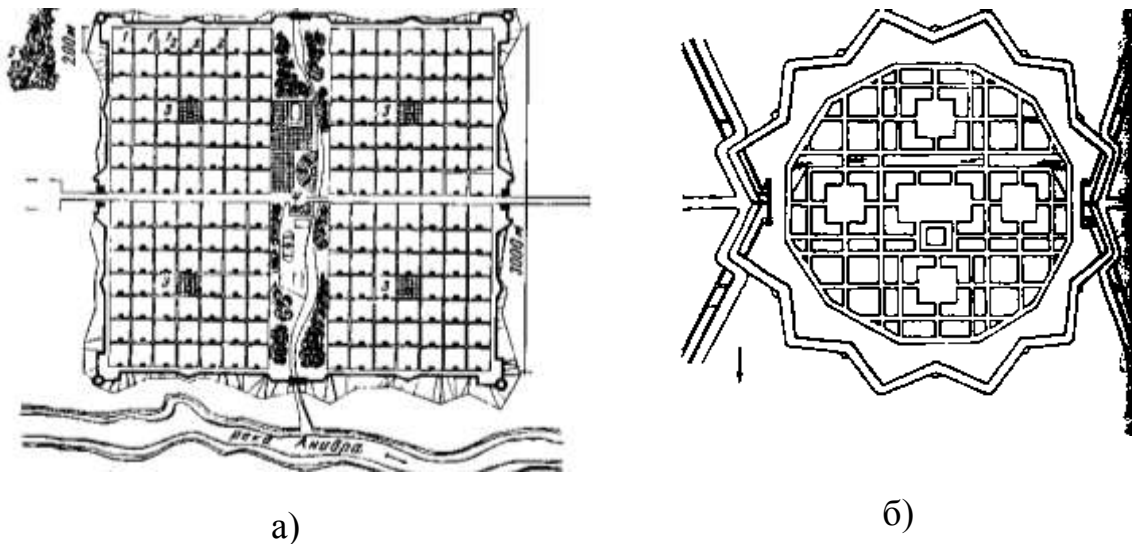


Рис. 2.4 – «Ідеальне місто»

- а) Томаса Мора – м. Амауротум, 1516 р. Квадратний план;  
 б) «Ідеальне місто» Вінченцо Скамоцці (1615 р.)

Характерним прикладом є проект Скамоцці. Місто має регулярне планування з чітким функціональним розподілом. У його центрі велика адміністративна площа, до якої по одній осі з обох боків примикають ринкові площі, а по другій осі – біржова площа та площа для продажу дров та сіна. На площах передбачалося розмістити головні будинки. Місто оточене укріпленими валами та стінами. Рациональна основа проекту одержала втілення при будівництві низки площ у старих містах, на яких були зведені найбільш величні, домінуючі в забудові міста споруди (площа св. Марка у Венеції).

В останній третині XVI ст. зародився новий архітектурний стиль бароко. Для нього притаманне будівництво грандіозних і складних містобудівних ансамблів, в яких переважали фронтально-осьові композиції, монументальні культові будинки й монастирські комплекси, колосальні палаццо з парками, величні міські площі. Епоха бароко в містобудуванні характеризується створенням променевих планувальних систем, при яких осі декількох вулиць сходилися в одній точці, і великих площ, що оформлені будинками, вирішеними в одному ордері (площа Петра в Римі).

Художнім принципам бароко протистояв класицизм. Естетика класицизму склалася у Франції у XVII ст. в період формування абсолютної монархії. Для міських ансамблів класицизму характерне застосування будинків з однотипними фасадами, унаслідок чого композиційний акцент переносився на простір вулиці та площі, яка сприймалась як цілісний

організм.



Рис. 2.5 – Дж. Саворньян. Пальманова (Венето, Італія). «Ідеальне місто» епохи Відродження. Побудовано в 1593-95. Аерофотозйомка

Зростання міст вимагало реконструкції вуличної мережі, що існувала, організацію нових кварталів, площ, ринків. Французькі архітектори в Парижі під керівництвом префекта Ж. Османа у 1853–1869 роках закладають основи нового типу міста із широкими проспектами, великими відкритими площами і зеленими масивами. Величезне місто з населенням вже в той час більш мільйона жителів було розсічено нескінченно довгими вулицями. Планувальна структура Парижа, сформована в такий спосіб, зберігається і донині. Перспективи паризьких вулиць, що простягнулися на величезні відстані, здаються нескінченними. Навіть знаменита Тріумфальна арка, що замикає перспективу однієї з головних магістралей столиці – Єлисейських полів, губиться через величезні відстані, з яких вона видна. Цей містобудівний прийом з новим, більш великим масштабом вулиць відповідав потребам транспорту, що розвивався. Крім того, величезні розміри проспектів викликали в сучасників відчуття величі міста, почуття парадності. У центральній частини Парижа були створені паркові масиви (Сад Тюільрі, проспект Єлисейські поля і пов'язані з ним регулярні сади) та здійснено регулярне планування Версаля (рис. 2.6). Відбувається перегляд цінностей в архітектурі окремих споруд. У плануванні житлового будинку переважають раціоналістичні тенденції, спрямовані на створення максимального комфорту для родини.



а)

б)

Рис. 2.6 – Париж: а) архітектурні ансамблі головної осі центру на ділянці Лувр - площа де Голя. 16-19 ст.; б) Н. де Шатійон. Королівська площа (нині площа Вогезів). 1606-12 (фрагмент з плану Тюрго. 1734–39). Забудована будівлями з однаковими фасадами. У центрі монумент Людовіка XIII

Дослідження показують, що найдавніші російські міста з'явилися в VIII–IX ст. До цього часу на берегах Середнього Дніпра, Дністра і Бугу основний тип низинних, незахищених поселень – селищ – перетворюється в городища - поселення, розташовані на високих укріплених місцях. Літописи дають зведення про існування IX–X ст. принаймні 23 російських міст. Джерела XI ст. згадують 58, а в XII ст. – 134 міста. Загальна кількість міст у Давній Русі під час монгольського ярма складала близько 300.

Давньоруське місто ставили зазвичай, на високому березі на місці злиття двох рік. Незалежно від розміру місто майже завжди складалося з дитинця й обхідного граду. Центр міста – дитинець – зміцнювався стінами, валами і ровами. Це найстарша частина міста, його серцевина. Згодом дитинець одержав значення суспільно-політичного центру міста.

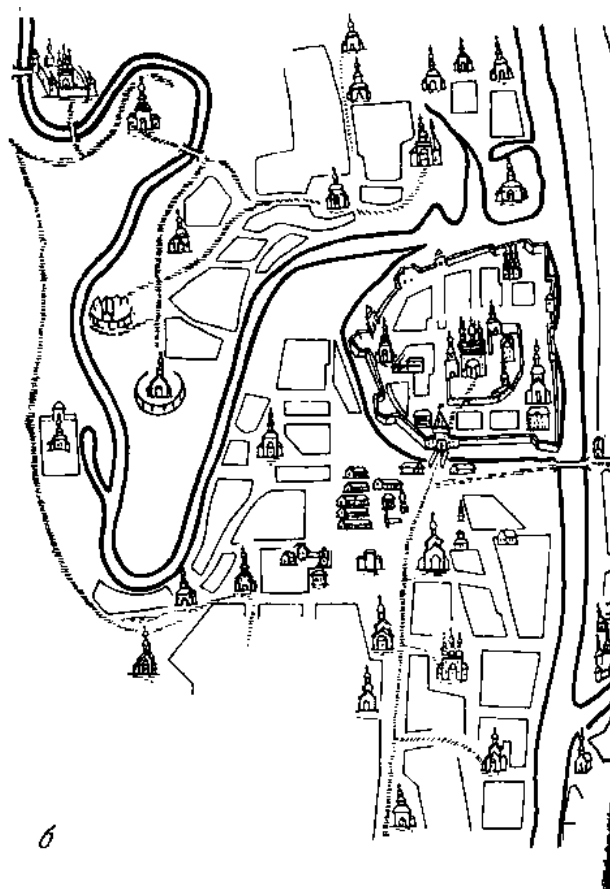
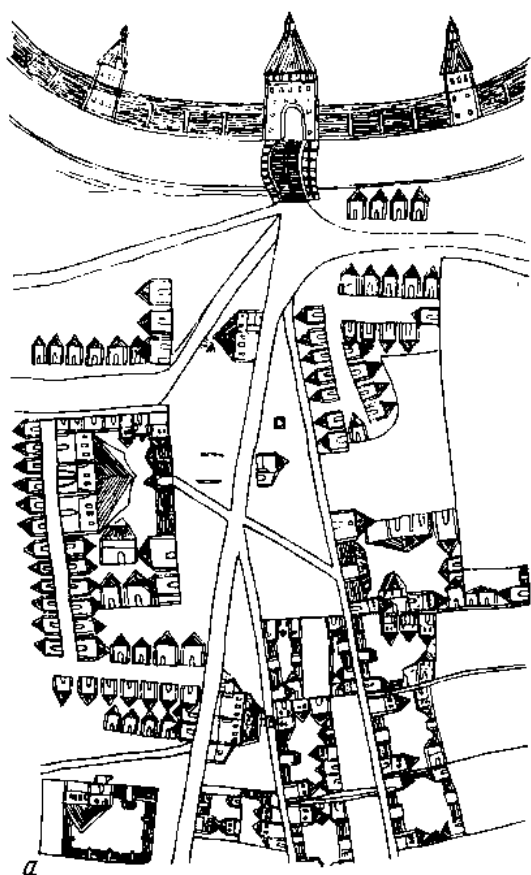
Друга частина міста – це «обхідний град» («посад», «поділ») з

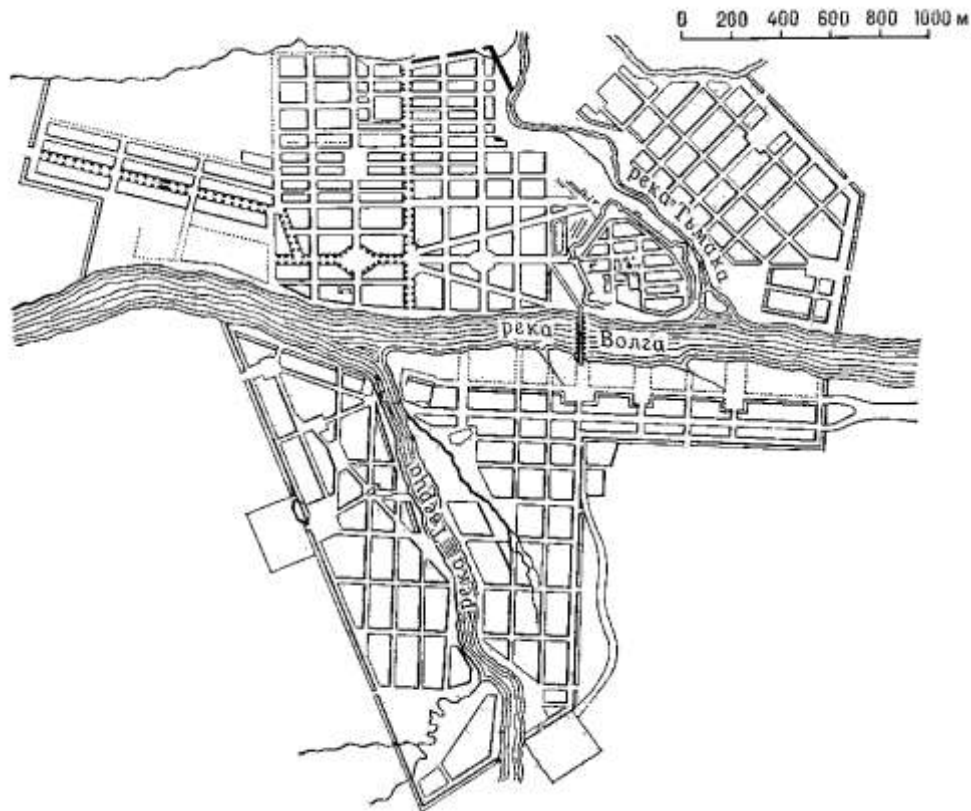
торговою площею («торгом»). Іноді ця частина міста мала свої укріплення. Російські міста були крупніше західноєвропейських, територія яких не перевищувала 50-50 га. Так, територія Углича в XIV ст. усередині укріплень складала 150 га; у XV ст. Псков мав територію 220 га, Нижній Новгород – 310 га, Новгород Великий – 410 га.

Вулиці в містах сходилися до воріт дитинця (Переславль), чи до міської площі – торгу (Новгород), чи до міських воріт (Київ). Одна з посадських вулиць неодмінно вела до центру міста. Кремль – невід'ємна частина міського поселення, його центральне ядро, що зримо домінує завдяки висоті й масштабу своїх будівель, розташуванню на пануючих місцях рельєфу (рис. 2.7).

Російське місто було переважно дерев'яним. Дерево – найбільш придатний будівельний матеріал в умовах холодного клімату, довгої сирої осені й вологої весни.

Перші кам'яні споруди в *Росії* почали зводитися в X ст. Будівництво здійснювалося з плінфи (плоскої, квадратної у плані цегли) на цементівковому розчині (вапняному розчині з додаванням товченої цегли). Товщина швів нерідко перевищувала товщину цегли.





в)

Рис. 2.7 – Фрагменти планів міст: а) древньоруське з орієнтацією вулиць на ворота фортеці; б) з орієнтацією вулиць на церкви; в) поєднання трипроменевої системи і прямокутної сітки кварталів (російське містобудування 18 ст. План Твері (нині Калінін) 1763–67 р.)

Наприкінці X ст. провідне місце займає *Київське князівство* з центром у Києві, де в той час населення досягало 100 тис. чоловік. Найбільш цікавою є споруда, збережена до нашого часу, – Софійський собор, збудований у 1037 році.

Велике будівництво велося у Великому Новгороді (Софійський собор - 1052 р.), Чернігові (Спасо-Преображенський собор – 1066 р.). Характерною рисою цих споруд є простота та монументальність фасадів, що поєднується з багатством обробки інтер'єрів, чіткістю композиційної побудови.

У XII–XIII ст. унаслідок посилення Володимиро-Суздальського князівства, Новгорода та Пскова там починають освоюватися та розвиватися художні традиції Київської Русі.

У Володимирі з'являються собори, побудовані з добре обтесаного білого каменю, часто суцільно покриті різьбленням (церква Покрова на ріці Нерлі). У 1323 р. Москва стає центром, який очолив боротьбу проти татарського ярма і розпочав об'єднання російських земель. Наприкінці XV ст. було почате будівництво нових стін *Московського Кремля*, що

перетворили його в неприступну фортецю. Одночасно будуються Мала і Велика (Грановита) палати. Зводяться фортеці в інших містах, які утворили єдину систему укріплень уздовж південної межі держави. Будуються кам'яні палати, фортеці, культові споруди. З'являються шатрові храми, які своїми формами символізують об'єднання російського народу (храм Василя Блаженного в Москві). У XVII ст. архітектурні форми ускладнюються, застосовується білокамінне різьблення, кольорові кахлі. Зводяться грандіозні комплекси монастирів.

Епоха Петра I – це період перетворення боярської Русі у дворянську Російську імперію. Засобами архітектури демонструється могутність і велич руської держави, що знайшло особливо яскраве відображення при будівництві нової столиці – Петербурга. Бажаючи додати своєму дітищу вигляд міста, що не поступає кращим регулярним містам західної Європи, Петро I особливу увагу приділяє плануванню й забудові вулиць. При цьому він вважає неодмінною умовою їхню прямолінійність і забудову з розміщенням будинків уздовж вулиць по зовнішніх межах кварталів. Для забудови нових, прямолінійних вулиць потрібні були і типи будинків, яких не знали в допетровський час. З цією метою розробляються так названі «зразкові будинки». Ці будинки – прообраз сучасних типових будинків.

У середині XVIII ст. тут зводяться грандіозні палаци, забудовуються площі й вулиці, розбиваються парки. Один із найбільш значних палаців – Зимовий Палац, його автор архітектор Растреллі – видатний російський майстер бароко.

У першій половині XIX ст. кульмінації розвитку досягає російський класицизм. Цей час характерний широким розмахом містобудівних робіт із створенням унікальних архітектурних ансамблів. На Невському проспекті, за проектом А. Ворохіна споруджується Казанський собор (1801–1811 рр.), у 1806 р. А. Захаров закінчив Адміралтейство, увінчане 75-метровим шпилем, що стає центральним будинком у композиції міста.

У 70–80 роках XVIII сторіччя починається небачене раніше за масштабами у світовому містобудуванні репланування провінційних російських міст. Ці роботи були викликані невідповідністю існуючої забудови міст новим вимогам промислового розвитку держави, зростання чисельності населення, а також необхідністю проведення протипожежних і санітарно-гігієнічних заходів. В оновлених містах багато загальних рис. Вони подібні регулярністю планування з правильною мережею вулиць, провулків, площ, поділяються на передмістя і центральні райони. У кожному місті чітко виділяється його композиційна вісь у вигляді головної вулиці



чи системи площ з великими торговими та громадськими будинками.

Із середини XIX ст. з'являється новий замовник – російський капіталіст. Архітектура перетворюється в засіб спекуляції. Принцип – мінімум витрат і максимум доходу визначає архітектуру житлових, громадських і виробничих будинків. З'являються дохідні будинки з дворами-колодязями.

Спостерігається стихійне зростання міст, порушення стильової єдності в забудові. В архітектурі починає панувати еkleктика, новий напрямок – модерн, представники якого проповідують відмову від традиційних архітектурних форм і волю архітектурного формоутворення.

Тільки деякі передові архітектори вели боротьбу за збереження російської класичної архітектурної школи. До них належать І. Фомін, В. Щуко, А. Таманян, І. Жолтовський, які згодом зробили свій внесок у розвиток архітектури радянського періоду.

XIX ст. – час інтенсивного розвитку капіталізму у країнах *Західної Європи та Америки*. Зростання промисловості обумовило будівництво великих підприємств, складних портових і залізничних споруд, мостів, і викликало необхідність корінної реконструкції міст.

Нерегульований наплив із села робітників викликав швидке будівництво тимчасового, позбавленого благоустрою, житла. Збільшення населення міст спричинило реконструкцію вулиць і підвищення інженерного благоустрою міста, що, у свою чергу, викликало підвищення вартості будівельних ділянок у центральних районах. Прагнення максимально використовувати ділянки призвело до появи двох типів капіталістичних будівель: прибутковий будинок із двором-колодязем і багатоповерховий будинок-хмарочос.

Швидкий розвиток металургії відкрив великі можливості для вирішення грандіозних технічних завдань. Застосування металевих конструкцій, а потім і залізобетонних визначило пошуки каркасних схем будинків з полегшеними стінами, що одержало особливе поширення в США.

Можливості металу й скла як будівельних матеріалів яскраво були продемонстровані на Всесвітній виставці 1851 р. у Лондоні в архітектурі Кришталевого палацу. Паризьку виставку 1889 р. увічнив своїм безсмертним здобутком інженер Ейфель. Відкриття Мон'є залізобетону в 1867 р. стало надбанням французьких архітекторів.

Наприкінці XIX – початку XX ст. розвиток автомобільного транспорту змусив проводити роботи зо розширення старих і пробивання нових вулиць, велика увага приділялась розв'язці руху на перетині великих транспортних магістралей. У цей час з'явилося багато великих

промислових споруд із застосуванням нових конструкцій.

Великого поширення набули соціально-реформістські «проекти запобігання соціальної революції» за допомогою архітектури: проводилося будівництво дешевого робочого житла виходячи з мінімуму потреб у площі, світлі й об'єму повітря для людини. Економічне житло, що дає великий прибуток, забезпечило успіх цьому напрямку, особливо в Німеччині (архітектори Б. Таус, В. Гропіус, Е. Май) та в Голландії (П. Оуд та ін.).

Двадцять століття породило численні містобудівні ідеї. Найбільшим теоретиком і практиком в галузі містобудування в Західній Європі став Ле Корбюзьє (1887–1965), чия творчість, увібравши в себе всі прогресивні ідеї європейської архітектури, була спрямована на вирішення соціальних і архітектурних проблем сучасного міста. «Променисте місто» – найбільш значна містобудівна робота Ле Корбюзьє. У цьому місті існує одна головна вулиця-вісь, перпендикулярно якій розташовані різні міські зони (житлова, промислова, торгова й ін.).

У ХІХ ст. на Україні під дією розвитку економіки, соціального і культурного життя відбувається перерозподіл населення, зайнятого у сфері сільського господарства, дрібного ремесла і торгівлі, у сферу промислового виробництва, великої торгівлі, транспорту, техніки і науки. Населення України збільшилося з 13 млн у кінці 1850-х рр. до 35,2 в 1913 р. Особливо швидкими темпами зростало міське населення: з 1897 по 1913 рр., всього за 16 років, воно збільшилося в 2,5 рази і склало 6,8 млн чол., або 19 % усього населення.

Зросло число великих міст. Якщо в 1858 р. на Україні було одне місто з населенням понад 100 тис. чол. (Одеса), то в 1897 р. їх стало 5, а в 1917 – 7 (Київ, Одеса, Харків, Катеринослав, Львів, Миколаїв, Сімферополь), при цьому Київ і Одеса вийшли на рівень найбільших міст. За 1897–1914 рр. населення деяких міст збільшувалося особливо інтенсивно, наприклад у Харкові, Миколаєві, Івано-Франківську, Черкасах. У 1,5 рази і більше зросла кількість жителів Києва, Сум, Луганська, Єнакієво, Макіївки. До 1914 р. в число середніх міст з населенням 50–100 тис. увійшли Херсон, Житомир, Вінниця, Суми, Єлизаветград, Кременчук, Полтава, Севастополь, промислові селища Юзівка, Луганськ, Александровськ.

Зростання великих міст і робочих селищ багато в чому здійснювався за рахунок міграції робітників і ремісників з малих міст і містечок, число яких до 1897 р. скоротилося удвічі [9]. На Україні в цей період складається певна структура селищ нового типу: фабрично-заводські селища при нових великих гірничорудних підприємствах, що будуються

поблизу джерел сировини (Донбас, Подніпров'я, Правобережжя); фабрично-сільськогосподарські маєтки і економії поблизу сировинних баз харчової промисловості (Правобережжя, Харківська, Чернігівська губернії); селища уздовж ліній залізниць; робочі селища-колонії (слобідки) на околицях великих міст (Києва, Харкова); дачні й курортні селища, розташовані поблизу міст у мальовничій місцевості [26]. Освоєння родовищ Донбасу і Криворіжжя, будівництво шахт і металургійних заводів, нових ліній залізниць веде до заселення і забудови південних районів Російської імперії. Цьому сприяє діяльність вітчизняних інженерів і учених з розвідки і промислового освоєння надр. У Донбасі до кінця XIX ст. виник новий виробничо-сільбищний район з промисловими підприємствами, шахтами, станціями залізниць, навколо яких виникли фабричні й шахтні селища.

У районі Донбасу в 1863 р. мешкало всього 200 тис. осіб, а в 1915 р. тільки в двох повітах – Бахмутском і Маріупольському – 1 млн. чол. [26]. У 1917 р. формуються великі індустріальні селища – Маріуполь (110 тис. осіб), Юзовка (70 тис. осіб), Каменське (63 тис. осіб).

У роки Радянської влади вони перетворюються на середні й великі міста УРСР: Жданов, Донецьк і Дніпродзержинськ.

Інтенсивно розвиваються старі міста – Луганськ, Бахмут, Бердянськ та ін.

Будівництво залізниці до Севастополя, Феодосії, Керчі, нових шосейних доріг на Південний берег Криму сприяло розвитку товарного сільського господарства і видобувної промисловості, використанню узбережжя як курортної зони, вело до урбанізації регіону. Так, вже у кінці XIX ст. на території нинішньої Кримської обл. налічувалося 2,5 тис. населених пунктів, у тому числі 12 міст, а кількість міського населення досягла 41,9 % [26]. Найбільшими містами Криму стали Сімферополь, Севастополь і Євпаторія.

Після проведення міської реформи 1870 р. роль архітекторів у розвитку і благоустрої міст підвищилася, у 1885 р. в Петербурзі був створений Технічно-будівельний комітет, що здійснював контроль за забудовою міст. На місцях цю функцію мали виконувати міські управи. Введення посад міських і губернських архітекторів та інженерів, розвиток науки у галузі містобудування і комунального господарства, висунення ідей міст-садів у кінці XIX ст. створило передумови для розширення містобудівної діяльності, поліпшення архітектурного вигляду міст, їхнього благоустрою й озеленення.

Більшість міст України розвивалися за генпланами, створеними на

початку XIX ст., і що базувалися на військових і адміністративних функціях цих міст.

У другій половині XIX ст. міста набули нового функціонального призначення – транспортних вузлів, промислових, торгових, фінансових і навчальних-культурних центрів.

Зовнішній механічний транспорт (залізниці й пароплави) і внутрішній міський (конка, трамвай, автомобіль), мощення і інженерне устаткування центральної частини великих і середніх міст створили передумови для зростання цін на земельні ділянки в центрах, призвели до збільшення щільності забудови. Виникла необхідність будівельного регулювання містобудування. У кінці XIX ст. в Одесі, Києві і Харкові були встановлені обов'язкові правила по будівельній частині, зроблені спроби планувального регулювання забудови, розроблені генплани Києва, Харкова, Сімферополя, Євпаторії й інших міст.

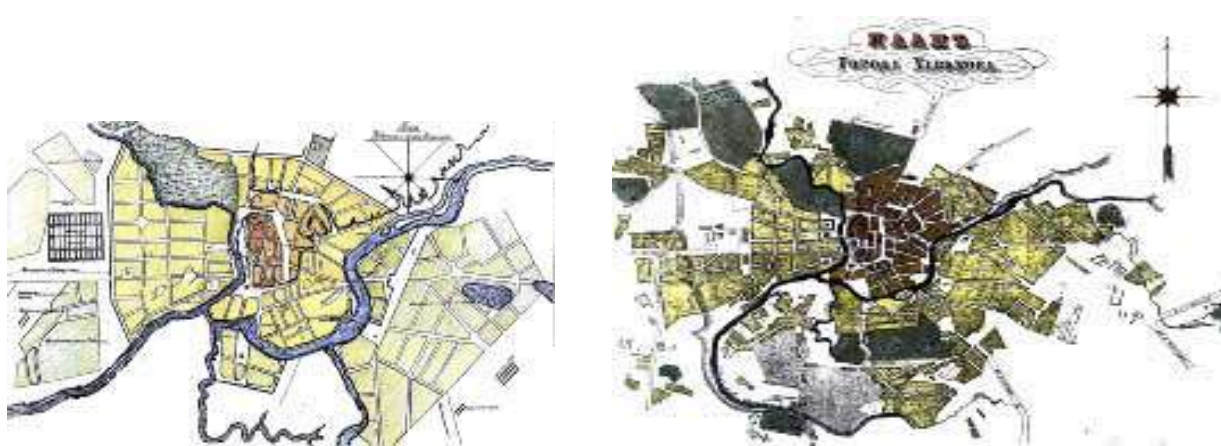
Розглянемо планування і забудову одного з найбільших міст України, Харкова. У 1654 р., після договору Переяславської Ради, коли Україна ввійшла до складу Російської держави, Харків поступово був перетворений в укріплене поселення і поряд з іншими подібними йому став частиною лінії військових міст-фортець, які охороняли південні межі Російської держави. Одночасно з будівництвом фортеці йшло формування міських вулиць. Квартали утворювалися хаотично навколо перших дерев'яних церков, яких до кінця XVII ст. налічувалося сім. Головною соборною церквою була Успенська. Після пожежі 1688 р. Успенську і Покровську церкви побудували кам'яними. З південно-східного боку від фортеці сформувався посад (Поділ). За річками поступово розросталися нові слободи. Таким чином, місто розросталося спочатку в межах міжріччя, а потім – у східному і західному напрямках – за річками.

Після перемоги в Полтавській битві місто втрачає своє оборонне значення. Перебуваючи на перетині найважливіших торговельних шляхів, Харків стає місцем ярмарків, на які з'їжджаються купці не лише з усієї Росії, але і з-за кордону. Багато з них залишаються тут жити, організовуючи власну торговельну або ремісничу справу.

У 1768 р. з Петербурга був присланий в Харків новий план міста, розроблений "Комісією про кам'яні будови" під керівництвом архітектора А. Квасова. Але цей план був реалізований лише частково в межах центрального ядра. Надалі плани розроблялися в Харкові випускниками додаткового класу при Харківському Колегіумі. Із 1767 р. тут викладав надісланий із Москви на посаду губернського архітектора І. М. Вільяно. У 1770-х рр. починається реконструкція центру міста, з'являються камінні

споруди у стилі раннього класицизму: будинок губернатора, Успенський собор, Банківська контора, Поштовий двір, військові провіантські склади. Планування міста в межах центрального ядра було близько до радіальної схеми: вулиці сходилися віялоподібно в напрямку до фортеці. Деякі ділянки були розбиті по регулярній сітці (Поділ, Залопаньє).

Перший план забудови м. Харкова був складений архітектором П. Ярославським - випускником Харківського Колегіуму, який пройшов стажування в Москві. На карті 1804 р. (рис. 2.8) вже видно мережу головних вулиць. Вони склалися в напрямку доріг в інші міста: Полтаву, Суми, Зміїв, Чугуїв, Таганрог, Москву. Найбільш активно виявлено західний і південно-східний напрями. Активно зростаючі приміські слободи (Афанасьєвка, Довгалівка, Немишлянська), а потім і приміські села поступово включаються до складу міської території.



а

б

Рис. 2.8 – Карта Харкова: а) 1804 р.; б) 1854

До початку XIX ст. населення міста становило 12 тис. осіб. До цього часу були розібрані через непотрібність оборонні стіни. На місці ровів і валів утворилося півкільце торгових площ: Ярмаркова (нині Конституції), Народна (Рози Люксембург, нині – Незалежності), Лопанський базар (Пролетарська). Новий поштовх до активного зростання міста дало відкриття у 1805 р. Харківського університету. Він був розміщений у колишньому Губернаторском будинку. Поступово сформувався ансамбль будівель університету та дзвіниці Успенського собору – головної висотної домінанти міста. Із 1820-х рр. до складу міста входять Гончарівка і Москалівка, з 1830-х – східна частина Холодної гори – тут селилися ті, хто не міг побудувати житло, відповідне до вимог міської влади, а також переселенці. Москалівка заселялася відставними солдатами ("москалями"). У цей же час був створений сад Університету – в майбутньому – Сад

ім. Т. Г. Шевченка.

У 1837 р. вийшло "Положення про устрій губернського міста Харкова" і введена посада городского архітектора, на яку був призначений А. А. Тон. Уся будівельна діяльність знаходилася під наглядом "Комітету про устрій м. Харкова". Для будівництва житлових будинків пропонувалися "образкові проекти" 3-х категорій і Височайше затверджені плани. На головних вулицях заборонялося зведення дерев'яних будинків. Розвивається мережа головних вулиць: Московська, Петінська, Таганрозька, Катеринославська. До складу міста входять Клочківська слобода і територія саду Університету. На карті 1854 р. (рис. 2.8) ми бачимо значне розширення території міста.

Із зникненням кріпосної стіни на півночі починається формування вулиць Сумської та Пушкінської, а за ними – цілого Нагірного району на плато - природному пагорбі між річками. У низинних частинах міста між головними дорогами розташовуються слободи. У 1860-х рр. новий поштовх до бурхливого зростання Харкова дає скасування фортеційного права і будівництво залізниці, вокзалу та залізничного містечка на Архієрейській леваді (тоді – за межею міста). Із 1869 року тут формується новий район, зводяться житлові будинки, трактири, торгові лавки. Це район Великої та Малої Панасовки й Олександрійській вулиці. Із появленням залізниці у місті активізується розвиток промисловості й зростає товарообіг. Сюди спрямовуються іноземні підприємці, акціонерні суспільства, компанії, відкриваються банки, мануфактури, заводи і майстерні, будуються будинки для них. Із 1852 р. з будівництвом шосейної дороги Харків – Курськ відкривається рух пасажирських диліжансів на Москву. Це дає новий поштовх до зростання вул. Сумської. У 1860-х рр. забудовується її правий бік, за 10 років з'являється ціла мережа кварталів між Сумською та Німецькою (Пушкінською).

У кінці ХІХ ст. у зв'язку з розміщенням в місті великої кількості промислових підприємств, будівництвом залізниці, банків, навчальних закладів населення його стало швидко зростати: у 1901 р. воно досягло 160 тис., а в 1910 р. – 234,8 тис. осіб. Одночасно збільшувалася територія міста, до 1914 р. вона досягла близько 10 тис. га.

Значною подією в історії українського містобудування була розробка генплану Харкова 1890–1895 рр. (архітектори Б. Г. Михайловський, Г. Я. Стрижевський, М. К. Шевцов, інженери Д. І. Шустер, О. О. Кондратовський, К. К. Братнер).

Були зроблені два землемірних і два проектні генплани. Проектом передбачалося розширення меж міста із включенням околиць, старі вулиці

випрямлялися і розширювалися до 20 м, нові райони забудови розміщувалися по вул. Сумській і поблизу Балашовського вокзалу. Передбачалося винесення за межі міста 10 заводів, кладовища й бойні, облаштування набережних і нових мостів.

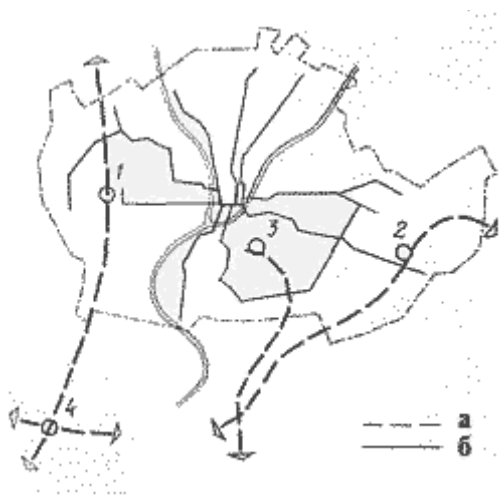


Рис. 2.9 – Харків. Схема зовнішнього міського транспорту: а – лінія залізниць; б – лінії конки і трамвая; 1 – Південний вокзал; 2 – Балашовський вокзал; 3 – Північно-донецька станція; 4 – станція Основа (сортувальна)

Генплан отримав високу оцінку фахівців, але його здійснення гальмувалося реальностями забудови, яка часто велася усупереч планам. Особливо відставав розвиток міського господарства і благоустрою міста.



Рис. 2.10 – Харків. Проектний генплан 1895 р.: а – існуючі квартали; б – запроєктовані квартали; в – громадські будівлі; г – сади і сквери; 1 – Південний вокзал; 2 – Балашовський вокзал; 3 – центр міста (міська дума); 4 – університетський парк; 5 – Технологічний інститут; 6 – міський сад.

У забудові та благоустрої міста велику роль відіграли міські і губернські архітектори Б. Г. Міхаловський, Г. Я. Стрижевський, Б. С. Покровський, С. І. і І. І. Загоскіни, Б. М. Корнієнко. Саме вони взяли на себе нелегку працю дотримання генплану, будівельного законодавства, озеленення і благоустрою міста. Архітектурний вигляд Харкова початку століття багато в чому визначили талановиті твори акад.

архітектура О. М. Бекетова, що має високу професійну культуру.

Великі громадські й житлові будівлі міста були побудовані за проектами місцевих архітекторів, вихованців вузів Петербургу, Москви і Харкова – В. В. Величко, О. М. Гінзбурга, К. М. Жукова, І. І. Загоскіна, та ін.

У результаті інтенсивної забудови розширюється й отримує новий архітектурний масштаб історичний центр міста, змінюють вигляд Миколаївська і Павловська площі, на яких зводять будівлі міської думи, ломбарду (1908), численних банків, у тому числі 6-поверховий комерційний банк з готелем (1913), величезна будівля страхового суспільства " Росія", готель " Версаль" (1915). Головними вулицями стає Сумська і Пушкінська, на них прокладають лінії конки і трамвая і зводять багатоповерхові прибуткові будинки. У 1893–1897 рр. облаштовується Бурсацький узвіз, навколо нього розбивають сквер. У 1895 р. учнями і студентами Харкова у кінці вул. Сумської посаджено міський парк (відкритий у 1907 р.), у кінці Пушкінської споруджується іподром (1906). Центральний район розвивається як фінансовий, адміністративний і культурний центр міста. За проектами А. М. Бекетова в центрі споруджують будівлю бібліотеки ім. В. Г. Короленко (1901) і Медичного суспільства (1912). Тут на початку ХХ ст. функціонують 2 театри, багато кінотеатрів, парки і сквери, у тому числі театральний, де споруджують пам'ятники О. С. Пушкіну (1904) і М. В. Гоголю (1909), а в університетському парку – пам'ятник засновникові Харківського університету В. М. Каразину (1906).

Важливе значення в плануванні міста кінця ХІХ ст. починає грати новий район в Залопанській частини у зв'язку з розміщенням тут залізничного вокзалу, який пізніше був реконструйований (1896–1901, арх. Ю. С. Цауне). За вокзалом і лінією залізниці в західній частині міста отримують розвиток робочі околиці на Холодній і Лисій горі, в Івановці і Панасовці.



а) б)  
Рис. 2.11 – Харків: а) багатоповерхова забудова вул. Сумської;  
б) Харків. Павлівська площа. Фото нач. ХХ ст.



Стала забудовуватися широка Катеринославська вул., де на початку століття проходили громадські гуляння і революційні маніфестації. Були побудовані оперний театр (1874), цирк на 1000 місць (1911), прибуткові будинки, готелі (1911–1913). Залопанська частина, що виходить на річку, здавна склалася як торгова. На початку ХХ ст. тут були побудовані церква (1901, арх. М. І. Ловців) Благовещенська, декілька будівель оптових торгових складів (1912–1914), критий ринок (1912–1915, арх. І. І. Загоскин). Ці споруди визначили новий містобудівний характер і масштаб цієї частини.

Третім районом міста, яке остаточно сформувалося до кінця цього періоду, був Південно-західний. Градоутворювальним чинником стало розміщення Балашовської станції у кінці Петінської вул. (1895) і поряд з нею великих заводів – паровозобудівного (1896) і механічного (1890-і роки), які визначили функціональне значення цього району на довгі роки. Тут були зведені корпуси електромеханічного заводу, перенесеного з Риги (1915). Захарківська частина перетворилася на велику робочу околицю, тут працювало більше 12 тис. робітників. Поблизу заводів було споруджено два народних будинки (1903), лікарня, стадіон (1910). У 1906-1912 рр. уздовж Петінської вул. проклали лінію трамвая, що зв'язала цей район з центром. Таким чином, до 1917 р. радіально-кільцева структура планування Харкова була закріплена розміщенням промислових підприємств, лініями міського транспорту, функціональним зонуванням і забудовою. Подальше збільшення населення міста, яке за 40–50 років зросло в 4 рази і в 1916 р. досягло 352 тис. осіб, прийшло до гострої суперечності з рівнем благоустрою і санітарними умовами. Перша черга каналізації тут була збудована лише в 1914 р., водопостачання забезпечувало потреби в 3 рази менше норми, більше 200 промислових підприємств забруднювали повітря і водойми. В одному з харківських журналів того часу вказувалося: "...Харків перетворився на постійне вогнище епідемічних захворювань з величезною смертністю; що доходить в деяких частинах міста до 40 на тисячу... за кількістю інфекційних захворювань Харків займає одне з перших місць в Росії" [53].

Становлення *радянського містобудування* починалося у важких умовах громадянської війни. У 1918 р. починається розробка першого проекту перепланування Москви, Ленінграда та інших міст. Наприкінці 20-х років, проектуються перші міста з урахуванням соціалістичних принципів розселення (наприклад Велике Запоріжжя). За період з 1928 по 1932 р. було побудовано понад 1500 нових підприємств, у тому числі Волховська ГЕС, Дніпрогес, Волгоградський, Челябінський, Харківський

тракторні заводи, Уралмаш тощо.

Велика увага приділяється монументальній пропаганді. Найвидатнішою спорудою цього періоду є Мавзолей В. І. Леніна за проектом Щус'єва.

Проблеми містобудування нового суспільства обговорювалися на численних творчих дискусіях, де висловлювалися найпротилежніші думки про подальшу долю міст. Одні – урбаністи – були прихильниками збереження й розвитку міст як єдиної форми поселення, інші – дезурбаністи – заперечували міста як породження товарно-капіталістичного суспільства.

Видатний внесок радянського містобудування у світове зодчество – пропозиція зонального міста – висунута в 1929 році архітектором М. О. Мілютіним (1889– 1942), головою Комісії з будівництва міст. Місто складається з ряду поясів-зон, витягнутих паралельно один до одного. Порядок і послідовність розміщення зон відповідають їх функціям: транспортно-промислова зона, зона захисних зелених насаджень із шосейною дорогою, зона житлових і громадських будинків, паркова зона з установами культури й відпочинку. Теорія зонального міста знайшла відображення в проектах Магнітогорська (1929), селища автозаводу в м. Горькому (1930).

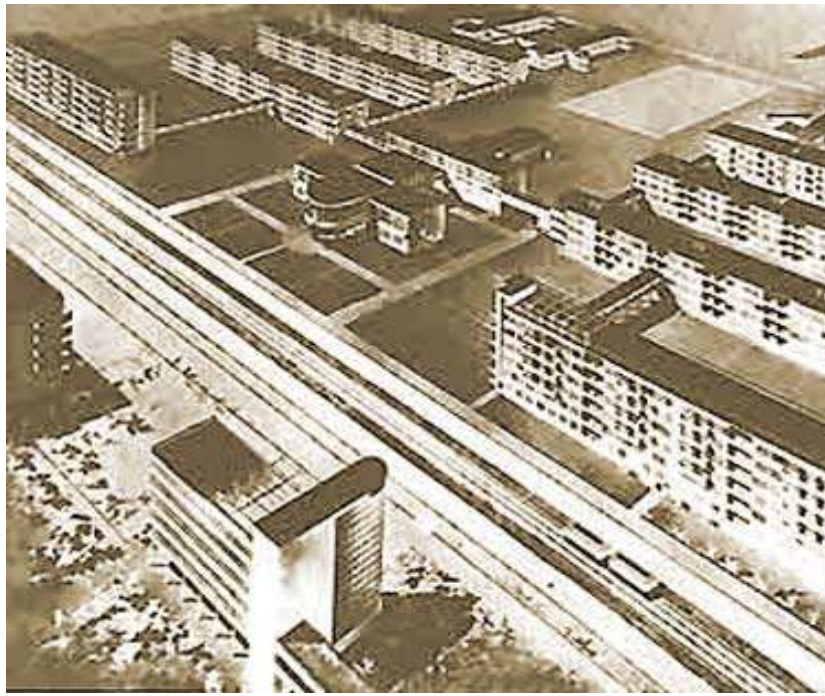
Країні, яка піднімала своє сільське господарство, необхідні були машини, трактори, комбайни. З цією метою в 1930 р. почалось будівництво Харківського тракторобудівного заводу (ХТЗ), а в жовтні 1931 р. перший трактор було випущено з цеху.

Селище ХТЗ (соцмісто) – житловий район, призначений для проживання робітників Харківського тракторного заводу, історично розміщений за межею Харкова (8 км від міста на момент споруди), і включає в себе інфраструктуру, яка забезпечує побут і дозвілля персоналу ХТЗ (рис. 2.12).

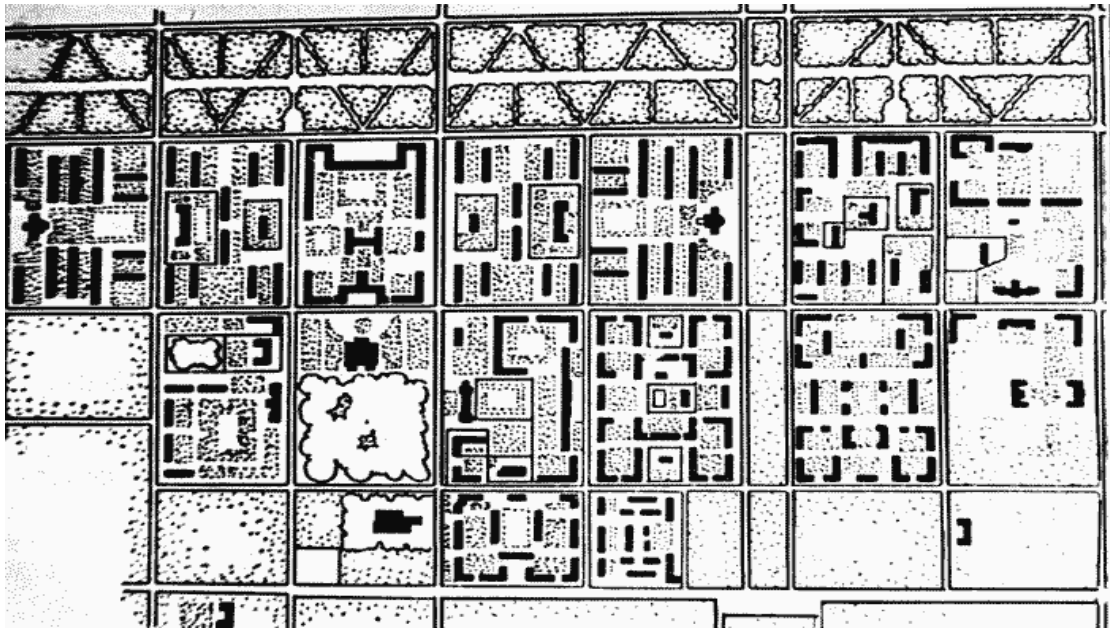
Будівельникам заводу, його кращим службовцям і робітникам необхідно було дати житло, створити умови для життя та культурного відпочинку. 6 квітня 1930 р. ВЦВК прийняв постанову, яка затвердила будівництво соціалістичного міста "Новий Харків".

Головною ознакою проекту, автором якого був Альошин, є розв'язання цілком сучасної проблеми житлового комплексу й мікрорайону, проблеми, яка й досі не втратила своєї актуальності.

У проекті соціалістичного міста висвітлювалось багато оригінальних ідей, що й досі не остаточно втілені. "Новий Харків" був перш за все зеленим містом, містом-садом, в якому площу зелених насаджень було



а)



б)

Рис. 2.12 – Селище «Новий Харків». 1930 р.: а) Проект. Перспектива. (Фото з макету), б) Схема забудови селища ХТЗ

вирішено довести до 20 м<sup>2</sup> на кожного жителя. Все місто було розбито на так звані функціональні зони, які в свою чергу розподілялись на 36 жилих комплексів. Місто повинно було мати лікувальний та спортивний комплекси, культурно-адміністративний центр. Кожний жилий комплекс складався з жилих корпусів і групи будинків первісного обслуговування. В цю групу входили школа, дитячі садки та ясла, клуб-їдальня. Всі будинки первісного комплексу були пов'язані між собою критими скляними переходами на рівні другого поверху. Ідея авторів полягала в тому, щоб

діти могли не одягаючись іти до школи, а дорослі – в магазини та клуби-їдальні. Жилі будинки за проектом повинні були бути двох типів: секційні – чотириповерхові для сімейних і галерейні-семиповерхові для однаків. Будинки розташовувались таким чином, щоб були забезпечені найкращі умови інсоляції та аерації, тобто під кутом 26° до меридіану. В місті не було дворів та забудованих по периметру кварталів.

Будинки в поєднанні з навколишньою природою та малими архітектурними формами благоустрою виступали як елементи комплексу, не претендуючи на окрему роль, а доповнюючи його художню виразність і цілісність.

Унаслідок бурхливого розвитку народного господарства на карті СРСР виникають сотні нових міст: Ігарка, Кіровськ, Комсомольськ на Амурі та ін. У практиці планування й забудови міст застосовуються принципи квартальної забудови. Одержують розвиток основи районного планування. Українські архітектори, інженери та економісти наприкінці 30-х років почали велику роботу над проектом районного планування для Донбасу і Криворіжжя (комплексне розміщення й взаємозв'язки промислових комунікацій та системи розселення в масштабах цілого району). Намічаються шляхи проектування багатоквартирних секцій з економічними квартирами. Створюються типові проекти житлових і громадських будинків, з'являються перші великі містобудівні ансамблі (будинок Академії ім. Фрунзе – архітектори Л. Руднев, В. Мунц, бібліотека ім. Леніна у Москві – архітектор В. Щуко).

*Післявоєнні роки* – це період розмаху громадського, промислового та гідротехнічного будівництва. Проведені значні роботи з уніфікації та типізації архітектурно-планувальних та конструктивних рішень. У житловому будівництві переважала периметральна забудова. Поверховість забудови була масштабною людині. Принцип квартальної забудови став характерною особливістю містобудівного проектування того періоду. Поряд з іншими перевагами тут слід визначити також можливості створення сприятливого мікроклімату для його мешканців. Але периметральна забудова з фасадним оформленням вулиць незалежно від орієнтації порушувала умови інсоляції. Внутрішньоквартальні території забудовувалися котельними, сараями, гаражами та іншими спорудами.

*Період 50-х років* характеризується роботами з районного планування, будівництва значних житлових та промислових комплексів, громадських будинків та споруд. Один з найцікавіших є павільйон із скла та алюмінію на міжнародній виставці у Брюсселі у 1958 р.

*60-–80-ті роки* – це час перебудови архітектурно-будівної

діяльності до нових індустріальних конструкцій та розвиток типового повнозбірного індустріального домобудування. Із 1957 р. відповідно до постанов Уряду житлова забудова почала впроваджуватися на вільних територіях (за рахунок сільськогосподарських угідь) великими масивами. Головною структурною одиницею житлового масиву (району) став мікрорайон. Формування мікрорайонів здійснювалося без урахування існуючих регіональних особливостей і традицій. Мікрорайони об'єднувалися у крупні житлові райони (Салтівський у Харкові на 400 тис. мешканців, Оболонь у Києві на 200 тис. Мешканців, Черьомушкі, Беляєво, Хімки-Ховрево у Москві, Васильєвський острів у Ленінграді та ін.). Збільшилась поверховість будинків (до 12–14–16 поверхів). Основою нової містобудівної концепції організації житлового середовища міст став перехід до інтенсивного освоєння міських земель.

Розвиток жилих територій, велика кількість населення в нових житлових утвореннях виявили тут низку серйозних недоліків, пов'язаних не тільки зі зручностями для мешканців, але й порушеннями природно-ландшафтних умов, охорони навколишнього середовища. Характерними стали не комплексність і одноманітність забудови, а недоліки у формуванні системи культурно-побутового обслуговування, благоустрою, озеленення (величезні території, передбачені для громадських центрів, зелених насаджень, у багатьох житлових районах перетворилися в пустирі).

Із 70-х років масове житлове будівництво почало здійснюватися за новими серіями житлових будинків. В основу було покладено принцип більш диференційованого й гнучкого підходу до серій типових проектів. На відміну від раніше діючого принципу, затвердження колишнім Держпланом СРСР структури житлових будинків за їхніми типами й поверховістю надається можливість приймати рішення з урахуванням місцевих особливостей і можливостей населених пунктів.

Радянська містобудівна наука і практика багато зробили для створення оптимальних умов життя людей у місті. Розмах містобудівних робіт у СРСР не має історичних прецедентів і непорівнянний навіть із найбільшими досягненнями в цій галузі в будь-якій країні. За одне п'ятиліття, з 1970 по 1975 р., у країні побудовано понад 70 нових міст. Значне досягнення радянського будівництва – міста Ангарськ, Зеленоград, Сосновий Бір, Шевченко та інші. У містах-новобудовах чітко виражені житлові й виробничі території, території для відпочинку, здійснюється транспортний зв'язок планувальних зон між собою.

Із 1981 по 1990 рік в Україні було збудовано 200 млн кв. м житла. Із них на поворотний 1990 рік припало 17,45 млн. кв. м [11], і на одного

мешканця припадало 17,8 кв. м житлової площі.

Колапс Радянського Союзу і дезінтеграція союзної економіки призвели до різкого спаду в житловому будівництві. З 1990 по 1995 рік обсяги будівництва скоротилися більше ніж у два рази, падіння показників тривало аж до 2000 року, коли відновилося зростання економіки. Разом з цим почалося зрушення в житлово-будівельній галузі. У 2007 році, після восьми років зростання ВВП та обсягів житлового будівництва, було побудовано 10,24 млн кв. м житла. Хоча обсяги будівництва житла так і не досягли показників, характерних для економіки УРСР [11], офіційна статистика вказує на поліпшення рівня забезпечення українських громадян житловою площею до 22,2 кв. м у 2006 році. Це на 25 % більше, ніж у 1990 році. Утім, це в кілька разів менше, ніж у західноєвропейських країнах. У 90-х роках ХХ ст. в процесі трансформації економіки до ринкових умов господарювання відбувся значний спад обсягів капітальних вкладень у житлове будівництво, який негативно позначився на щорічних обсягах введеного в експлуатацію житла протягом 1991–2000 рр., що пов'язано зі змінами структури і форм власності будівельних організацій, недосконалістю цінової політики і відсутністю законодавчої бази. Упродовж 2001–2007 рр. відбувалося поступове нарощування обсягів введення в експлуатацію житла по регіонам, цьому сприяло формування нормативно-правової бази, розширення будівництва житла за рахунок коштів населення та підприємств, розвиток іпотечного кредитування. Але темпи будівництва зберігаються на такому рівні, що не можуть задовольнити існуючий попит на житло, тому житлова проблема в Україні залишається однією з найгостріших соціально-економічних проблем (рис. 2.13).

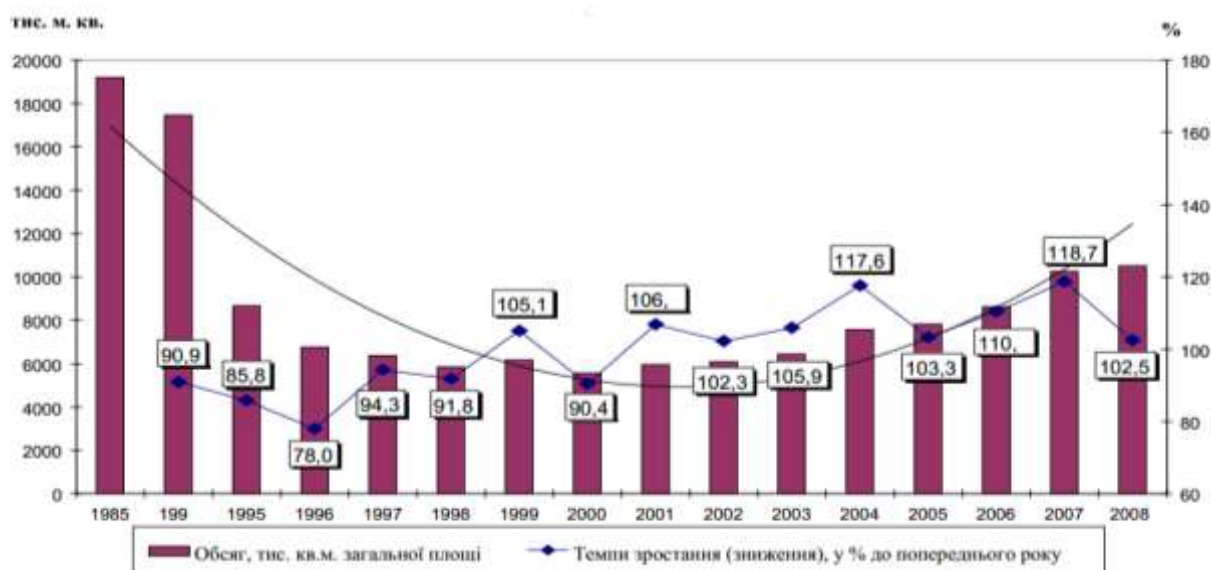


Рис. 2.13 – Динаміка введення в експлуатацію житла в Україні

Процеси, що відбуваються в розвитку та забудові міст, приватизація житлового фонду, диференційована оцінка міських земель обумовлюють зміни в рівні забезпеченості населення житлом, характері нового житлового будівництва (різноманітність типів квартир за їхньою, площею, плануванням, вартістю 1 кв.м загальної площі та ін.), прийомах формування житлового середовища, що забезпечують максимально можливі зручності для життя населення.

### **Контрольні запитання**

1. Охарактеризуйте планування міст Стародавнього Єгипту.
2. Назвіть періоди розвитку Стародавньої Греції.
3. Охарактеризуйте містобудування та архітектура Стародавнього Риму.
4. Назвіть архітектурні здобутки Римської держави.
5. Охарактеризуйте проекти «ідеальних міст» епохи Відродження.
6. Охарактеризуйте архітектуру та будівництво країн Західної Європи та Америки.
7. Охарактеризуйте архітектуру та містобудування СРСР.
8. Визначить стан забудови і характер житлового фонду в Україні.

## **РОЗДІЛ 3. ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ РОЗСЕЛЕННЯ. ПРОБЛЕМИ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСТ**

### **3.1. Поняття розселення. Форми розселення**

Розселення – розміщення всього населення країни на її території. Характер розселення залежить від способу суспільного виробництва, рівня розвитку науки, техніки, географічних умов і особливостей історичного розвитку.

Поняття «розселення» складне за змістом і має кілька значень, що ускладнює його сприйняття та використання. Передусім розселення означає процес заселення території у ході її господарського освоєння. Розселення є результатом заселення, тобто територіальною організацією населення, мережею поселень, що мають територіальний розподіл, ієрархію, взаємні пов'язання.

Розвиток систем розселення спирається на сформовану мережу міст і сільських населених пунктів, включаючи агломерації існуючі й ті, що формуються. Розселення формується відповідно до потреб виробництва, на основі економічних відносин, політичних, культурних та побутових зв'язків населення. Крім цього, на розселення впливають природно-кліматичні умови, транспортна мережа, розміщення сировинних ресурсів.

В Україні, відповідно до ДБН 360-92\*, проектування нових поселень передбачається у зв'язку з необхідністю розміщення нових промислових підприємств, розробки корисних копалин і ін., а також внаслідок відселення населення із зон катастроф, що відбулись чи потенційних катастроф, екологічних нещасть.

Рівень соціально-економічного розвитку проектного поселення визначається з урахуванням пріоритетності соціальних і економічних критеріїв на основі комплексної оцінки території, виходячи з повного розкриття потенційних можливостей і потреб населення, економічних планів.

На території України внаслідок довготривалого процесу розподілу праці історично склалося декілька видів і форм розселення. Вид розселення визначається особливостями економічної бази і величиною поселень, тобто кількістю населення в них.

Форма розселення визначається щільністю мережі поселень та особливостями їхнього, взаємного розташування у межах певної території, а також рівнем розвитку функціональних зв'язків між ними.

Сьогодні в Україні можна визначити два види розселення: міське



(міста і с. м. т.), сільське (села, селища, хутори).

У міських поселеннях у 1997 р. проживало 34,5 млн осіб (67,8 %), у сільських – 16,4 млн осіб (32,2 %).

Забудова сільських населених місць відрізняється малою інтенсивністю, тому що там переважають малоповерхові житлові будинки, кожний з яких побудований на самотійній земельній ділянці великої площі.

Найбільш раціональним видом розселення є місто. Міське населення в Україні становить переважну більшість, приблизно 68 % загальної кількості населення. Міські поселення характеризуються великою щільністю, тобто значною кількістю населення, розташованого на певній площі. Наприклад, щільність населення Києва становить 3207, Одеси – 5463, Харкова – 5263, Донецька – 3072, Кракова 2282 осіб/км<sup>2</sup>.

Кожний з видів міського чи сільського розселення може бути зосередженим (концентрованим) чи розосередженим (дисперсним). З економічної й соціальної точок зору більш ефективним є зосереджене розселення.

Розміри, концентрація населення в населеному пункті в кожному конкретному випадку одержують обґрунтування.

Залежно від взаємного розміщення населених місць і наявності функціональних зв'язків між ними визначається форма розселення: автономна, групова.

Автономна припускає досить ізольований розвиток міст і селищ, що зв'язано з великою відстанню один від одного і зі слабким розвитком транспортних комунікацій (несприятливі території).

Більш прогресивною є групова форма розселення, яка будується на стійких зв'язках із сусідніми населеними пунктами у сфері виробництва, праці, побуту й відпочинку людей які тут проживають. В окремих випадках зберігається автономна форма розселення, яка може бути продиктована природно-кліматичними умовами (складний рельєф, заболоченість території).

Вибір оптимального варіанта розселення здійснюють, порівнюючи декілька варіантів схем розселення, використовуючи такі критерії: ступінь відносного подорожчання промислового та цивільного будівництва на різних територіях; умови транспортного доступу для населення місць праці, центрів культурно-побутового обслуговування та зон масового відпочинку; розмір капітальних витрат, пов'язаний з розвитком заміських транспортних та інженерних мереж; відносно великий вибір місць праці та обслуговування, наданого населенню; санітарно-гігієнічні умови

проживання людей, вимоги охорони середовища; архітектурно-композиційні умови планування окремих поселень та раціональності розвитку планувальної структури усієї групи населених місць.

Головним напрямком перетворення розселення, що вже склалося, можна визначити поступовий та планомірний розвиток групової форми розселення як бази для формування перспективних систем населених місць. Групова форма розселення дозволяє: кооперувати промислові та трудові ресурси окремих міст; організувати міжселенну систему відпочинку населення, вирішити загальну інженерну та соціальну інфраструктуру населених пунктів групи та регулювати зростання міст.

Групове розселення, що характеризується значним збільшенням щільності мережі населених місць, зменшенням відстані між ними і скороченням незабудованих просторів, називається агломерацією. В агломерації кількість міст та селищ – не менше 15–20, у центральній зоні відстань – не більше 10 км між поселеннями, щільність населення – 200 осіб/м<sup>2</sup> та більше. До недоліків агломерації слід віднести: надмірну концентрацію виробництва та населення; інтенсивні трудові поїздки, відрив місць проживання від природного середовища та міст відпочинку, погіршення санітарно-гігієнічних умов проживання.

Розрізняють моноцентричні агломерації, в яких центр тяжіння (головне місто) не менше ніж у 10 разів перевершує за кількістю населення інші міста, що входять в агломерацію (Москва, Петербург, Київ). І поліцентричні агломерації, що припускають крім головного центра наявність одного чи декількох центрів тяжіння другого порядку (Донецьк, Челябінськ).

Стадії розвитку агломерацій – сформовані, ті, що формуються і потенційні. Агломерація являє собою об'єднання, більше, ніж місто, але менше, ніж регіон або область. При цьому далеко не всі міста-сусіди підпадають під це визначення.

Агломерація – це раціональна просторова організація групи міст й інших населених місць різної величини й профілю у природно-ландшафтному середовищі, яке базується на постійно зростаючій виробничій і науково-культурній їхній взаємодії, зв'язках населення в сфері праці й відпочинку, спільному використанні міжміських територій і спільності планувальної структури. Міська агломерація — групи близько розташованих міст, об'єднаних тісними зв'язками: 1) трудовими (людина живе в одному місті, а працює в іншому); 2) «культурно-побутовими» (поїздки за послугами); 3) виробничими (постачання сировини, матеріалів, напівфабрикатів); 4) «інфраструктурними» — спільне використання

комунікацій, мереж (енерго-, водо-, тепло-, газопостачання, каналізації), споруд для очищення стоків, систем сміттєвидалення та сміттєпереробки, автодоріг. Міська агломерація утворюється майже довкола всіх крупних міст, особливо довкола міст — «мільйонерів» (з чисельністю населення більше 1 млн).

Особливо швидко зростають вони в країнах Азії, Латинської Америки і Африки. В Азії в 1990 р. налічувалося 118 таких агломерацій, більше всього – у Китаї (38), Індії (24), Пакистані, Індонезії і Південній Кореї (по 6 у кожній з них); у Латинській Америці – 40; в Африці – 25.

З кінця 70-х рр. помітно ростуть великі міські агломерації з населенням понад 10 млн жителів, головним чином у країнах, що розвиваються.

У 1970 р. таких утворень було всього 3 (Токіо, Нью-Йорк, Шанхай), а в 1990 р. уже 12 (список поповнили Мехіко, Сан-Паулу, Бамбей, Лос-Анджелес, Пекін, Калькутта, Буенос-Айрес, Сеул і Осака). За прогнозами, до 2020 р. число таких великих агломерацій досягне 21–25, головним чином завдяки країнам Азії (Джакарта, Тяньцзінь, Карачі, Делі, Маніла, Дакка). Це ще більше підсилить південно-східно-азіатський вектор у світовій урбанізації. Адже сьогодні в Азії зосереджено близько половини городян землі, тоді як у 1950 р. – 1/3 [40].

Територія України характеризується порівняно високими показниками урбанізації, розвиненою мережею міст (зокрема, великих) та шляхів сполучення. У 1994 р. тут налічувалося 445 міст і селищ міського типу. Структура міського розселення на території України відзначається просторовою неоднорідністю урбанізованих зон та інтенсивним формуванням і розвитком міських агломерацій. Найбільш густа мережа міських поселень у Донбасі (Донецька область – 184, Луганська – 146). Далі йдуть Львівська, Дніпропетровська, Харківська області та Республіка Крим (у кожній понад 70 міських поселень).

Найбільші вузлові урбанізовані райони формуються на базі найзначніших міст у місцях перетину основних шляхів сполучення. В ієрархічній структурі систем розселення вони мають значення міжобласних центрів (Київ, Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Львів).

Отже, на основі мережі центральних міст різного рангу, вузлових організованих районів та економічних осей (що в цілому збігаються з транспортними осями) створюється планувальний каркас території України (рис. 3.1).

### 3.2. Проблеми територіальної організації міст

Сьогодні територію країни розглядають як єдину систему населених пунктів, що є жилим і виробничим середовищем практично для кожної людини. Ця система включає як невеликі села, так і значні міста. Значну роль у системі розселення відіграють великі міські агломерації — компактні локальні системи, що включають сельбищні та виробничі території.

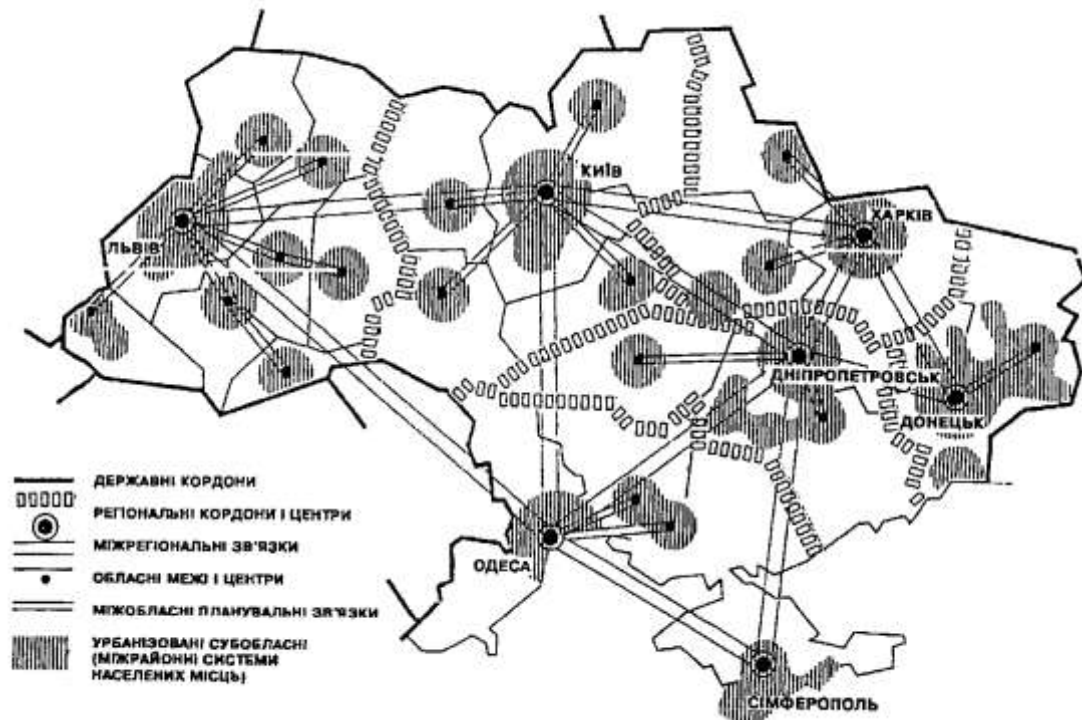


Рис. 3.1 – Україна. Схема урбанізованих зон (за І. Фоміним)

Ідеї та принципи сталого розвитку міських поселень досить актуальні для Харкова і Харківської області - території з величезним історичним досвідом містобудівної діяльності та багатою історико-культурною спадщиною.

Геополітичне положення, природні умови території сучасної Харківщини сприяли процесам економічного розвитку, концентрації населення і будівництва міських поселень.

До початку 1980-х рр. на території Харківської області сформувалась одна з найбільших українських моноцентричних міських агломерацій, яка включила в свої кордони 9 адміністративних районів: Харківський, Дергачівський, Вовчанський, Чугуївський, Зміївський, Нововодолазький, Валківський, Богодухівський та Золочівський, налічує 802,3 тис. осіб або 90 % всього населення області.

Опорну мережу розселення на території Харківської агломерації склали в основному історичні поселення, виникнення яких припадає на період середини XVII століття, коли на базі старих городищ виникла низка маленьких фортець, заснованих вихідцями з Задніпровської України і московської військової варти для захисту батьківщини від набігів кочових племен.

Для розвитку Харкова і його агломерації пріоритетне значення мають малі міста – районні центри з чисельністю населення від 10 до 30 тис. осіб: Богодухова, Валок, Вовчанська, Дергачів, Змієва, Золочева, Нової Водолаги і Чугуєва як елементи розвитку. Поселення урбанізованого ядра, такі як Дергачі, відчуваючи максимальний вплив міста-центру, поступово зливалися з ним, втрачаючи при цьому будь-яку соціально-економічну і планувальну самостійність. Районні центри, які розміщуються у зовнішній зоні агломерації, почали проявляти системні властивості, формуючи в радіусі 7–15 км невеликі урбанізовані зони, повторюючи в мініатюрі шлях зародження та становлення агломераційних процесів [61].

Таким чином, Харківська міська агломерація являє собою досить стійке урбанізоване утворення, що динамічно розвивається.

Кожне поселення має свою функцію, робить свій внесок в організацію економічного й соціального розвитку суспільства. Значні міста й розвинені на їхній базі агломерації домінують, та є генераторами капіталу і передових ідей.

Розвинена полімістобудівна база – це широкий набір місць прикладання праці. У значних містах – це різноманітні соціально-побутові послуги, що притягують жителів країни. Унаслідок сформованої структури видовищних, освітніх і музейно-бібліотечних установ, до яких тяжіють працівники мистецтва та інтелігенція інших професій, значніші міста стають ще більш привабливими як культурно-просвітні центри. В окремих випадках гіпертрофована містобудівна база несе за собою безліч недоліків. Насамперед екологічного порядку через перенаселення й скупченість жителів.

При розробці концепцій розвитку регіонів необхідне створення механізму регуляції штучних і природних систем. Варто враховувати, що навколо поселень, особливо великих, спонтанно виникають зони, де природа деформується в результаті людської діяльності. Вони кільцями поширюються навколо поселень усіх рівнів, міст і сіл. Безпосередньо незалежна від різноманітних природних умов просторова самоорганізація

суспільства накладається на природний ландшафт і додає середовищу значну строкатість.

Завдання містобудівників полягає в цілеспрямованому керуванні системами розселення, оскільки суспільство не може розвиватися, а біосфера бути збережена без правильного розподілу функцій між районами і раціональною спеціалізацією споживання природних ресурсів. Належним змістом планувальних просторів міста і раціональним профілюванням містобудівної бази населених пунктів можна зменшити втрати, які завдаються навколишньому природному середовищу. Тут виникає ще і така проблема, як екологічна ємність територій. Забезпечення рівноваги між розселенням і природою є необхідною умовою, що обмежує щільність агломерації. Відомо, що існує межа тиску на природний комплекс, за яким відбувається необоротна деградація ландшафту. З точки зору охорони середовища зосередження в одному місці великої кількості заводів і фабрик, великих і дрібних населених місць є неприпустимим. Тому для пом'якшення впливу на природу розосереджують промисловість, а останнім часом намагаються створювати виробництва із замкнутим циклом шляхом застосування безвідходних технологічних процесів.

Суспільство усвідомило необхідність реалізації економіко-господарських і виробничих програм тільки в екологічно доцільному обсязі. На сьогодні розрахована природоохоронна, складова економічної діяльності людства. Визначено, що для стабілізації природного середовища в екологічні заходи необхідно вкладати не менше 3 % національного доходу, а при 5 % можна домогтися не тільки збереження, але і поліпшення природних умов.

За умов твердого планування прямий вплив на регіони не завжди можна визначати оптимальні шляхи розвитку цих територіальних систем. Сьогодні одержує визнання як альтернатива жорстким генеральним планам новий метод вирішення завдання перспективного стійкого розвитку агломерацій. Це розробка цільових прогнозів, спрямованих на регулювання такого розвитку. В основу прогнозування закладають дослідження, виконані за новими методиками, що враховують фактори самоорганізації, інерційності можливості керування системою. Вихідними передумовами розробки цих прогнозів є соціальні програми й демографія населення, природні умови і ємність територій, пріоритетні області розвитку містобудівної бази й створення робочих місць.

В основному намічають комплексний розвиток агломерації як цілісної системи населених місць. Вибирають пріоритетні напрямки, найбільш забезпечені трудовими ресурсами й інженерними

інфраструктурами. Із метою закріплення взаємин між адміністративними об'єктами територіального регулювання встановлюють їхні межі та статус у системі. Разом з договірним закріпленням функцій, прав і обов'язків цих об'єктів це є і правовою основою містобудівного регулювання.

Збереження повноважень і принцип рівноправності суб'єктів агломерації, взаємні зобов'язання в частині розвитку виробничої й інженерної інфраструктури, формування фінансової й податкової бази створюють передумови стабільності розвитку. У першу чергу це зміцнення соціальної інфраструктури, якій віддають перевагу, особливо право на вибір місця проживання, законодавчу координацію житлових програм, правове забезпечення рівних умов підприємництва і господарської діяльності.

Демократичний порядок прийняття рішень на всіх адміністративних рівнях, але обов'язково на правовій основі, забезпечує не тільки соціальний розвиток агломерації, але і сприяє охороні навколишнього середовища, інвестиційному зростанню в цій сфері й створенню моніторингу, оскільки на місцях зацікавлені в задовільному екологічному кліматі.

### **Контрольні запитання**

1. Назвіть види та форми розселення.
2. Дайте визначення поняття «розселення».
3. Визначте недоліки агломерації.
4. Назвіть проблеми територіальної організації міст.

## РОЗДІЛ 4. ТИПОЛОГІЯ І КЛАСИФІКАЦІЯ НАСЕЛЕНИХ МІСЦЬ

### 4.1. Критерії класифікації міст

Усі населені пункти України поділяються на два види: міські, куди входять міста й селища міського типу, та сільські (с. м. т.) – це селища, дачні поселення, хутори.

Важливим критерієм для зарахування населеного пункту до статусу міста і с. м. т. є чисельність населення, що визначається, так:

- малі міста – до 10 тис. осіб; 10–20 тис. осіб; 20–50 тис. осіб;
- середні – 50–100 тис. осіб та 100–250 тис. осіб;
- великі – 250–500 тис. осіб;
- значні (крупні) – 500–1000 тис. осіб;
- найзначніші (крупніші) – понад 1000 тис. осіб (ДБН 360-92\*).

Чисельність населення – основна ознака, за якою класифікують місто. Вона впливає на розмір території, планувальну структуру, кількість та якість установ побуту, транспорт, інженерне обладнання та ін. (рис. 4.1). Для класифікації міст за чисельністю населення слід враховувати: зміну образу життя населення міст; зміну видів міського транспорту, зміну системи установ культурно-побутового обслуговування; зміну характеру забудови й благоустрою в міру зростання розмірів міста. Наприклад, у місті на 20 тис. мешканців пересування здійснюється пішки; більше 20 тис. осіб – виникає потреба в автобусі; більше 100 тис. осіб – у трамваї; 400 тис. осіб – у трамваї, тролейбусі; більше 1 млн осіб – швидкісному трамваї, метро. У містах до 50 тис. осіб проектується один загальноміський центр, а при більшому розмірі міста – центри житлових районів, міста з населенням більше 100 тис. чол. проектуються переважно з багатоповерховою забудовою.

Більшість міст України належать до категорії малих (330) і середніх (54 міста). Малі й середні міста здебільшого є центрами однойменних адміністративних районів, наприклад, Скадовськ у Херсонській, Лозова у Харківській області.

Багато малих міст і селищ міського типу є осередками обслуговування туристів та людей, які відпочивають і лікуються. До них належать: Немирів, Трускавець у Львівській області, Алупка, Алушта, Євпаторія, Ялта та інші в Республіці Крим.

Великих міст в Україні налічується 40, з них 16 розташовані в Донбасі й Республіці Крим. Це Горлівка, Єнакієве, Краматорськ, Луганськ, Макіївка, Слов'янськ, Севастополь, Сімферополь, Керч. Великих міст



немає у Львівській, Миколаївській, Одеській, Херсонській областях. До категорії найзначніших в Україні належать п'ять міст: Київ (2,6 млн. осіб), Харків (1,47 млн. осіб), Дніпропетровськ (1,065 млн осіб), Донецьк (1,016 млн осіб), Одеса (1,05 млн осіб).

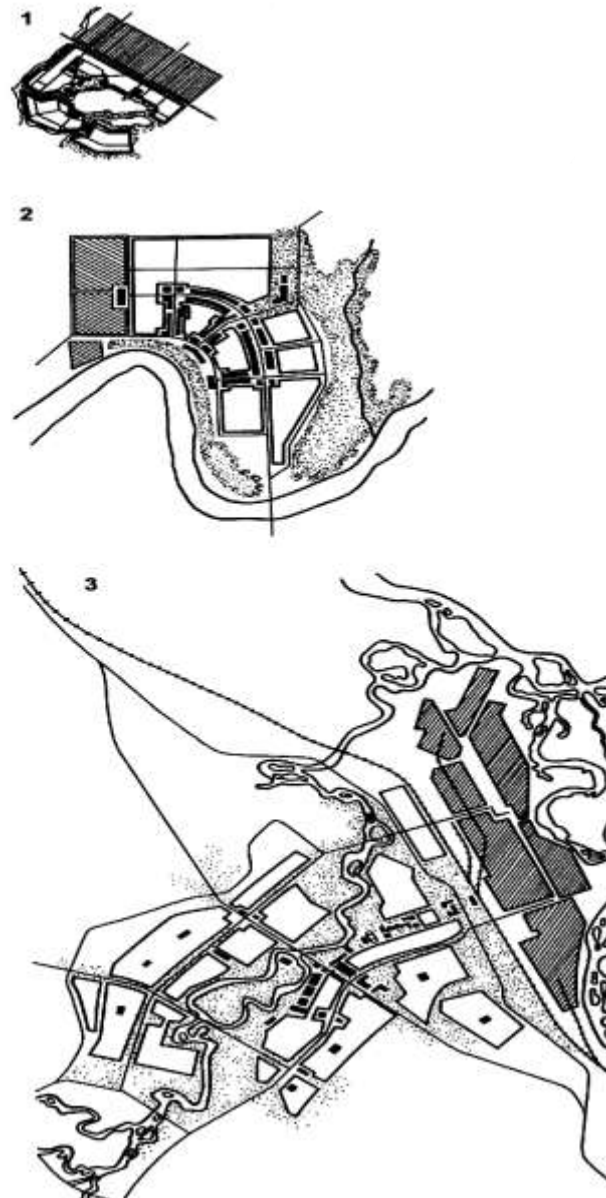


Рис. 4.1 – Класифікація міст за розміром:  
1 – мале місто, 2 – велике, 3 – значне

До міських поселень належать також селища міського типу. Це поселення з кількістю мешканців менше 10 тис. осіб, в яких більше 85 % населення зайнято в сільському господарстві.

За адміністративно-політичним значенням виділяють міста:

- столичні,
- центри областей, країв,
- центри низових адміністративних районів.

Адміністративно-політичне значення впливає на розмір зовнішніх зв'язків, набір і кількість установ. Так, у столиці є Верховна Рада, Верховний Суд, Академія наук, міністерства, музеї, вузи, театри, в обласних центрах – обласні організації, музеї, виставки, театри, але в меншій кількості.

За характером функцій, які виконує місто, можна виділити населені пункти, що спеціалізуються на:

- промислового виробництва (індустріальні центри);
- транспортному обслуговуванні – портове місто, залізничний вузол (питома вага зайнятих у промисловості нижче зайнятих на транспорті);
- культурно-побутовому обслуговуванні населення – центри туризму, міста – музеї, оздоровчі центри (понад 10 % працездатного населення зайнято в охороні здоров'я);
- наукових дослідженнях (наукові центри);
- сільськогосподарському виробництві.

Більшості міст властива поліфункціональність.

Проміжний тип – місто-супутник, що виконує функції «житлової філії» біля великого міста, або місто, в якому має переважний розвиток один вид промисловості.

Як правило, функціональний характер впливає на планування міста, надає йому специфічні риси. Так, на території промислового міста розташована велика кількість промислових об'єктів (до 50 % території) і, як правило, залізниці, товарні станції, під'їзні шляхи, санітарно-захисні зони. При проектуванні враховується розміщення промисловості, боротьба з шкідливими викидами. В архітектурі значну участь беруть промислові об'єкти, наприклад, міста Харків, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Донецьк.

Портові міста розташовують на морях, великих річках. Їхня специфіка – план міста часто віялоподібний, де центр міста розташований, як правило, біля моря; для вантажного порту необхідна залізниця; якщо є курорт – велика кількість туристів та відпочиваючих; наявності великого простору відповідає архітектурний силует, приклад портового міста на морі – Одеса, Херсон і Миколаїв, на річці – Запоріжжя, Київ.

Специфіка міста - залізничного вузла: територія розчленована залізницею, що ускладнює транспортний зв'язок усередині міста; як правило, кілька залізничних станцій; наявності залізничного депо, складів. Приклад: Харків, Москва, невелике – Каватин.

З античних часів складалося подання про курортні міста, будь то на морському узбережжі, або у цілющих джерел. Якщо до середини ХХ ст. ці міста були орієнтовані на відносно скромну чисельність приїжджих, то

справжній «бум» індустрії здоров'я в наш час радикально перетворив їхнє життя настільки, що екологічні проблеми, поєднані з масовим будівництвом санаторіїв всіх видів, створюють у цих місцях усе більше серйозні проблеми. Приклад – Судак, населення – 12 тис. осіб, а відпочиває 170 тис. осіб. Значна територія під санаторіями, будинками відпочинку, турбазами; велика кількість готелів, кафе, ресторанів, розважальних установ; відсутність великої промисловості, все для обслуговування курорту. В архітектурі важливе місце займають унікальні, архітектурні рішення, багато зелених насаджень. Приклад: Ялта, Алушта, Хмельнік.

Міста-музеї – це добре збережені старовинні міста, які цікаві з точки зору знайомства з історією країни. Специфіка: велика чисельність туристів, що визначає кількість готелів, обслуговуючих установ тощо. Нова забудова підпорядкована історичній забудові міста.

Міста-науки – це новий вид міст, що виник у ХХ ст., демонструє зростаючу роль науки. Специфіка: розміри міста невеликі; розташовуються в гарних природних умовах (частіше – ліс); у забудові значна частина НДІ, будинків учених, підвищені вимоги до тиші. Наприклад, Сибірське містечко АН, Дубна.

#### **4.2. Економічна база перспективного розвитку міст і визначення чисельності населення**

Виникнення й розвиток населених місць безпосередньо пов'язані з розвитком продуктивних сил країни, що створюють місця праці. Так, наприклад, у результаті геологорозвідувальних робіт відкривається нове родовище корисних копалин (залізної руди, кам'яного вугілля, нафти, хімічної сировини), запаси яких достатні для промислового їхнього використання. Виникає низка промислових підприємств, транспортних споруджень і пристроїв із супутніми їм селищами. При подальшому розвитку видобутку промислової сировини зростає базована на ньому промисловість, збільшується потреба в промислових кадрах, селища перетворюються в міста. Природні фактори - сприятливе поєднання кліматичних і рельєфних умов, наявність моря, озера або ріки, багата рослинність, природні лікувальні мінеральні джерела й грязі – широко використовуються в лікувальних і туристських цілях. Створюються курорти із численними санаторіями, будинками відпочинку й туристськими базами. При курортах залежно від їхнього значення й розмірів створюються міста або селища для розселення людей, пов'язаних з роботою курорту.

Фактори, що безпосередньо спричиняють виникнення нового

населеного місця або розвиток існуючого міста або селища, називаються містоутворюючими.

При розрахунку і техніко-економічному обґрунтуванні чисельності населення міста основним фактором є його господарські й соціальні функції. Цим обумовлюється розподіл населення за такими категоріями: містоутворююча, містозабезпечуюча, містообслуговуюча (вони складають групу зайнятого населення), а також група незайнятого населення.

*Містоутворююча* категорія охоплює підприємства, організації, установи, що обумовлюють масштаби розвитку міста, його економічний профіль, використання трудових ресурсів, значення в системі розселення.

До групи, що формує місто, входять:

1. Промислові підприємства, продукція яких головним чином споживається за межами певного міста.

2. Установи й організації обслуговування, сфера дії яких виходить за межі певного міста:

- освіти (вищі, середні навчальні заклади, ФПК) кількість викладачів визначається виходячи з потреби у фахівцях;
- охорони здоров'я (санаторії, будинку відпочинку, заклади туризму та ін.);
- науки і наукового обслуговування (академії, НДІ, конструкторські й проектні організації);
- управління фінансуванням та кредитами, зв'язку, громадські організації та ін.

У великих і величезних містах концентрується найбільша кількість установ позаміського значення, але їхня питома вага (за числом працюючих) не перевищує, як правило, 10 % .

3. Капітальне будівництво. До містобудівної групи відноситься персонал організацій, які здійснюють усі види нового й реконструктивного будівництва, а також підприємств будівельної індустрії.

4. Зовнішній транспорт.

5. Сільськогосподарські підприємства – характерні для малих і частково середніх міст.

Підприємства цих галузей задовольняють потреби соціально-економічної системи вищого рангу – області, регіону, держави.

*Містообслуговуюча* категорія пов'язана із забезпеченням життєдіяльності населення і задовольняє його соціально-культурні потреби. Мережа громадського обслуговування населення складається з дитячих, шкільних і культурно-освітніх закладів, об'єктів охорони здоров'я, фізкультурних і спортивних споруд, підприємств торгівлі, харчування, побуту.

*Містозабезпечуюча* категорія пов'язана з функціонуванням та розвитком матеріально-технічної бази міста, виробництвом послуг, інформації та ін. Це підприємства комунального господарства, спеціалізовані організації і заклади з різноманітним напрямком діяльності. Містозабезпечуюча категорія охоплює підприємства та організації комунального господарства, промислові підприємства місцевого значення, ремонтно-будівельні організації, що виконують роботи за замовленням міста, а також громадські, господарчі, спеціалізовані заклади, організації, діяльність яких спрямована на забезпечення потреб міста.

Незайнята або несамодіяльна категорія населення складається з дітей дошкільного і шкільного віку, учнів денного навчання вузів, технікумів, пенсіонерів, інвалідів, осіб, зайнятих у домашньому господарстві, та ін.

При розрахунках і техніко-економічному обґрунтуванні чисельності населення міста (використовуючи розробки і пропозиції інженера-економіста І. П. Бронштейна) головним фактором є кількість працівників містоутворюючої бази. Працюючих на об'єктах містоутворюючої бази називають містоутворюючими кадрами, або містоутворюючою групою населення [28].

Структура містоутворюючих кадрів для різних міст неоднакова і змінюється за складом і співвідношенням окремих категорій залежно від величини міста, його ролі в системі населення, природних умов та ін.

Проектна чисельність населення є важливим показником для визначення генерального плану міста і перспектив розвитку всіх галузей міського господарства. Виходячи з перспективної чисельності населення розраховують обсяги житлового будівництва, систему культурно-побутового обслуговування, міського транспорту та інженерного обладнання міста.

Крім того, для розробки деяких важливих питань містобудування (обсяги будівництва й типи дитячих дошкільних та шкільних закладів, фізкультурно-спортивних та інших об'єктів) необхідні дані щодо демографічної структури населення.

Метод розрахунку чисельності населення залежно від чисельності містоутворюючої групи одержав назву методу трудового балансу. Чисельність містоутворюючої групи визначається на основі прогнозу розвитку містоутворюючих факторів і враховується в розрахунках абсолютним показником (тис. осіб). На відміну від цього, чисельність містообслуговуючої і незайнятої груп населення визначається залежно від загальної чисельності населення міста (у відсотках). Частка

містообслуговуючої групи в загальній чисельності населення встановлюється на основі наміченого в генеральному плані розвитку всіх видів культурно-побутового обслуговування.

Частка незайнятого населення не може визначатися безпосередньо шляхом нормування. Вона залежить від складу населення за віком та статтю, а також від ступеня залучення в громадське виробництво різних верств населення. Ці дані визначаються методами соціального прогнозування.

Розрахункова формула трудового балансу, що застосовується в містобудівному проектуванні, має такий вигляд:

$$H = \frac{100\% \times A}{100 - (O + H^*)},$$

де  $H$  – перспективна чисельність населення міста, тис. осіб;

$A$  – абсолютна чисельність містоутворюючої групи, тис. осіб;

$O$  – частка обслуговуючої групи, % від загальної чисельності населення;

$H^*$  – частка незайнятого населення, % від загальної чисельності населення.

Співвідношення чисельності груп коливається залежно від профілю і планованої величини міста. Чим більше місто, тим менший відсоток складатиме містоутворююча група населення і, відповідно, більший – обслуговуюча. Це співвідношення змінюється й залежно від стадії будівництва міста. Так, на першу чергу (на 5 років уперед) питома вага містоутворюючої групи не менше 40 %, а на розрахунковий термін (10–15 років уперед) – не більше 35 %.

Уточнення стану населення для кожного місця здійснюється на основі соціальних, техніко-економічних розрахунків з огляду на конкретні місцеві умови.

При проектуванні міста робиться розрахунок проектної чисельності населення на першу чергу, на розрахунковий термін і для визначення перспектив розвитку міста.

### **Контрольні запитання**

1. Визначте класифікацію міст за чисельністю населення.
2. Визначте класифікацію міст за адміністративно-політичним значенням.
3. Визначте класифікацію міст за характером функцій міста.
4. Визначте структуру населення міста.

## РОЗДІЛ 5. ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ МІСТ

### 5.1. Вплив ресурсних обмежень на умови розвитку міст

Планування розвитку та забудови міст протягом багатьох років здійснювалось виходячи з необмежених можливостей використання таких важливих видів ресурсів, як територіальні, водні, енергетичні та ін. Необхідність урахування ресурсних обмежень при здійсненні раціонального природокористування висуває проблему вдосконалення норм проектування з метою збереження й ефективного використання всіх видів ресурсів, а також переорієнтації містобудівної теорії та практики в напрямку ресурсозберігаючих методів проектування.

На розвиток міста істотно впливає його природно-економічне положення, тобто розміщення сировинних, енергетичних і водних ресурсів, транспортних шляхів сполучення (залізничних, автомобільних, повітряних і водних).

Для визначення можливого перспективного розвитку при розробці генеральних планів треба використовувати детальний аналіз містобудівних умов, наявності й використання різних видів ресурсів. Узагальнюючи досвід відомих учених і фахівців (Д. І. Богорада, В. І. Нудельмана, А. С. Ізраїлевича, Є. Є. Ключниченка) можна визначити такі головні категорії ресурсів та умов, які суттєво впливають на розвиток поселень [29, 33,50].

*Територіальні ресурси* – це наявність резервних територій або ділянок, які за розміщенням у плані міста можуть використовуватися для потреб забудови.

*Ресурси водопостачання* й умови водовідведення також визначають можливість розвитку міст, їх профіль і перспективу. При дефіциті водних ресурсів виникає необхідність будівництва дорогих споруд для водопостачання (водоводів, каналів тощо) і відведення промислових та міських стоків на значну відстань, що значно обмежує розвиток міст.

*Умови екологічного стану* міста, що детально аналізуються і визначають заходи для його поліпшення: усунення задимлення і загазованості повітря, забруднення водоймищ і ґрунту, виробничих шумів тощо. Ці та інші заходи з поліпшення навколишнього середовища можуть впливати на розвиток міста, в тому числі територіальний, його функціональне зонування, розміщення сільбищних, промислових, комунальних та інших територій.

*Транспортні зв'язки* міста з районами сировинних та трудових ресурсів також істотно впливають на функціонування та розвиток виробничого комплексу, а також життєдіяльність міст. Тому необхідно проаналізувати пропускну спроможність транспортних мереж, можливості

розвитку і необхідні інвестиції.

*Умови енергозабезпечення*, які за наявності на території України розвиненої мережі високовольтних ліній передачі електроенергії поки що не лімітують видобутку вугілля, постачання нафти і газу з найближчих родовищ або завезення палива з інших країн, але можуть стримати енергопостачання для розвитку міст і розміщення в них енергоємних галузей промисловості.

*Трудові ресурси*, до яких належить населення в працездатному віці, а також працюючі в непрацездатному віці. При вивченні передумов розвитку міста необхідно виявити і зіставити численність трудових ресурсів у складі населення міста і їхня незайнятість у суспільному виробництві, а також наявність невикористаних трудових ресурсів міста і населених пунктів у приміській зоні.

Беручи до уваги, що найвагомішими і найскладнішими в обґрунтуванні розвитку міст є проблеми територіальних ресурсів, енергозберігаючих рішень і екологічного стану навколишнього середовища, вони розглядаються більш детально.

*Територіальне зростання* міст вступає в конфлікт з інтересами сільського господарства, потребами збереження природоохоронних зелених зон, використання територій для відпочинку населення. В Україні під об'єктами міського, промислового і транспортного будівництва знаходиться близько 4,0 млн. га, що складає майже 7 % загальної площі країни. Україна має також високий рекреаційний потенціал. Площа територій, придатних для організації різних видів і форм відпочинку населення, становить близько 9,0 млн га, з яких у рекреаційних цілях використовується лише 0,26 млн га.

Територіальне зростання міст пов'язане не тільки з вилученням земель із сільськогосподарського виробництва, але безпосередньо призводить до зростання витрат на створення та функціонування усіх інфраструктурних підсистем: дорожньо-вуличної мережі, транспорту, інженерних комунікацій.

Встановлено, що розширення міських територій неодмінно пов'язане із зростанням потреб в тепловій та електричній енергії. Промислові райони та індустріальні центри є крупними споживачами енергії [8]. У загальному споживанні енергії у нашій країні близько 80 % припадає на міста. На рівень енергоспоживання істотно впливає житлово-комунальна сфера. Із загальних річних енерговитрат на опалення і гаряче водопостачання об'єктів соціального призначення і житла витрачається до 30 % енергоресурсів, з яких 2/3 ресурсів споживає житловий сектор. У зв'язку з



цим однією з найактуальніших проблем розвитку міст є раціональне використання й економія енергоресурсів. Тому серед проблем, що вирішуються в генеральному плані міста, однією з найважливіших є визначення потреб у різних видах енергії, внутрішніх і зовнішніх джерелах забезпечення цих потреб, розробка пропозицій щодо вибору економічних джерел та способів енергопостачання, а також створення загальних для груп підприємств і міста в цілому енергетичних мереж та споруд.

Діапазон засобів і методів підвищення ефективності використання енергоресурсів у містобудуванні характеризується широтою і різноманітністю, охоплює такі напрямки, як впровадження нових видів джерел енергії, удосконалення технологічних процесів, створення енергоекономічних видів транспорту, сучасного обладнання і побутових приладів, використання нових будівельних матеріалів і конструкцій, які сприяють зниженню непродуктивних витрат і збереженню енергії. Одне з найважливіших місць серед них належить раціональній функціонально-планувальній організації міста. КиївНДП містобудування під керівництвом доктора архітектури Г. Й. Фільварова встановлено, що витрати енергоресурсів залежать від форми та структури міста, його конфігурації, функціонально-планувальної й просторової організації, трасування комунікацій тощо. Головний містобудівний ефект досягається при компактній структурі міста за рахунок раціональної функціонально-просторової його організації, що дає можливість взаємної близькості елементів міста, а значить, функціональних і трудових зв'язків між ними. Економія енергії досягається перш за все за рахунок скорочення споживання у сфері інженерних комунікацій і транспорту. Концентрація забудови та підвищення її щільності вздовж магістралей дозволяє скоротити протяжність підземних інженерних комунікацій, особливо трубопроводів великих діаметрів – на 30 % і більше. Розмір капіталовкладень у будівництво внутрішньо кварталних мереж зменшується до 30 % залежно від взаєморозміщення і групування будинків і на 8–10% – при підвищенні щільності забудови.

Раціональне розміщення будинків і споруд з урахуванням мікрокліматичних умов (температура повітря, швидкість вітру, пряма сонячна радіація) дозволяє знизити витрати тепла на опалення в розмірі 5–20 % [5].

Виходячи з проблем енергоефективності міста необхідно переглянути існуюче ставлення до високощільної забудови нових периферійних житлових районів. Локальний одноразовий економічний ефект, що досягається внаслідок їхнього будівництва, як правило, не

зіставляється з соціальними, економічними, інженерно-транспортними, енергетичними та іншими витратами, які супроводжуються територіальним розвитком міста. Вони з'являються у процесі функціонування усіх елементів міської системи і вже через 8–10 років починають перевищувати початковий ефект.

Особливо зростає споживання енергії та палива міським транспортом. У міру зростання міста збільшується транспортна рухомість населення. Це пов'язано не тільки з ускладненням функціонально-просторової структури, але і зі зростаючими культурними потребами населення. Тому певну економію можна одержати шляхом раціонального перерозподілу місць праці та мешкання, що дасть змогу мінімізувати приріст дальності трудових поїздок і не тільки стабілізувати, але й зменшити показники середніх витрат на пересування населення в місті.

Необхідно проводити спеціальні дослідження, кількісний аналіз, поглиблені теоретичні розробки й експериментальні перевірки енергоефективності сучасних міст з урахуванням їхньої величини, господарського профілю, конкретних містобудівних умов.

## **5.2. Тенденції розвитку міст**

Просторова організація міста традиційно ґрунтується на трьох головних функціях: роботі, житлі й відпочинку. Завданням містобудівників є раціональне об'єднання цих функцій у єдиний міський організм.

На першому етапі радянського містобудування та під час інтенсивної індустріалізації пріоритет віддавали місцям прикладення праці й місто уявляли як виробничо-господарський комбінат із налагодженими зв'язками між житлом і промисловістю. Тому його планувальну структуру оптимізували виходячи з мінімізації трудових переміщень. Існувала практика концентрації промисловості у спеціальних зонах із близько розташованим житлом, окреслених санітарною зоною. Поряд з цим у великих містах промисловість розташовували дисперсно, використовуючи вільні території, та вводячи її в тканину міста.

Пізніше посилили увагу до соціального фактора, що стимулювало зведення міст на основі східчастої системи культурно-побутового обслуговування (розділ 14). Житлові групи, мікрорайони і житлові райони формували виходячи з принципів доступності установ обслуговування різного рангу (розділ 13). Промисловість ізолювали від житла захисними санітарними смугами, забезпечуючи гігієнічний режим у забудові (розділ 12).

Шляхово-транспортну мережу розглядали як планувальний каркас міста (розділ 10). Цьому сприяло освоєння нових земель для організації промислових зон і територіально не пов'язаних з ними житлових масивів. Це призвело до збільшення довжини транспортних комунікацій від місця розселення до місць прикладення праці і, як наслідок, до зростання значення міського транспорту.

Пізніше містобудівні концепції еволюціонували в бік більшого значення соціальних факторів, пересування й екології. Нові функції міста визначалися як населення, природа, робота й пересування. Просторову структуру міста почали уявляти як соціально-економічну систему, що ускладнюється, та володіє цілим комплексом функціональних зв'язків, а також має тенденцію перманентного розвитку. У цей період місто формують, створюючи відкриті системи і розглядаючи трудові переміщення в тісній взаємодії з усіма видами культурних і побутових. Планувальні елементи міста стали розуміти як оптимальне поєднання житлових, промислових, обслуговуючих соціально-культурних функцій, об'єднаних у виробничо-сельбищні райони.

У світі відбувається інтелектуалізація суспільства, намітився якісно новий його стан, названий інформаційною цивілізацією. Як наслідок, містоутворююча база послідовно змінює свою функцію. Центр ваги матеріального виробництва поступово зміщується. Розумовий потенціал населення використовують у науці, інформаційному процесі, науковому обслуговуванні виробництва, підготовці кадрів. У формуванні простору великого міста важливу роль набули наукові й науково-виробничі комплекси, що не являють екологічну небезпеку і розташовані поблизу житлової забудови.

Виділили дві планувальні моделі: перша, дискретна, в якій виробничо-сельбищні райони з невеликими виробництвами розташовані на периферії, і друга, де промисловість сконцентрована в декількох укрупнених зонах значної довжини, а сельбищна зона розташована між ними чи паралельно.

Населені пункти розглядали як складову єдиної планувальної системи агломерації, в якій окремі частини втрачають ізольованість чи доповнюють одна одну. За рахунок розвиненого культурно-просвітнього сектора і багатогалузевої промисловості з місцями прикладення праці різноманітного профілю велике місто-метрополія притягує жителів більш дрібних поселень. З іншого боку, воно може передавати частину своїх функцій містам-сателітам, наприклад, нічний, або активний заміський відпочинок, розгорнуту мережу розваг і навіть частину кооперованої

промисловості, включаючи філії великих підприємств.

Місто наділяється подвійними функціями, з одного боку, внутрішньоміськими, а з іншого — агломераційними. Тоді його просторово-планувальна структура підкоряється цим функціям, і планувальні елементи диференціюються за призначенням. В їхній сутності відбивають переважне використання територій.

Ще один напрямок стає пріоритетним. Це реконструкція, якій почали віддавати перевагу. Вона дозволяє скорочувати обсяги будівництва на вільних територіях і більш раціонально використовувати природні земельні ресурси.

В умовах реконструкції центрів міст, насичених історично цінними будинками й ансамблями, до великомасштабних змін планувальних структур підходять обережно. Тим більше, що в сучасному великому місті можлива інтеграція функцій у таких планувальних зонах, як комплексні територіальні райони. У них житлові утворення, що тяжіють до виробництва, сполучаються з розвиненим громадським обслуговуванням, розташованим в особливій поліфункціональній підзоні районних центрів. Цьому теоретично має передувати директивне перепрофілювання підприємств у бік безвідходних виробництв і створення науково-виробничих комплексів, що не чинять істотного впливу на забруднення навколишнього середовища.

В останні роки починає працювати економіко-правова система, при якій за забруднення навколишнього середовища стягуються дуже високі штрафи порівняно з інвестиціями у впровадження пристроїв, що знижують викиди до рівня ГДК. Це стимулює підприємства не тільки до впровадження таких пристроїв, але навіть зміну профілю виробництва.

У значних містах системи загальноміського центру багатофункціональні. Тут поєднуються не тільки місця прикладення праці — адміністративно-управлінські й соціально-побутові установи, але і розміщуються житлові комплекси. Така інтеграція функцій центру перешкоджає сприйняттю забудови в неробочий час як «мертвого міста».

Зміна призначення і створення багатофункціональних систем при всій тактовності підходу неминуче спричиняє трансформацію забудови, знос і будівництво нових будинків, а це вступає у суперечність з установкою на збереження історичної спадщини. Тому містобудівники пропонують використовувати третій вимір — широко освоювати підземний простір. Вважається, що розміщення під землею споруд не порушує вигляд старої забудови — це перспективний напрямок, здатний пом'якшити проблему (наприклад, підземні торгово-пішохідні вулиці у м. Норсбрук

(США), у м. Единбург (Англія), підземні торгово-рекреаційні комплекси на Манежній площі у Москві та на площі Незалежності у Києві).

При розробці планувальної структури та безперервно територіальному зонуванні міста виходять з передумови великої і все зростаючої рухливості населення, інтенсифікації руху й насиченості вулиць транспортом. Тому в основу містобудівних рішень закладають інженерно-планувальну систему, створену для забезпечення перевезень і названу транспортною інфраструктурою. У взаємному погодженні планувальної й транспортної структур міста визначають пріоритети для інтенсивного освоєння території. Транспортне забезпечення впливає і на вибір місця розташування найважливіших об'єктів загальноміського значення, виробництва й сельбищних територій.

Міські магістралі, лінії громадського вуличного і позавуличного транспорту є найбільш стабільними елементами планування й у силу цього визначають геометрію плану міста, закріплюють зони оптимальної транспортної доступності, високої концентрації міських функцій і населення. Через високу вартість ця інфраструктура має велику інерцію і з часом може не відповідати динаміці розвитку транспорту. Тим більше, що вона важко піддається прогнозуванню, а діючі нормативи усереднені та відірвані від конкретної транспортної ситуації, що склалася в певному місті.

Завдання створення транспортної інфраструктури особливо складне в місті, яке підлягає реконструкції, де транспортну схему доводиться накладати на систему існуючих вулиць і магістралей, погоджувати зі сформованою інфраструктурою зовнішнього транспорту агломерації. У такій ситуації шукають компроміс, але завжди намагаються вивести транзитні шляхи з центру міста. Передбачають об'їзні магістралі на периферії й організовують резервні ємкості для відстоювання транспорту, не допущеного в заборонні зони.

Уже у 80-х роках визнали, що складність створення транспортної інфраструктури полягає в тому, що вона має бути життєва на будь-якому етапі розвитку міста. У протилежному випадку частина цієї системи може бути не реалізована чи потрібне буде істотне її коректування. Містобудівники установили, що й іншим ідеям, що закладаються в генеральні плани міст, не призначено було втілитися в життя. І це незважаючи на діючу в той час систему твердого планування і централізованого інвестування. Тоді намітилася тенденція розробки динамічних моделей міст, у яких передбачали альтернативи розвитку. На цій базі здійснювався перехід від розробки твердого генплану до гнучкої

проектно-планувальної системи.

Така тенденція завойовувала все більше визнання під дією ще одного найменш вивченого тоді аспекту просторово-планувальної організації міських територій. Це проблема співіснування людини й природи.

Активна соціально-господарська діяльність у містах пов'язана з інтенсивним тиском на природне середовище, а її забруднення призводить до падіння ефективності цієї діяльності, тому в суспільстві сформувалося уявлення про єдність економічних і екологічних інтересів.

У розвиток цієї тези в містобудуванні виникла концепція створення антропо-екологічних інфраструктур. Під цим маються на увазі єдині системи культивованих і природних міських ландшафтів, що включають: забудову, шляхово-транспортні системи й промисловість, паркові комплекси і натуральні зелені масиви, штучні та природні водні басейни. Боротьба із забрудненням навколишнього середовища в результаті містобудівного освоєння не може бути ефективною без створення планувально-цільних інфраструктур, у яких господарська діяльність сполучається з формуванням комплексу заходів, спрямованих на збереження й поліпшення природного середовища. Основна мета таких структур полягає в забезпеченні екологічно стійкої ситуації на територіях міста і постійного рівня викидів, що не перевищує ресурси природи до самовідновлення. Існують два шляхи скорочення тиску на навколишнє середовище. По-перше, технологічні й технічні заходи, спрямовані на удосконалювання виробництва і машинного парку, по-друге, містобудівний, суть якого полягає у блокуванні шкідливого впливу виробництв і автотранспорту методами планування і благоустрою.

Для скорочення споживання ресурсів території намітилася тенденція концентрації виробництва на базі комбінованої й кооперованої промисловості. Такий метод створює передумови для влаштування єдиних очисних споруд, комплексних захисних зон навколо промислової й, у кінцевому підсумку економічної ефективності екологічних заходів. Однак він здатний викликати локальне підвищення рівня забруднення середовища внаслідок підсумовування викидів.

Альтернативною тенденцією просторової організації виробництва є її децентралізація. У результаті може бути забезпечене рівномірне підвищення рівня фонового забруднення, що не перевищує нормативного. Однак при цьому зростають витрати на природоохоронні заходи, збільшується споживання територіальних ресурсів. Доцільно створювати захисно-охоронні пояси навколо промислової зони. Крім того, можлива поступова акумуляція шкідливих викидів по всій площі міста, здатна

призвести до якісних зрушень в екологічній ситуації.

Тиск на навколишнє середовище міського транспорту має багато аналогій із промисловістю. Концентрації потоків автомобілів на магістралях міського й районного значення можна протиставити розосередження потоків по багатьох вулицях і провулках. Виникають ті ж проблеми викидів: локально-лінійні у першому випадку і дисперсні у другому. На загазованість повітряного басейну накладається істотний вплив ще одного фактора – шуму. Його розподіл по всій площі міста недопустимий, а створення шумозахисних смуг уздовж багатьох вулиць нездійсненне, оскільки вимагає значних територій.

Обидва напрямки просторової організації виробництва і транспортних потоків мають позитивні й негативні властивості. Тому при розробці антропо-екологічних інфраструктур необхідний порівняльний аналіз можливих підходів до планувально-містобудівельних рішень, заснований на оцінці проблем протистояння природного комплексу і промислово-транспортного тиску міста.

Відійшло в минуле прагнення одержати необмежені вигоди від існуючих заводів і фабрик шляхом простого екстенсивного нарощування виробництва, коли інша інфраструктура міста стає другорядною й підлеглою розвитку містобудівної бази.

Викладені вище містобудівні концепції закладалися у генеральні плани міст. Ці плани фіксують картину бажаного й наміченого до реалізації у майбутньому, через визначений час —5–10, а іноді і 20–25 років (рис. 5.1).

### **Контрольні запитання**

1. Якими факторами керуються, визначаючи пріоритетні напрямки розвитку міст і містоутворюючої бази?
2. Яким уявляється механізм регуляції антропогенних і природних систем регіонів і реалізації економіко-господарських програм?
3. Який документ можна протиставити твердому генеральному плану розвитку агломерацій?
4. Які традиційні функції міста враховують при його просторовій організації?
5. Яка еволюція концепцій розвитку міст за останні 100 років?

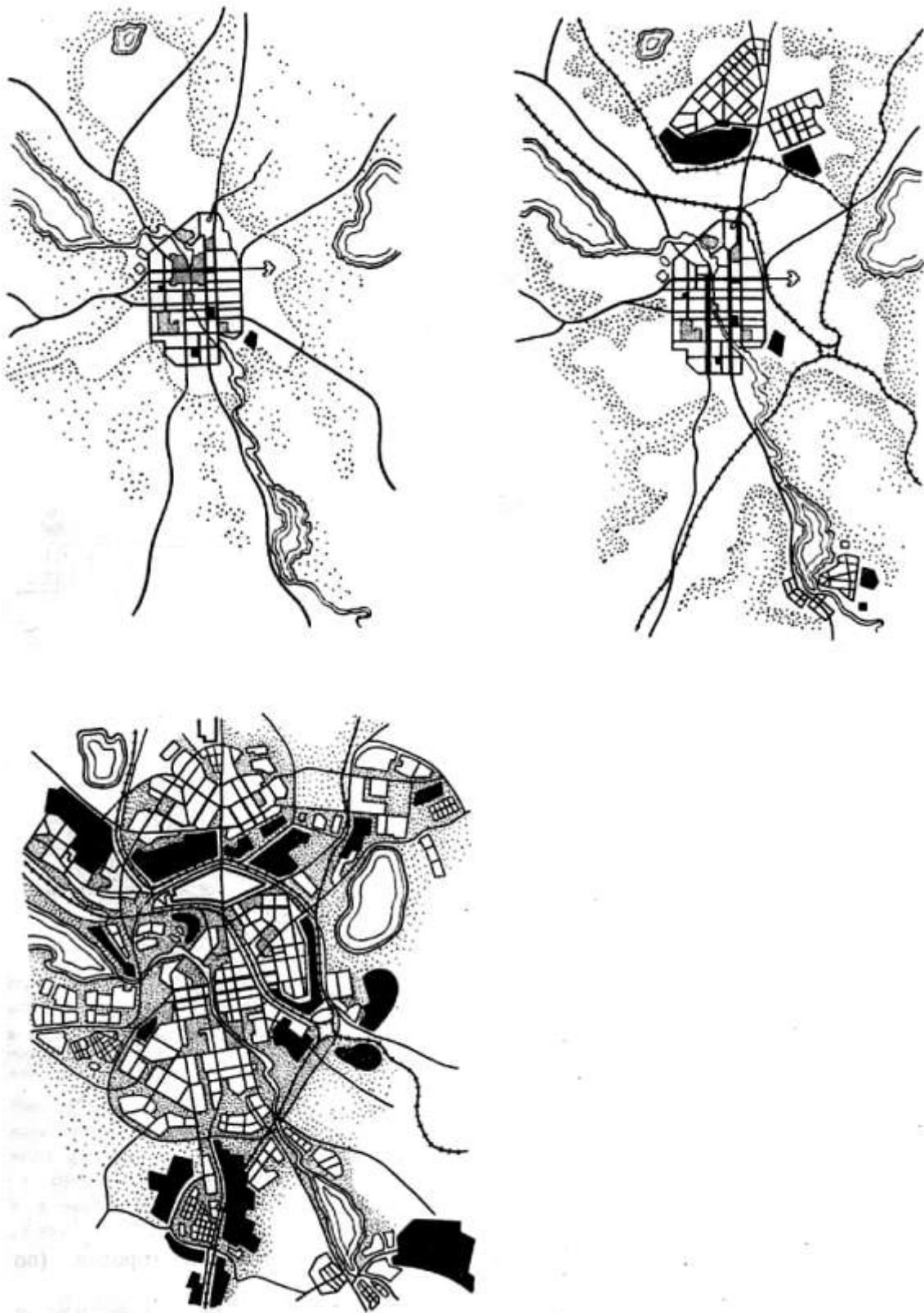


Рис. 5.1 – Компактно-концентричний розвиток міста