

1. *Аграрна реформа в Україні. Законодавчі і нормативно-методичні документи (1990-1996) / За ред. акад. УААН М.Зубця. – К., 1996.* 2. ДБН Б.2.4-1-94 “Планування і забудова сільських поселень”. *Мінбудархітектура України. – К., 1994.* 3. *Бистряков І.К., Литвинова Л.І., Майборода І.І., Хохол Ю.Ф. Архітектурно-просторова організація сіл. Питання реконструкції. – К., 1991.*

УДК 711.424

Гвоздик Л.П., Кузьмич О.І.

Рівненський державний технічний університет, кафедра МБГ

ПЛАНУВАЛЬНО-ПРОСТОРОВА СТРУКТУРА ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЦЕНТРУ

© Гвоздик Л.П., Кузьмич О.І., 2000

Викладені деякі особливості формування загальноміського центру під впливом позатранспортного руху. Запропоновано узагальнену схему соціально-просторових зв'язків за принципом центрпритяжіння. Виявлені просторово-планувальні і архітектурно-естетичні аспекти організації позатранспортного руху в центральній частині міста.

Проблеми, пов'язані з організацією позатранспортного (пішоходного, велосипедного і ін.) руху стосуються середніх і великих населених пунктів тому, що у масштабах значних міст їх вирішення вважається специфічним і має особливий характер через великі території центру і відстані, які потрібно подолати під дією часто несприятливих природно-кліматичних умов [1]. Більшість українських міст впродовж багатьох років зберігає достатньо компактне центральне ядро забудови з радіусом 3-4 км. Для прикладу, принцип проектування загальноміського центру Києва, в основу якого був покладений генеральний план міста, передбачає формування центру на обох берегах Дніпра. Зараз центр Києва розмістився на правому березі Дніпра і розвиток його частини на лівому березі є принципово новим, прогресивним рішенням для столиці України. Практика містобудування свідчить про доцільність формування центрів міст на обох берегах рік. До таких міст, наприклад, належать Варшава, Щецин, Слупськ у Польщі.

Планувальне рішення центру Харкова спирається в основному на ті ж принципи, що і Києва – чітке функціональне зонування з розміщенням зони відпочинку вздовж ріки Харків створюють виразну архітектурно-просторову композицію прилеглих схилів. Міський центр вирішено порівняно компактно, що характерно для міст, чисельність населення яких перевищує мільйон.

Планувальна композиція центру зумовлюється величиною міста, його народногосподарським профілем, транспортною системою, природними умовами та іншими факторами. Серед них одну з головних ролей відіграє організація системи магістралей і транспорту.

У Києві, Харкові та багатьох інших середніх і великих містах з радіально-кільцевою планувальною структурою вирішення позатранспортної проблеми центру, незважаючи на різницю в кількості населення, має багато спільного.

У багатьох працях з містобудування наводяться принципи організації руху транспорту в містах і їхніх центрах (прокладання наскрізних або дотичних до центру магістралей,

влаштування таких, які підводять до кільцевих магістралей), коли головні і міські магістралі створюють зручну транспортну доступність до центру [2, 3].

Вирішення сітки магістралей Луцька, Рівного, Житомира і інших обласних міст також передбачає розвантаження їх центрів влаштуванням хордових, кільцевих або напівкільцевих магістралей.

Прикладом вдалого вирішення загальноміських пішохідних зон в системі позатранспортного руху може бути польське місто Щецін, яке в 3,5-4 рази менше ніж Київ. Це не може не відбитись на прийомах його планування. Навколо центру Щеціна створена кільцева автомобільна дорога, яка повністю виключає транзитний рух всередині його. На території центру передбачені тільки місцеві дороги. Заслужує на увагу організація торговельного центру на обох берегах ріки Одер як пішохідної безтранспортної зони, що створює зручності для населення.

Влаштування подібних центрів в наших містах, які реконструюються, сприятиме кращій організації торгівлі, більшій безпеці населення, чіткій диференціації пішохідних і транспортних потоків.

У сучасних умовах принципово важливим засобом може стати розвиток цілісних систем пішохідних просторів, які пронизують місто. При їх відповідному формоутворенні вони можуть дати наскрізні зв'язки, які об'єднують все місто, внесуть в нього необхідну традиційну співмасштабність людини і архітектури.

Мережа позатранспортних комунікацій (зокрема, пішохідних просторів) спроможна виконувати не тільки функцію просторової інтеграції, зв'язану з удосконаленням елементів планувальної структури міста, але і нести певне архітектурно-естетичне, соціальне навантаження.

Щоб уявити собі в загальному вигляді характер і структуру мережі позатранспортних комунікацій, очевидно, слід з'ясувати основні особливості і закономірності таких видів пересування.

Перш за все необхідно зазначити характерну для них малу швидкість руху. Отже, для того, щоб виключити можливість виникнення сенсорного голоду від візуальних контактів з середовищем, необхідно забезпечити якість і різноманітність просторів руху. Тому появу мережі трас для позатранспортного руху потрібно розглядати як стимул до удосконалення міського середовища, що є важливим фактором на сучасному етапі розвитку українських міст. Позатранспортні види руху достатньо конкурентноздатні відносно до міського транспорту на віддалі від 1,5 до 3 км. З цього можна зробити висновки, що за параметрами з огляду рентабельності пересування за часом мережа позатранспортних комунікацій не повинна перевищувати розміри сельбищно-планувального району, тобто основної ланки планувальної структури міста. Очевидно, траса протяжністю більше 2-3 км стане швидше винятком, ніж правилом. Прокладати такі траси можна в руслі існуючих головних транспортних магістралей, по набережних і заплавах рік, по непридатних для забудови територіях, які можуть бути перетвореними в зелені зони відпочинку.

Отже, можна накреслити в загальному вигляді структуру системи позатранспортних комунікацій міста. Вона повинна складатися з окремих мереж, що входять в комунікаційні структури центру міста і його районів.

Крім цього, сюди можна включати протяжні зв'язуючі траси, про які згадувалося вище. Потрібно зазначити, що більш правильно мережу позатранспортних комунікацій слід називати підсистемою тому, що вона в основному підпорядковується і формується під впливом функціональної інфраструктури міста.

До цього слід додати, що вся існуюча зараз система окремих споруд, пішохідних тротуарів, бульварів, скверів і ін. не є фактично системою мережі, що проводить нерозривний позатранспортний рух. До головних недоліків та найнебезпечніших видів контактів позатранспортного і транспортного рухів належать:

- а) переривання цих просторів багаточисленними потоками транспорту;
- б) невідповідність розташування багатьох центрів притягання великих мас людей;
- в) суміщення транспортного і позатранспортного рухів в одному рівні вуличного простору.

Усі названі елементи існуючої мережі просторів для пішоходів тією чи іншою мірою повинні міститися у структурі підсистеми, але як головний резерв для її формування необхідно використовувати міжмагістральні території.

Фіксуючи традиційну ситуацію з пересуванням по периметру в межах вуличного простору, пропонується розкривати можливості проникнення пішоходів всередину, зміщуючи головну функцію у внутрішній простір забудови центральної частини міста.

При цьому потрібно знайти найбільш доцільну, відповідно до реального характеру руху, форму архітектурно-планувального рішення підсистеми позатранспортних комунікацій. Накопичений теоретичний і практичний досвід показує, що всі або майже всі соціально-просторові зв'язки в місті мають центропритяжний характер. Загальноміський центр як специфічний простір, насичений переважно унікальними функціями, приваблює до себе безліч людей. Аналогічну роль на відповідному рівні виконують планувально-функціональні зони загальноміського центру. Як показали спостереження, кожний окремих елемент функціональної інфраструктури також має значення фокуса притягання в локальному масштабі: принцип центропритяжіння діє на всій території центральної частини міста і на будь-якому рівні соціально-просторових зв'язків. Ця закономірність не може не знайти свого відображення в морфологічній структурі підсистеми позатранспортних комунікацій. При цьому потрібно зауважити, що періодично відбувається обернений перерозподіл маси людей – маятникові пересування, але це не змінює загальної структури зв'язків в місті тому, що обернені пересування відбуваються по тих самих каналах.

Практика містобудування свідчить, що принцип центропритяжіння найсуттєвіше впливає на формування і розвиток системи пішохідних просторів в багатьох центрах міст світу. Підтвердженням цього є, наприклад, відтворена мережа пішохідних просторів у місті Хук (Великобританія). Вказаний принцип яскраво відображений в структурній побудові пішохідних просторів. У центрі сконцентрована їх більша частина, але при цьому спостерігається зародження локального підцентру системи цього міста на прилеглий до центру території. Висновок про центропритяжний характер позатранспортних зв'язків і зростання щільності пішохідного руху навколо потужного фокуса тяжіння, також підтверджує Нью-Йоркський Світовий торговий центр [4].

Отже, принципи центропритяжіння, очевидно, можна вважати як одну з основ побудови планувально-просторової структури загальноміського центру міста. При цьому необхідно врахувати, що найзручніші шляхи досягнення мети будуть такі, які проходять по найкоротших віддалях. Збирання людських потоків в більш великі буде здійснюватися поступово, відповідно до того, як діє принцип центропритяжіння: по всій території, розповсюджуючись як на центр міста, групи (комплекси) громадських будівель і об'єктів, так і на окремі об'єкти-фокуси тяжіння в межах локальних ділянок забудови центральної частини міста.

Збираючись у локальні вузли, потоки мас людей зможуть потрапляти в вузли іншого рангу – фокуси-буфери на прилеглий до центральної частини території, зокрема і транспортні вузли обслуговування пішохідних зон міського центру.

Отже, стане можливо створити єдину поліфункціональну підсистему внутрішньотранспортних комунікацій міста, що пронизують його територію і є складовою частиною загальної комунікаційної системи позатранспортного руху в центральній частині міста, причому:

1. Кліматичні і територіальні особливості міст не можна вважати за перешкоди для організації підсистеми позатранспортних комунікацій.

2. Підсистема позатранспортних комунікацій міста може і повинна стати суттєвим інтегруючим фактором планувальної структури загальноміського центру. Вона може розглядатися як значний стимулюючий фактор удосконалення архітектурно-естетичних якостей міського середовища.

3. Оптимальні параметри складових позатранспортних комунікацій повинні відповідати розмірам основних елементів планувальної структури міста, а отже, вкладатися в межі центральної його частини.

4. Основним принципом, за яким необхідно будувати планувальну структуру підсистеми, необхідно вважати принцип центропритяжіння соціально-просторових зв'язків будь-якого рангу на всій території центральної частини міста.

5. Найбільш зручні комунікаційні зв'язки повинні пролягати за найкоротшими відстанями від початкової точки до мети пересування. Щільність трас поблизу кінцевого пункту слід збільшувати. Тут необхідно частково відійти від принципу геометричної доцільності і врахувати максимум можливих напрямків руху.

Більшість наведених положень можуть бути рекомендованими для використання в містобудівельному проектуванні.

1. Фомин Г.Н. Градостроительство и архитектура: Проблемы и пути совершенствования. – М., 1989. 2. Алферов И.А., Антонов В.Л., Любарский Р.Э. Формирование городской среды (на примере Харькова). – М., 1977. 3. Фомин Г.Н. Основы теории градостроительства. – К., 1997. 4. Велев П. Пешеходные пространства городских центров. – М., 1983.

УДК 711.4.168

Березовецька І.А.

Львівський державний аграрний університет

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ ТА ЗАВДАННЯ РЕКОНСТРУКЦІ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ

© Березовецька І.А., 2000

Проникнення в еволюцію архітектурного простору села, вивчення та виявлення тенденцій його перетворень дозволять з більшою вірогідністю намітити шляхи реконструкції, не порушуючи природні процеси, повніше врахувати роль середовища в історично сформованому поселенні. Розкриття місця і ролі села в екосистемі сприятиме вдосконаленню архітектурного простору села, збереженню і відновленню природних ресурсів, досягненню рівноваги в системі “природа – людина”.