

ПРАКТИКА ФУНКЦІОНУВАННЯ, ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ НОРМУВАННЯ СІЛЬСЬКИХ ВУЛИЦЬ

© Гнесь Л. Б., 2018

На основі здійснених автором у 2016 р. натурних досліджень кварталів садибної забудови, запроєктованих і реалізованих у 60–90-х роках ХХ ст. в селах Київської, Львівської, Хмельницької областей, проаналізовано практику нецільового використання мешканцями просторів сільських вулиць з різними типовими профілями. Подано рекомендації стосовно ощадного використання територіальних та будівельних ресурсів під час проектування вулиць в сільській садибній забудові без шкоди для їх функціональних та естетичних якостей.

Ключові слова: сільські вулиці, стихійна реконструкція сільських вулиць, ширина вулиць, сельбищні території сільських поселень.

Постановка проблеми

За останні чверть століття в Україні, і зокрема в українському селі, відбулись і продовжують відбуватися докорінні зміни, які так чи інакше неминуче відображаться на житті села, його просторовій організації. Відійшла у минуле епоха соціалізму, з її колективними формами ведення сільського господарства на основі колгоспів і радгоспів, ідеологічними установками на всіляке обмеження, витіснення і навіть фізичну ліквідацію індивідуального приватного господаря – носія згубних для соціалізму ідей приватності, ринкового господарства. Вже починають забуватися ті часи, коли держава, з одного боку, монопольно вирішувала за селян, як і де їм жити та господарювати, а з іншого боку, заради соціалістичних доктрин, мирилась із низькою ефективністю колгоспів і радгоспів і значною мірою брала на себе забезпечення села соціально-побутовим обслуговуванням, транспортною та інженерною інфраструктурою. Зважаючи на гігантські затрати, які необхідні для вирішення цих проблем у масштабах всієї країни, виглядало цілком логічним, що кращими рішеннями були саме ті, що були менш ресурсоємними, дешевшими. Саме таку позицію обстоювали чинні тоді проектні містобудівні норми, і на той соціалістичний час з позиції державних чиновників це було цілком правильно.

Перехід країни на рейки ринкової економіки поставив перед українським селом завдання самостійного господарювання, самоорганізації у сфері побутового обслуговування, розвитку інженерної інфраструктури. Очевидно, що проведені земельна і адміністративно-територіальна реформи, які розпочались в Україні, разом із очікуваним запровадженням ринку землі, також істотно позначаються на організації сільської забудови. Локальні українські трансформації відбуваються паралельно з активною інтеграцією України в ЄС, а також з глобальними світовими процесами – впровадженням в життя засад врівноваженого розвитку людської цивілізації, одним із постулатів якого є ощадне використання планетарних ресурсів, і територіальних ресурсів зокрема. Стосовно України з її родючими чорноземами, актуальним завданням є оптимізація розпланувальних рішень територій села, забудови, садиб, вулиць. Важливо і необхідно досягти рівноваги між критеріями економічності, естетичності та господарсько-побутової доцільності. І у цій сфері важливу роль відводять питанням нормування забудови села.

Наприкінці 2015 р. в Україні розпочались роботи з оновлення містобудівних проектних норм ДБН 360-92** Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень [1], які з

кількома незначними поправками діють в країні понад чверть століття². В мережі Інтернет опубліковано проект нових норм з дещо зміненою назвою – “Містобудування. Планування і забудова територій”. Науковці і архітектори-практики обговорюють ці напрацювання. У зв’язку з цим важливо, щоб у нових нормах було достатньо повно представлено інтереси українського села, щоб належна увага приділялася питанням формування сільської забудови, зокрема сільської садиби та сільських вулиць, як головних її структурних елементів.

Разом з тим, аналіз першої редакції нових проектних норм свідчить про те, що в них є певне нехтування дотичних до села змін і реформ, які відбулись в Україні за останні десятиліття. Натомість фактично пропонують розглядати сільську забудову по суті так само, як це робили в епоху соціалізму, коли земля була державною власністю. Відтак у свідомості людей і проєктантів зокрема земля нічого не коштувала, а тому могла використовуватись не завжди ефективно та просто марнотратно. Аналогічні претензії, що зумовлені потребою оперативного оновлення проектних норм, особливо в епоху докорінних соціально-економічних трансформацій, можна висунути і до чинних на цей момент ДБН Б.2.4-1-94 “Планування і забудова сільських поселень” [2], а також до ДБН В.2.3-5-2001 “Вулиці та дороги населених пунктів” [3].

Наслідком проектування на основі зазначених проектних норм є вражаюче одноманітні нові житлові квартали сільської забудови практично у всіх областях України. Розробляючи генеральні плани сіл чи формуючи нові квартали сільських територій, проєктанти постійно використовують дуже вузьку палітру архітектурно-розпланувального рішення, своєрідний типовий штамп, який не змінюється як мінімум 60 останніх років. Це сільська вулиця, обабіч якої розплановуються садиби – прямокутні у плані парцелі, ширина яких по фронту вулиці становить 15–25 м і заглибки 40–60 м. Житлові будинки формують лінію забудови вздовж вулиці, щодо червоних ліній вулиць. Однак навіть побіжні спостереження за реальною еволюцією сільської забудови свідчать, що цей “проектний штамп” зовсім не такий досконалий, коли він стикається з насущними потребами селянина. Про це свідчать численні зміни в реалізованих згідно з проєктами сільських вулиць, до яких вдаються мешканці, а також різні варіанти практичного використання вуличних просторів. Такі самочинні трансформації забудови сільських вулиць є доволі цікавим ємким пластом нагромадженої інформації, якому досі не приділялось належної уваги з боку дослідників українського села.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Переважає більшість науковців обмежувались питаннями функціональної структури народного сільського будинку – В. М. Мещеряков, З. В. Моїсеєнко, В. П. Самойлович, В. В. Смоляк, З. А. Петрова, П. Т. Юрченко, Ю. Ф. Хохол, О. І. Колодрубська. Просторово-архітектурні аспекти реформування соціальної інфраструктури сіл України відображено в працях В. О. Огоньок, О. П. Чижевського та ін. Над розплануванням територій сільських поселень і фермерських господарств працювали Г. К. Лоїк, А. В. Степанюк, А. Н. Кондухов, А. Б. Михайлов, Н. П. Кончуков та ін. Цікаві практичні напрацювання в галузі проектування сучасного сільського будинку і садиби виконав А. П. Калініченко. Архітектурно-планувальній організації сільської садиби присвячено праці В. А. Ніколаєнко. Проте здебільшого всі ці дослідження виконано у межах комуністичних доктрин і обґрунтовано на досвіді розвитку соціалістичного українського села. Питання ж формування забудови села, і вулиць зокрема, в Україні у нових соціально-економічних умовах ринкової економіки досі залишаються малодослідженими.

² Необхідно зазначити, що самі норми ДБН 360-92** Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень по суті мало чим відрізнялись від попередніх аналогічних норм, які розроблено і були чинними в СРСР, та являли собою значною мірою їхнє україномовне повторювання. Віддаючи належну шану науковцям, які, розробивши ці норми, дуже оперативно і політично грамотно відреагували на здобуття Україною незалежності, потрібно зазначити, що з позиції сьогодення і норми не враховують фактів зміни соціально-економічної формації в Україні, переходу до ринкової моделі економіки, реформ, що стосувалися українського села, не ґрунтуються на найновіших здобутках науково-технологічного прогресу, а відтак не відображають запитів і викликів сучасності і тим більше – перспектив еволюції українського села.

Мета дослідження – вивчити та проаналізувати практику самочинних змін і реального використання вуличного простору, запроектованого архітекторами, та виявити перспективні тенденції формування сільської вулиці з урахуванням сучасних реалій і народних традицій.

Методика та об'єкти дослідження – натурні обстеження вулиць³ в кварталах, запроектованих і реалізованих у 60–90-х роках ХХ ст., в деяких самочинних трансформаціях, не цільового використання вуличних просторів їх мешканцями у селах Київської (с. Пасківщина, Трубівщина, Плесецьке, Аркадіївка, Гавронщина), Львівської (с. Басівка, Вузлове, Малечковичі, Наварія, Нагоряни, Соколівка), Хмельницької (с. Бесідки, Варивідки, Вільшаниця, Водички) областей. Дослідження супроводжувались фотофіксацією, схематичними обмірами, інтерв'юванням мешканців.

Виклад основного матеріалу

Як відомо, під час проектування кварталів житлової забудови села архітектори основну увагу приділяють природним чинникам, орієнтації житлових будинків, конфігурації вуличної мережі в плані, функціональним аспектам тощо. Профілі вулиць, проїздів, як правило, приймають майже автоматично щодо детально опрацьованих типових рішень (рис. 1) згідно з ДБН В.2.3-5-2001 “Вулиці та дороги населених пунктів”, Додаток В [3]. Потрібно визнати, що за умови якісної реалізації зазначені профілі забезпечують комфортний простір, як з позиції їх утилітарного використання, так і з позиції формування сприятливого психологічного середовища. Нерідко трапляються також відхилення від рекомендованих профілів як в бік звуження (в історично сформованій забудові села), так і в бік розширення, інколи значного, наприклад у кварталах, запроектованих для переселенців з чорнобильської зони (рис. 2).

Натурні обстеження території забудови житлових кварталів, зведених за останні півстоліття у селах зазначених областей, засвідчили, що пропоновані чинними проектними нормами і впроваджені у практику параметри поперечних профілів сільських вулиць загалом відповідають їх функціональному призначенню, а також сприяють формуванню візуально комфортного середовища сільської вулиці (рис. 2). Однак ці самі дослідження виявили низку явищ, які не вписуються у закладену генпланом проектну модель функціонування і вигляду сільської вулиці. Ці відхилення від проектної моделі виникають у процесі життєдіяльності домогосподарств внаслідок стихійної самодіяльності господарів прилеглих садиб. Вони, як правило, не працюють на імідж сільської вулиці і особливо рельєфно виділяються у випадках, коли, розташовуючись вздовж вулиць, мають рекомендовану нормами ширину 15–20 м і глибину 40–60 м, тобто площу 0,08 – 0,12 га. Такі параметри садиби розцінюють їх власники як явно недостатні ні для ведення присадибного господарства, ні для розміщення необхідних господарських будівель, ні для паркування та обслуговування крупногабаритної сільськогосподарської техніки. Відтак нестачу площі садиби чи незручні параметри селяни намагаються компенсувати за рахунок територіальних резервів сільських вулиць, тобто знаходять ефективніше, на їх погляд, функціональне використання смуги між проїзною частиною сільської вулиці і огорожами садиб. У межі цієї смуги входять узбіччя проїзної частини, водовідвідна канава зі стабілізаційними ділянками обабіч, тротуар, смуга зелених насаджень, газон між тротуаром і огорожею садиби (рис. 1). Можна виокремити такі варіанти використання смуги між проїзною частиною сільської вулиці і огорожами садиб:

1 – для тимчасового і постійного паркування сільськогосподарської техніки і реманенту, їх ремонту та поточного технічного обслуговування (рис. 3);

2 – для складування різноманітних будівельних матеріалів (пісок, щебінь, камінь, цегла, блоки, з/б плити перекриття, з/б кільця та інші конструкції, колоди дерева-кругляка, дошки і бруси, труби, ями з вапном та ін.), причому досить часто схоже складування має ознаки постійного, багаторічного і не пов'язане із можливим поточним ремонтом об'єктів садиби (рис. 4);

³ Міжміські дороги та магістралі, які пронизують села, виведено за межі предмету дослідження як такі, що споруджують не як власне сільські вулиці, які контролюються і ремонтуються дорожніми службами, і, відповідно, зазнають найменшого впливу з боку самодіяльності селян.

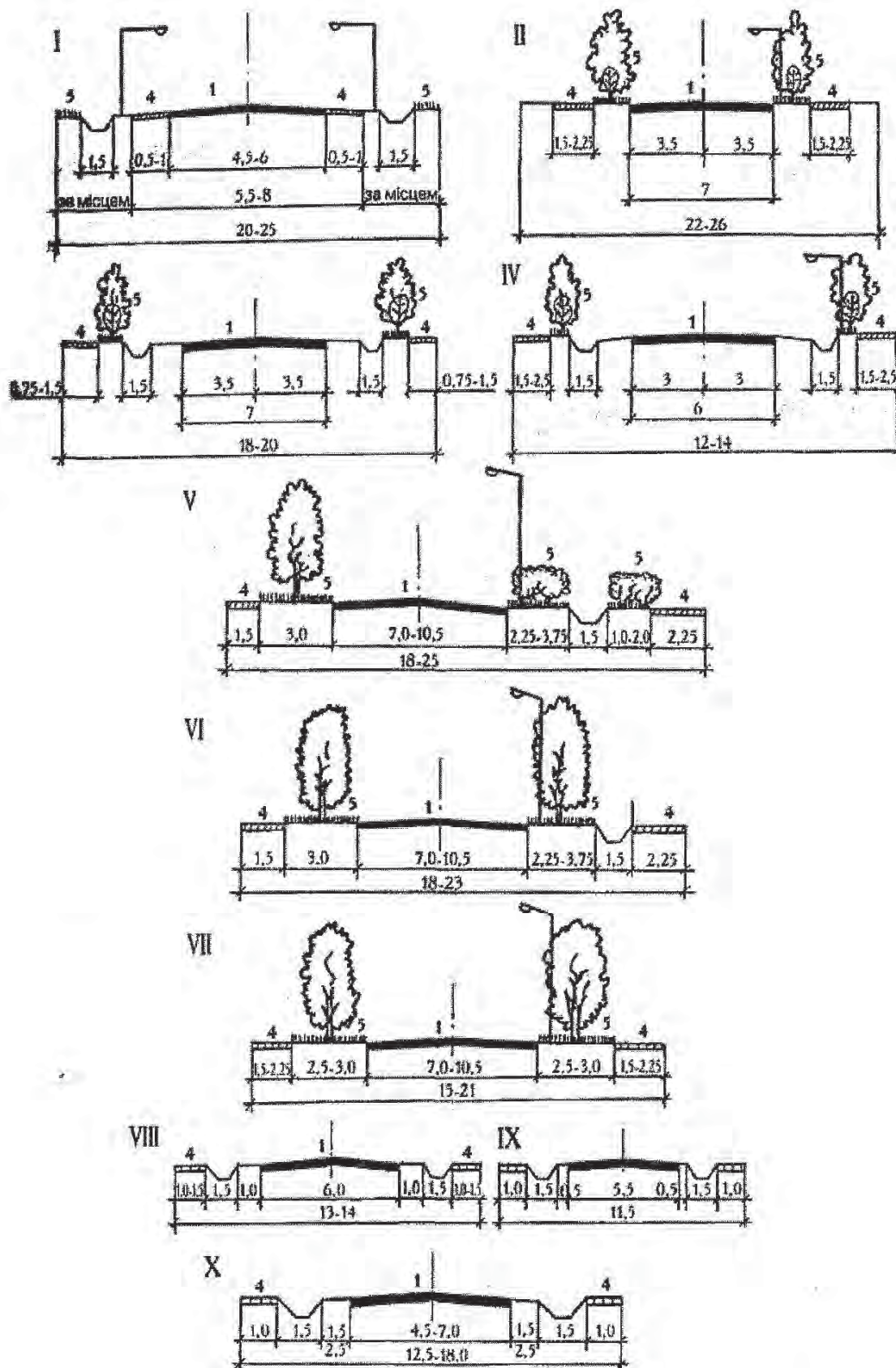


Рис. 1. Типи поперечних профілів селищних та сільських вулиць (доріг): I – селищні дороги; селищні вулиці; II – у багатоповерховій забудові; III – у малоповерховій забудові; IV – у садибній забудові; V – VII – головні вулиці; житлові вулиці; VIII – основна; IX – другорядна (провулок); X – дороги виробничого призначення. ДБН В.2.3-5-2001. Додаток В [3]



Рис. 2. Новоутворені вулиці в селах для переселенців з чорнобильської зони⁴



Рис. 3. Постійне зберігання сільськогосподарської техніки на узбіччях вулиць



Рис. 4. Зберігання будівельних матеріалів і конструкцій в зоні узбіччя і тротуарів

3 – для тривалого зберігання побічних продуктів сільськогосподарського виробництва (солома, сіно, гичка, снопи, інколи навіть гній...) (рис. 5);

4 – для складування і зберігання паливних матеріалів (дрова, хмиз, дерево-кругляк, солома...);

5 – для влаштування вигулів для домашньої птиці (качок, курей, гусей...), причому для цього монтуються спеціальні огорожі (рис. 6) або влаштовуються спеціальні перелази для курей. Інколи для водоплавальної птиці пристосовують придорожні водовідвідні канами – як штучні водойми;

6 – як постійні стоянки транспортних засобів (вантажні авто, причепи) і навіть металевих гаражів (рис. 8);

7 – як рекреація – розміщують майданчики: ігрові для дітей, для дорослих, спортивні снаряди, пісочниці, гойдалки...;

8 – як пасовище – припинають телят, кози, випускають гусей, свиней (рис. 7);

⁴ У статті подано всі фото автора.



Рис. 5. Використання узбіччя і тротуарів під складування побічних продуктів сільського господарства (солома, сіно, дерево)



Рис. 6. Використання узбіччя і тротуарів під вольєри для свійської птиці



Рис. 7. Використання узбіччя під пасовище



Рис. 8. Радикальна експансія садиби на зону узбіччя і тротуарів

9 – як додаткову територію садиби, на якій висаджують фруктові дерева, вирощують городину; у цьому разі позначають межі такої експансії ще одним рядом огорожі, як правило, нижчої і менш капітальної, ніж основна;

10 – влаштовують будівельні майданчики, причому, нерідко ці майданчики функціонують протягом тривалого періоду розбудови садиби: роками і навіть десятиліттями;

11 – як тимчасовий розвантажувальний чи завантажувальний майданчик;

12 – під виносні місця для приватних вуличних кафе (рис. 9);

13 – просто занедбана територія, коли із цією смугою нічого не чинять, не доглядають за нею, не прочищають, в результаті чого вона заростає деревами, кущами, бур'янами, утворюючи таким чином густі непролазні хащі – своєрідний дикий живопліт, який підступає нерідко до самої проїзної частини вулиці (рис. 10). У разі такої трансформації сільської вулиці не може йтися навіть про сприйняття її забудови як осмисленої містобудівної композиції, оскільки таку вулицю асоціюють з дорогою в лісі;

14 – як альтернатива попередньому варіанту – висаджують квіти, декоративні рослини вздовж огорож смугою завширшки 0,5–0,8 м;

15 – як додаткові угіддя, на яких вирощують, скошуюють і висушують кормові трави для худоби (рис. 11);

16 – просто переносять основні огорожі меж садиби на 2–4 м у напрямку проїзної частини, залишаючи обабіч неї тільки вузькі смуги узбіч. Такі звуження сільських вулиць на практиці відбуваються дуже оперативно, протягом кількох днів. Складається враження, що всі мешканці садиб давно готові до цієї акції і лише чекають моменту, коли перший з них започаткує перенесення огорожі. Заради справедливості, необхідно зазначити, що після такого самочинного “коригування” ширини сільської вулиці, в процесі експлуатації вже не зазнає жодних із вище приведених впливів, за винятком хіба що посадки квітів. І виглядають такі істотно звужені вулиці досить репрезентабельно і охайно. У цьому разі неминуче звуження маневреного простору вулиці для в'їзду в садибу чи виїзду із неї транспорту компенсується заглибленням (приблизно на 1 м) площини в'їзних воріт в бік садиби або значним збільшенням ширини воріт.

Загалом, окрім п. 7, 9, 12, 14, 16 і частково п. 13, вся ця стихійна дорожня “самодіяльність” негативно впливає на презентабельність сільських вулиць, хоча і може інколи виглядати доволі живописною. Ще одним негативним наслідком такого функціонального звуження сільських вулиць є ліквідація водостічних каналів, відтак водовідведення відбувається по проїзній частині, що робить свій внесок в її руйнування (вимивання дорожнього полотна, утворення ям, рівчаків...).



Рис. 9. Приватні магазини і кафе в зоні узбіччя і тротуарів



Рис.10. Вигляд вулиць і бокових проїздів з незагосподарьованими узбіччями і тротуарами



Рис. 11. Використання узбіччя і тротуарів як сіножаті



*Рис. 12. Стежка завширшки 0,3–0,5 м
в пішохідному переході завширшки 2,2 м*



*Рис. 13. Використання проїзної частини
для пішохідного руху, деградація тротуарів*



*Рис. 14. Стежина вздовж садіб замість
цілого тротуару та водовідвідна дощова
канава*



*Рис. 15. Відсутність експансії садіб
на вулицях завширшки приблизно 10 м*

Необхідно зазначити, що самочинні акції із зменшення ширини сільських вулиць чи розширення функціонального спектру із використання бокових смуг набагато рідше трапляються або відсутні взагалі у випадках, якщо:

- з тих чи інших причин від самого початку ширина вулиць не перевищувала 9–10 м;
- ширина садіб вздовж фронту вулиці була понад 30 м, а площа садіб була більшою ніж 0,25 га, що дає змогу забезпечити садибу просторим господарським подвір'ям;
- з тильного боку садіб передбачено господарський проїзд (або скотопрогон).

Потрібно також зауважити, що в процесі дослідження не зафіксовано нарікань з боку мешканців, які в той чи інший спосіб зменшили ширину їхньої вулиці або на власний розсуд змінили цільове використання смуги між проїзною частиною і огороженою садиби.

Пішохідний рух сільськими вулицями з твердим покриттям здійснюється переважно проїзною частиною, незважаючи на інколи передбачені тротуари. Це пояснено тим, що:

- тверде покриття тротуарів трапляється вкрай рідко, тож пересуватись по невимоцнених тротуарах менш комфортно;

- інтенсивність транспортного руху в селах доволі низька, відповідно питання безпеки пересування по проїзній частині мешканці сіл не сприймають як пріоритетне.

Але тим не менше встановлено, що в низці ситуацій тротуари все ж таки залишаються актуальними:

- у літню спеку, особливо в південних областях, або під час дощу, нависаючи над тротуаром гілки дерев захищають від сонця чи дощу;

- у випадках, коли проїзна частина не має твердого покриття, восени чи весною та в період затяжних дощів вулиці перетворюються у суцільне місиво болота (рис. 13);

- у момент перегону пастухами череди худоби;

- для неповносправних та людей похилого віку огорожі садиб вздовж тротуарів слугують додатковою опорою (рис. 14);

- тротуари односельчани інколи використовують як місце для спілкування, особливо якщо вздовж огорож садиб влаштовані лави.

Також, у селах, важливим елементом пішохідно-вуличної мережі є переходи, які слугують для зв'язку двох паралельних вулиць, розділених садибною забудовою. Часто паралельні вулиці є достатньо протяжними і для зручностей мешканців цих вулиць інколи генпланами передбачено такі переходи. Цей прийом відомий ще з народного досвіду українського села, це “переходи”, “стежки”, “перелази”. Поперечні вузькі вулички і стежки слугували для зручності людей, і для перегону худоби, щоб зменшити втомлюваність самих мешканців і тварин, тощо. І, як доводить життєвий досвід, потреба в таких пішохідних комунікаціях є значною. Про це свідчать реально функціонуючі численні пішохідні стежки між сусідніми вулицями в історично сформованій сільській забудові, які часто просто проходять по межі двох землеволодінь. На жаль про потребу в таких поперечних зв'язках часто забувають проєктанти сучасних сільських кварталів. У результаті виникають стихійні переходи безпосередньо через садиби найтолерантніших господарів, хоча інтерв'ювання засвідчило, що вони не в захваті від того, що через їх домогосподарство проходять односельчани. Незручно почуваються і ті, що переходять через садибу сусіда. Однак і ті й інші вимушені миритися з такими незручностями, бо практична сторона справи переважає над психологічними моментами.

Необхідно зазначити, що для організації таких потрібних поперечних переходів не потрібно великих територіальних ресурсів. Дослідженням встановлено, що з функцією поперечних пішохідних комунікацій цілком справляються навіть стежки завширшки 40–50 см. Хоча у відносно нових житлових кварталах сіл закладена проєктна ширина пішохідних переходів становить приблизно 2 м, а на практиці реально фіксуємо ту саму вузьку стежку (рис. 12).

Також повчальним є той момент, коли аналогічні пішохідні стежини, а не вся ширина тротуарів слугують транзитною комунікацією для мешканців тих сіл, в яких люди все ж таки користуються тими смугами землі, що є відведеними під тротуари. Тобто практика самочинного торування мешканцями села пішохідних комунікацій свідчить, що з одного боку їх потрібно доволі багато, з іншого – що пропонується проєктними нормами ширина тротуарів обабіч вулиць садибної забудови 1,5–2,5 м (рис. 1, IV) виглядає певною мірою марнотратством територіальних і матеріальних ресурсів, а отже їх ширина може бути значно меншою.

Велосипедний рух, який, на відміну від міст, у селах існує вже давно, здійснюється винятково по проїзній частині вулиць, відтак проблем з його організацією дослідженням не виявлено.

Висновки

1. Виявлені трансформації середовища сільських вулиць являють собою наочний приклад стихійних реконструкцій містобудівного рішення, прийнятого без урахування реальної специфіки сільського способу життя, потреб господарювання. Тому ці приклади заслуговують на найуважливіше вивчення і урахування під час формування нових проектних норм, а також врахування у проектній практиці. Наявність цих самочинних трансформацій свідчить про певне насилля над реальною природою села. По суті це можна назвати прихованим і неусвідомленим конфліктом поміж проектантом і споживачем його проектної продукції. Ігнорування цього явища проектною практикою неминуче призводить до використання надлишкового простору сільських вулиць не за призначенням, а до їх захаращеності і втрати естетичності.

2. Під час проектування кварталів сільської забудови архітекторам необхідно чітко усвідомлювати, який саме тип домогосподарств домінуватиме в забудові: чи це буде по суті котеджне містечко для осіб, що не будуть займатися сільськогосподарським виробництвом, чи це буде фрагмент села з домогосподарствами, орієнтованими на сільськогосподарське виробництво.

3. З метою ощадного використання територіальних та будівельних ресурсів можна рекомендувати такі економічні прийоми формування вулиць у сільській садибній забудові:

3.1. Водостічні канали рекомендовано влаштовувати тільки з одного боку вулиці, а проїзну частину вирішувати як односхилу в бік водостічної каналу.

3.2. На вулицях із значним поздовжнім ухилом можна взагалі відмовитись від водостічних каналів і водовідведення вирішувати по двосхильній (ложкоподібній) проїзній частині.

3.3. Ширина проїзної частини вулиць може не перевищувати 4,2–4,5 м (за наявності узбіччя цього достатньо для того, щоб розминутись навіть з комбайном).

3.4. За аналогією із проїзною частиною вулиці, стосовно тротуарів, пішохідних доріжок і стежок потрібно ввести два поняття: габаритної ширини і ширини заощення. Остання може бути меншою, оскільки інтенсивність руху по цих пішохідних комунікаціях у селах вкрай низька, тобто однієї пішохідної смуги руху цілком достатньо. Отже, габарити тротуарів і пішохідних доріжок не повинні перевищувати 1,5 м, водночас як параметри заощення тротуарів цілком допустимо обмежити шириною 0,75–1,0 м (ширина заощення стежок – 0,5 м). У смугах незаощених габаритів тротуарів і пішохідних доріжок можуть висаджуватись дерева, влаштовуватись локальні фрагменти квітників, трав'яні газони.

3.5. Якщо ймовірність виконання заощення тротуарів невисока, краще взагалі відмовитись від тротуарів і пішохідний рух передбачати по проїзній частині, аналогічно як в окремих випадках це допускається для міських житлових кварталів (ДБН 360-92**, примітка до п. 3.11*). Цей прийом цілком виправданий на другорядних вулицях і тим більше – на проїздах.

4. Впровадження в проектну практику запропонованих рішень дасть змогу істотно скоротити ширину сільських вулиць до 8–10 м (на 40–75 % порівняно із рекомендованими профілями), незашкодивши їхнім функціональним та естетичним якість. Зекономлені так 2–3 м ширини вулиці з кожного боку потрібно обов'язково приєднати до садиб, де господарі використовують їх на порядок ефективніше.

5. Оскільки огорожі садиб не повинні заступати за червону лінію вулиці, діапазон ширини останніх слід доповнити шириною в межах 8–10 м.

*1. Державні будівельні норми України: Містобудування планування і забудова міських і сільських поселень ДБН 360-92**. – Видання офіційне. – К., 1993. – 142 с. 2. Державні будівельні норми України: Планування і забудова сільських поселень ДБН Б.2.4-1-94. – Видання офіційне. Міністерство України у справах будівництва і архітектури. (Мінбудархітектури України). – К.: 1994. 3. Державні будівельні норми України: Вулиці та дороги населених пунктів. ДБН В.2.3-5-2001. – Видання офіційне. – К.: Держбуд України, 2001. 4. Республиканские строительные нормы: Планировка и застройка в населенных пунктах Украинской ССР: РСН 341-86. – издание ооциальное. – К.: Госстрой УССР, 1986.*

FUNCTIONING, PROBLEMS AND PROSPECTS OF RURAL STREETS' STANDARTIZATION

© Hnes L., 2018

On the basis of the author's 2016 field researches of farmsteads development, which were designed and implemented in 60–90 years of the 20th century in villages of Kyiv, Lviv, Khmelnytsky regions, it is analyzed the practice of improper use of streets of rural settlements, with different standard sections, by their residents.

It was found that the most common parameters of farmsteads (15–10 m width, area 0,08–0,11ha) do not satisfy the needs of individual peasants, engaged in agricultural production, for proper functioning of the farmsteads. The lack of space or small width of farmsteads peasants compensate by using of spacial reserves of rural streets, such as zones between the roadway and the fences of farmsteads (roadsides, rainwater ditches, sidewalks, rows of trees or shrubs, lawns). When the width of the zone is wide enough, the owners of farmsteads use it for various functions: parking of agricultural machinery and implements, for storage of construction materials, fuel, agricultural production, as a volary and/or an aviary for livestock or poultry, or sometimes move the fencing boundaries of their farmsteads 1–4 m towards the roadway, etc.

All these examples of spontaneous reconstruction in town planning, prove that planning decisions for development of residential areas of rural settlements do not consider the specifics of the rural lifestyle and needs of management. As a result, it leads to significant changes in the planning of the streets by the residents.

Analysing the results of the researches one can notice that there is hidden and unconscious conflict between designers and consumers of their design practice. Ignoring by designers such a phenomenon as spontaneous reconstruction inevitably leads to the use of surplus space of rural streets unefficiently and to loss of their aesthetics. At the same time the researches show that such unauthorized actions of residents, as reducing the width of rural streets and variety of functional use of street's side zones, are much less common or absent altogether in cases where:

- the width of the streets do not exceed 9.10 m;
- the width of farmsteads along the front side of a street was more than 30 meters each and the area of each farmstead was more than 0.15 hectares – these parameters allow to organize a spacious homestead yard;
- or when the back of the farmsteads provides utility passage.

The author gives some recommendations for reasonable using of local and architectural resources when designing streets of rural farmsteads – reducing the width of the rural streets to 8.10 m (at 40–75 % comparing to the recommended profiles) without causing any harm to functional and aesthetic qualities. Spare 1–3 meters of width on each side of the street it is recommended to attach to the farmsteads where the owners can use them more efficiently.

Key words: rural streets, spontaneous reconstruction of rural streets, street's width, residential areas of rural settlements.