

Отже, конче необхідна розробка проекту реконструкції центральної частини міста, відповідно до якого у подальшому можуть прийматись рішення щодо надбудови, прибудови будівель і забудови вільних ділянок. Звичайно, рішення щодо ключових питань мусять прийматись в результаті загальноміських конкурсів із залученням найкращих архітекторів міста, які, ставши переможцями, водночас одержать пріоритет на право проектування забудови окремих ділянок згідно із замовленнями на розробку проектів від приватних чи юридичних осіб.

Нагадаємо, що архітектурні конкурси щодо забудови територій і окремих об'єктів з широким обговоренням їх громадськістю ще з дореволюційних часів були традицією в нашому місті. І цю традицію, на наш погляд, сьогодні треба відновити.

Проектним розробкам має передувати передпроектне загальне обстеження території щодо виявлення або уточнення демографічного складу населення, резервів території, стану інженерних комунікацій, фізичного й морального зношення будинків, рівня благоустрою. Містобудівний кадастр - банк даних про кожен будинок і кожна вулиця міста, що розробляється в Головному управлінні у справах містобудування й архітектури, сьогодні потрібен, як ніколи. Робити його треба негайно, бо через кілька років хаотична забудова, що активно ведеться в центральній частині міста, може стати ганьбою для теперішнього й майбутніх поколінь.

*Отримано 09.01.2002*

УДК 624

О.С.БЕЗЛЮБЧЕНКО, канд. техн. наук

*Харківська державна академія міського господарства*

### **ПРОБЛЕМИ ОРГАНІЗАЦІЇ СЕЛЬБИЦНИХ ТЕРИТОРІЙ**

Розглядаються аспекти удосконалення та перетворення житлового середовища, особливості існуючого міського житла в різні періоди будівництва.

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

На першому етапі радянського містобудування, під час інтенсивної індустріалізації пріоритет віддавали місцям прикладення праці, а місто уявляли як виробничо-господарський комбінат з налагодженими зв'язками між житлом і промисловістю. Тому його планувальну структуру оптимізували, виходячи з мінімізації трудових переміщень. Існу-

вала практика концентрації промисловості в спеціальних зонах з близько розташованим житлом, відокремленим санітарною зоною. Поряд з цим у великих містах промисловість розташовували дисперсно, використовуючи вільні території і вводячи її в тканину міста.

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

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

Пізніше містобудівні концепції еволюціонували в бік більшого значення пересування, екології і соціальних факторів. Нові функції міста визначалися як населення, природа, робота й пересування. Просаторову структуру міста почали уявляти як всю соціально-економічну систему, що володіє цілим комплексом функціональних зв'язків і тенденцією перманентного розвитку.

Житлова забудова з її оточенням – це природно-антропогенна система, створена для життєдіяльності людей: сну, харчування, роботи, пасивного та активного відпочинку. Зручність виконання цих функцій обумовлюється планувальним вирішенням території, показники якої розглядають на різних рівнях. На верхньому знаходиться інтегральне поняття якості, на інших рівнях його розчленовують на частини, уточнюючи зміст цього терміну. Наприклад, на другому рівні показники комфортності поєднують із раціональністю, істотним фактором якої є економічність. Комфортність часто вступає в суперечність з цим фактором: підвищення якості вимагає додаткових затрат. На наступному рівні розшифровують збірні поняття. Так, капітальність асоціюють із суспільним значенням забудови і концентрованих в ній матеріальних цінностей, але насамперед з довговічністю. У свою чергу, критерії комфортності поділяють на три групи показників: гігієни, функціональності й безпеки.

Комфортні вимоги в різні історичні епохи були нерівнозначними. Із зростанням технічних можливостей суспільства, перетворенням його ідеології, підвищенням фінансового достатку людини змінюються її уявлення про зручності. Узагалі розширюються рамки поняття зручно-

сті, піднімається рівень і збільшується кількість вимог. Наприклад, з ростом автомобілізації з'явилася настійна потреба в стоянках біля житла, що для муніципалітетів стало практично нерозв'язною проблемою.

У 80-х роках ХХ ст. містобудівники почали виходити з того, що суспільство повинно розглядати житлове середовище як максимально гуманне, створене з повагою до людської гідності. Проблема полягала не тільки в тому, щоб відмовитися від безликісті псевдоекономічного типового будівництва. Блочно-бетонна архітектура придушує людину, не може викликати в неї ніяких емоцій, окрім відчуженості. Вже тоді вважали: тільки адресне проектування задовольнить соціально-культурні запити колективного і навіть індивідуального житла, дозволить створити життєздатне, наділене індивідуальними рисами житлове середовище. Такий підхід породжує деяку невизначеність, оскільки треба враховувати інтереси різних категорій жителів, проводити соціологічні обстеження серед городян, з'ясовувати пріоритетність тих чи інших факторів, з яких складається міське середовище.

Реконструкцію простору організують для досягнення двох цілей. По-перше, вдихнути у сформовану забудову нове життя, наповнити її сучасним змістом і тим самим врятувати від відмирання та руйнування, вторгнення транспортних потоків і чужорідних будинків, органічно не зв'язаних із старою забудовою. Здійснюють соціальну перебудову міського середовища, створюючи ієрархічну систему планування з функціональним зонуванням території.

По-друге, ув'язати зміни просторової системи, викликані насамперед загальноміськими потребами розвитку, з соціальними інтересами населення. Вони різноманітні й подекуди суперечливі. Так, одні ладні миритися з екологічною небезпекою життя для збереження звиклого побуту, досяжності усіх форм соціально-побутового обслуговування, адміністративних установ і місць праці. В інших пріоритетом є оточення житла екологічно чистим середовищем, близькість місць відпочинку й спорту. В ім'я цього вони готові поступитися транспортною досяжністю.

У розвинутих країнах спорудження багатоповерхових будинків не завжди забезпечує належний соціальний ефект, оскільки їхня привабливість не однозначна. В умовах ринку можливий вибір між таким колективним житлом і різними видами індивідуального. Західні фахівці ще в 60-х роках виявили таку закономірність: квартири багатоповерхових будинків користуються попитом у суспільствах, розвинутих до певної межі. У країнах з високим рівнем життя змінюється відношення до місця проживання, і люди починають тяжіти до повноцінно ізольо-

ваного комфортабельного житла, розташованого в екологічно сприятливих місцях.

Функціональна комфортність – це зручне перебування людей і їх діяльність у штучному середовищі, яке створили містобудівники. В цьому середовищі виникають просторові зв'язки, які вивчаються з точки зору антропометрії та психології поведінки людини (проксематики). Простір психологічно оцінюється людиною щодо відстані та орієнтації. Проведеними в Австралії соціологічними обстеженнями встановлено, що в групі, яка проживає на житловій площі менше  $8 \text{ м}^2/\text{чол.}$ , кількість антигромадських вчинків була на 100% вище, ніж у групі, що проживає на площі більше  $14 \text{ м}^2/\text{чол.}$  З іншого боку, великі особисті простори мають властивість роз'єднувати людей, тому що не сприяють їх соціальному зближенню. Оптимізувати штучне середовище мешкання психологічно можна, якщо надати йому властивості, що сприяють соціальній взаємодії, створити для цього бажану модель поведінки людей, визначити параметри цього середовища, оцінивши функціональні процеси, що протікають на житловій території, окреслити сценарії життєдіяльності людини, сім'ї, групи жителів. Розробка такого сценарію дозволяє виявити вузлові моменти переходу від однієї функції простору до іншої, визначити психологічний стан суб'єкта, його емоції, відчуття, здатність переключатися з одного виду проведення часу на інший. Важливо встановити розумний ступінь інформаційного навантаження середовища, спираючись на результати досліджень фахівців з ергономіки.

Не можна залишити без уваги ще один аспект функціональної комфортності. У результаті майнового розшарування суспільства виникає проблема психологічної сумісності жителів різного достатку. Вибираючи варіант реконструкції в кожному окремому випадку, треба оцінити можливість їхнього спільного проживання в одному будинку, житловій групі й кварталі, встановити, чи не викликає таке розшарування почуття дискомфорту.

Естетичне сприйняття забудови ототожнюють із зоровим комфортом. Видиме середовище міст відрізняється від природного і, як правило, суперечить законам зорового сприйняття. Особливо різко візуальне середовище міст України змінилося за останні 50 років. У середині ХХ ст. естетична функція втратила своє значення через стандартизацію домобудівництва. Індустріалізація породила монотонну безлику забудову. Методи будівництва вступили в суперечність з візуальним, а тим більше художнім сприйняттям будинків і міських ансамблів. Подолання цих суперечностей – одне із завдань міської влади на найближчу перспективу. Однакові будинки з твердими кутами і вели-

кою кількістю повторюваних елементів – вікон, швів між панелями й у кращому разі невиразних балконів створюють агресивне для людського ока середовище. Сумний сірий колір будинків неприродний для зору. Непоправну шкоду історичному середовищу міста наносять ці "коробки", вкраплені в стародавню забудову.

Силует будівлі відіграє важливу роль у формуванні комфортного візуального середовища. Складна конфігурація дахів, вежі й шпиль є реперними точками для фіксації погляду. Самим економним способом формування комфортного візуального середовища є колоритна розмаїтість фасадів. Їхнє фарбування в різні, але гармонійно сполучні кольори може збагатити забудову, наповнити її зоровими акцентами. Зелені насадження істотно впливають на візуальні характеристики міського середовища. Озеленені двори створюють умови близькі до природного. Виткий по стінах дикий виноград чи площ може збагатити невиразний фасад будинку. Дістало поширення озеленення дахів будинків. При спостереженні із сусідніх будинків вони перетворюються в п'ятий фасад і, прикрашені навіть невибагливою зеленню, створюють чудове візуальне середовище. Покрівля під зеленим покривом служить довше, оскільки захищена від сонця й снігу.

Містобудівний проект сьогодні великою мірою є предметом політичної і фінансової діяльності, а не архітектурно-просторової програми розвитку й реконструкції міської території. Як показала практика розвинутих країн із стійкою ринковою економікою, міські об'єкти – землі, будинки й споруди стають об'єктами торгів і угод.

Необхідний пошук компромісу між учасниками містобудівних процесів. З одного боку, між муніципалітетами, що відстоюють загальноміський інтерес, і жителями району, оскільки їхні інтереси в більшості випадків не збігаються з міськими. З другого боку, особливо важливими є процеси вироблення на рівні проектів детального планування таких рішень, що були б прийнятні як для міської влади, так і для приватного капіталу, – потенційного інвестора в реконструкцію й розвиток території. Склалися дві школи вироблення такого компромісу: європейська й американська. Перша схиляється в бік соціального планування і розрахована на централізовану реалізацію в основному за рахунок державного й муніципального капіталу. Відповідно до другої передбачається регулювання реконструкції шляхом твердих обмежень за умови продажу й перепродажу ділянок міської землі, але обов'язково за участю установ місцевого управління і населення району.

Процес компромісу й пошуку альтернативних рішень спеціалісти поділяють на три ступеня. На першому розробляється стратегія містобудівної політики й концепція реконструкції, готується документ, що

регламентує механізм управління розвитком міської забудови і взаємодію з приватними інвесторами. На другому організується функціонально-планувальний простір і розробляються заходи, спрямовані на трансформацію забудови й оновлення її вигляду. На цій стадії необхідне залучення всіх зазначених учасників процесу. Без концепцій фінансування, згоди муніципалітетів, користувачів землі й будов на їхнє відновлення проєктні розробки можуть виявитися нездійсненними. На третьому ступені – управлінні реалізацією містобудівних планів, вимагається індивідуальний підхід до освоєння містобудівних об'єктів.

Отримано 09.01.2002

УДК 711.1.112

И.В.ЛАДЫГИНА, канд. архит.

Харьковский государственный технический университет  
строительства и архитектуры

### **СТРУКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ РАЙОННЫХ ЦЕНТРОВ И ВНЕШНЕЙ ЗОНЫ ХАРЬКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ**

Рассматриваются структурно-планировочные особенности формирования районных центров и внешней зоны Харьковской агломерации.

В последние десятилетия развитие административных центров Харьковской области неразрывно связано с агломерационными процессами. Установление в начале 1980-х годов границ и структурных элементов Харьковской городской агломерации – её ядра и внешней зоны позволило вплотную подойти к исследованию условий и специфики трансформации сложившейся сети малых городских поселений в увязке с агломерационной структурой.

Важное значение для определения перспектив развития районных центров и прилегающих к ним территорий имеет структурно-планировочная оценка. В настоящее время в градостроительной литературе структурно-планировочная оценка осуществляется двумя способами: качественным и количественным (математическим).

При использовании качественного способа применяются словесные описания различий в условиях формирования районных центров и их периферийных зон. При этом выделяются:

- характеристика положения города относительно центра агломерации;
- роль города в агломерации;
- особенности взаиморасположения структурных элементов на территории административного района;
- особенности взаиморазмещения функциональных зон города;