



Тема 1

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ПОЛОЖЕННЯ
МІСТОБУДІВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

План

- 1. Сутність містобудування**
- 2. Основні історичні зміни містобудування:
становлення і розвиток**
- 3. Витоки сучасного містобудування**
- 4. Нові просторові концепції**
- 5. Особливості радянського містобудування в
20-50-х роках ХХ століття**

Сутність містобудування

Містобудування - дуже складна і динамічна сфера науки і практики, яка постійно висуває все нові і нові проблеми перед людством.

Спершу терміном містобудування називали науку про проектування і будівництво міст. Згодом стало вочевидь, що розвиток містобудівної науки неможливий без включення до її сфери питань просторової організації приміських територій, крупних районів і цілих країн. Виникло поняття територіального проектування, яке здійснюється в різних масштабах. В зв'язку з цим термін містобудування почали застосовувати в більш широкому сенсі для визначення всього кола питань, що стосуються правильного розвитку і планування як країн та їх регіонів, так і окремих населених пунктів і їх частин.

Завдання містобудування

Завданням містобудування все частіше стає **функціональна та естетична організація великих просторів** - раціональне розселення, розміщення промисловості, технічної і соціальної інфраструктури, тобто формування здорового середовища, яке б максимально відповідало економічним, соціальним і екологічним потребам суспільства, а саме дій, які ставлять за свою мету створення необоротних змін. До них відносять більшість містобудівних перетворень. У цьому випадку містобудівник діє ніби «у згоді з природою, а не проти неї».

Планування міста в наш час - це в першу чергу задоволення потреб людини, а не економіки і техніки. Завдання, що ставиться перед містобудівником полягає в тому, щоб створювані ним проекти були пристосовані як до сучасних, так за можливості й до майбутніх умов життя. Здійснюючи проектування містобудівних систем, проектувальник не повинен створювати жорстку і повністю завершену систему, планування кожного району повинно бути відкритим до непередбачуваних змін. Містобудівник повинен дати **лише загальну концепцію просторового розвитку об'єкту**.

Разом з цим всі ці схеми **не повинні розвиватися безсистемно**. Мета планувальника полягає в тому, щоб знайти такі форми, котрі можуть бути оптимально пристосовані до конкретних умов.

2. Основні історичні зміни містобудування: становлення і розвиток

Таблиця 1. Періодизація планування поселень

Епоха, період, тривалість у часі		Суспільство, формація	Господарство, спосіб виробництва	Роль міст	Основні етапи становлення планування поселень
С Т А Р О В И Н А	найдавніший період - до VIII ст. до н.е.	Рабо власницьке	Ремісниче виробництво	Міста- фортеці	Найдавніші форми містобудівного планування і регулювання розвитку поселень з виразними регіональними відмінностями
	епоха античності (Греція, Рим) - VIII ст. до н.е. - III ст. н.е.				
Середньовіччя - IV - XIV ст.		Феодальне	Натуральне, ремісниче виробництво		
Епоха Відродження і абсолютизму в Європі — XIV - XVIII ст.		Феодальне, початок капіталізму	Дрібнотоварне виробництво, формування промислового виробництва	Міста як центри промислового виробництва	Становлення нових принципів планування поселень
Н О В И Й С	епоха промислової революції XIX ст.	Капіталізм	Промислове	Значне зростання міст, формування агломерацій, урбанізація, тенденції дезурбанізації	Формування загальних принципів і технологій містобудівного планування
	сучасне містобудування - 1-а половина XX ст.	Капіталізм, соціалізм	Індустріальне		
Найновітніший час 2-а половина XX ст.		Пост індустріальне суспільство	Науково- технічна революція		Розповсюдження загальних принципів і технологій регіонального і міського планування

Таблиця. Особливості розвитку планування поселень

Епохи, періоди	Основні чинники формування поселень	Підходи і концепції	Форми і методи планування
Старовина і середньовіччя	Оборона, захист міст укріпленнями з моря і суші. Зв'язок з річками. Річки і дороги. Соціальні структури	Принципи просторової композиції. Організація кварталів	Розробка планів міст. Поява норм і законів розвитку поселень. Перші теорії. Природний розвиток поселень
Епоха Відродження і абсолютизму в Європі	Формування укріплених міст в колоніях. Створення умов торгівлі, виробництва, способу життя	Формування міського простору. Елементи комплексного підходу. Технічні, соціальні, санітарно-гігієнічні задачі	Проектування «ідеальних міст». Розвиток генеральних планів і державного регулювання
Епоха промислової революції	Криза міст. Розвиток великих промислових підприємств у містах, поява залізниць і метрополітену	Залучення наукових знань в область містобудівного планування	Розробка комплексних планів реконструкції міст, організація інженерних розділів планування, служб міського господарства

Епохи, періоди	Основні чинники формування поселень	Підходи і концепції	Форми і методи планування
Сучасне містобудування: 1-а половина ХХ століття	Формування агломерацій і конурбацій, селищ при виробництві. Розвиток автомобільного транспорту	Нові просторові концепції поселень. Розвиток принципів формування масової міської забудови	Формування основних об'єктів, принципів і методів регіонального і міського планування
2-а половина ХХ століття	Зростаюча урбанізація. Кооперація промислових виробництв, розвиток зв'язків виробництва, науки, інформації, управління. Різке збільшення чисельності автомобілів. Забруднення середовища відходами виробництва	Розвиток наукових основ містобудівного планування	Диференціація рівнів містобудівного планування, виділення окремих завдань і методів їх рішення, моделювання розвитку поселень з використанням автоматизації

3. Витоки сучасного містобудування

Камілло Зітте (1843-1903 рр.) - планувальник Відня, один із засновників часопису „Der Städtebau“, першого журналу, присвяченого проблемам містобудування. В своїх роботах він зосередився на художніх проблемах, що виникають при будівництві міст, тому визначає шлях до гуманізму сучасного міста в органічному зростанні середньовічного міста, визначивши принцип історичної спадкоємності;

Отто Вагнер (1841 - 1918 рр.) - не знайшовши альтернативи замкненому блоку житлових будинків (основному виду забудови європейського міста того часу), зробив спробу врахувати при плануванні міста потреби різних соціальних верств населення і створити здорові умови життя для "середнього жителя", врахувати його мінливі потреби. О. Вагнер першим висловив думку про те, що "кожне місто повинне створювати генеральний план розвитку і розпорядження, які б забезпечували його реалізацію";

Ебенізер Говард і "місто-сад" (рис. 1.1) - це шлях до рішення проблем житлового будівництва. Суть ідеї полягала в тому, що громада повинна була узяти на себе контроль над землею, стати її власником, і всі прибутки від зростання цін на землю мали надійти в розпорядження громади. Практичне здійснення пропозицій Говарда дуже відрізнялося від висунутої ідеї.

Не зважаючи на утопічність концепції Говарда, її загальні принципи набули розповсюдження у практичних і теоретико-методичних розробках містобудівників ХХ ст. Вони стали основою подальшого розвитку містобудування. **Ці принципи можна сформулювати таким чином:**

1) місто - це система функціональних територій, що пронизані мережею пов'язаних між собою озелених просторів різного призначення, легко доступних для всіх жителів;

необхідність єдиного плану розвитку групи населених місць;

розгляд міста і груп міст як систем розселення, побудованих за ієрархічним принципом;

необхідність усупільнення міських і приміських земель.

необхідність формування управлінських систем (спеціальних державних органів), відповідальних за процеси розвитку урбанізованих районів.

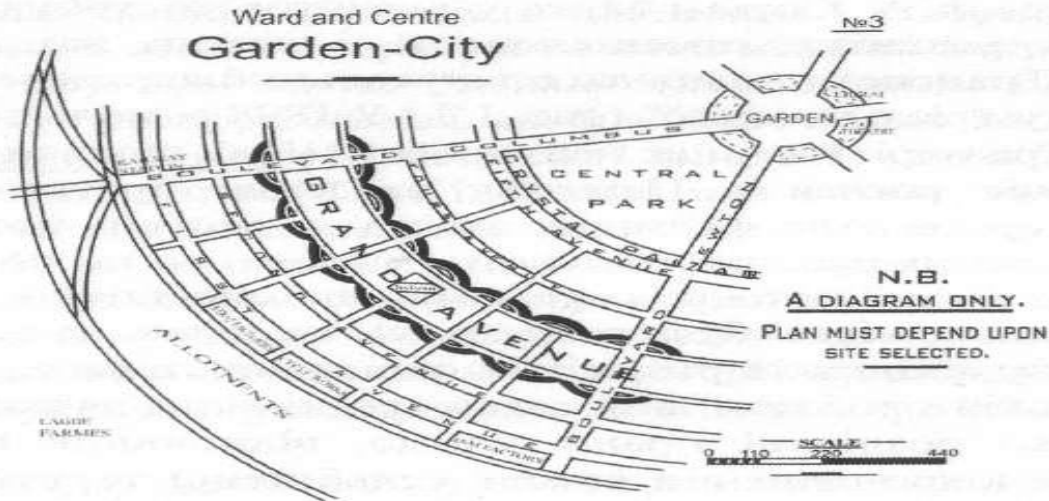
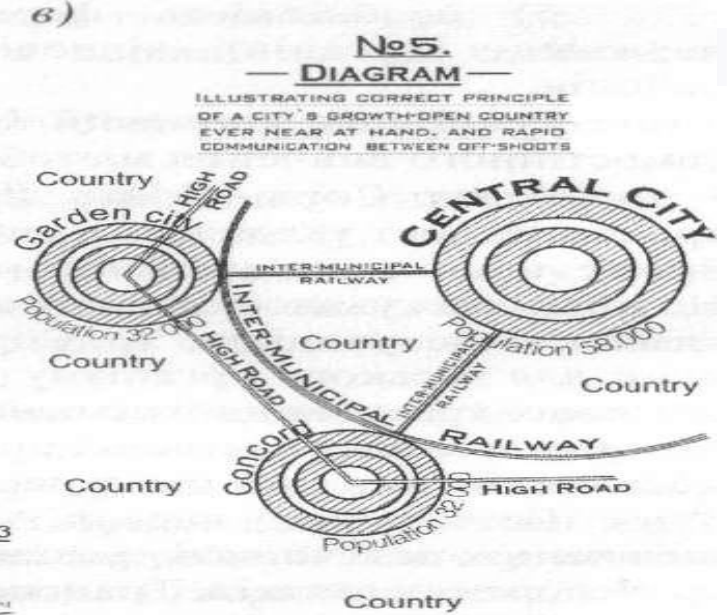
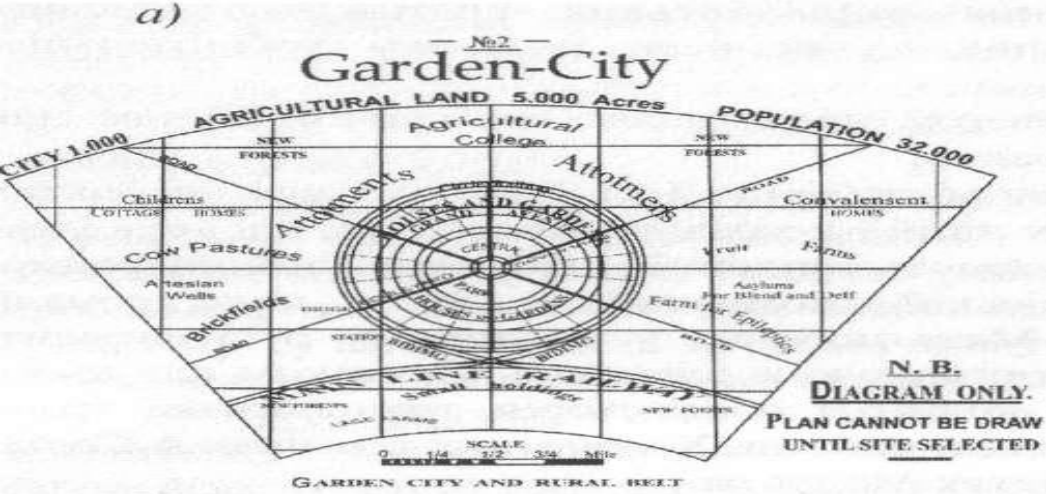



Рисунок 1.1. План міста-саду Е. Говарда:

- а) Навколо міста розміщені сільськогосподарські території, площа яких уп'ятеро перевищує площу самого міста;
- б) фрагмент міста-саду і його центр. Житлова одиниця на 5 тисяч жителів з обслуговуванням і промисловістю. У великому центральному парку діаметром 900 м розміщуються головні громадські будівлі міста;
- в) схема "правильного" розвитку міста-саду Е. Говарда. Формуються аналогічні утворення, розділені територіями сільськогосподарського призначення і сполучені трасами швидкісного транспорту



Артур Сорія-і-Мата. Лінійне місто (рис. 1.2). Ґрунтуючись на фактах зростання міст уздовж залізничних ліній і в залізничних вузлах, висунув ідею про те, іцо під час зростання міста мають тенденцію набувати лінійної форми. І це підтверджувалося розвитком міської агломерації. У 1882 р., коли трамвай здавався ще утопією, А. Сорія-і-Мата побачив у вуличному русі елемент, який для міського організму має організуюче значення. Початком для нього служило трасування трамвайних колій. З обох сторін транспортної траси розташовувалися житлові і промислові райони. У скромних розмірах А.Сорія-і-Мата здійснив свої ідеї у передмістях Мадрида.

Безперечний внесок А. Сорія-і-Мата у розвиток містобудування - це виявлення залежності розвитку промисловості і житла від формування транспортних шляхів. Транспорт визначає планувальний каркас міста.

1)



б)



Рисунок 1.2. Артур Сорія-і-Мата:


а) Проект трамвайної лінії навколо Мадрида, 1882 р.

Протяжність трамвайної лінії, що проходить в радіусі близько 7 км

від центру Мадрида і створює каркас лінійного міста, складає 50 км. Нова лінія пов'язана з головним залізничним вокзалом. Ширина колії ідентична залізничній лінії, що дозволило б використовувати трамвайну лінію для вантажних перевезень промислових підприємств;

б) Схема шанування Мадридського лінійного міста.

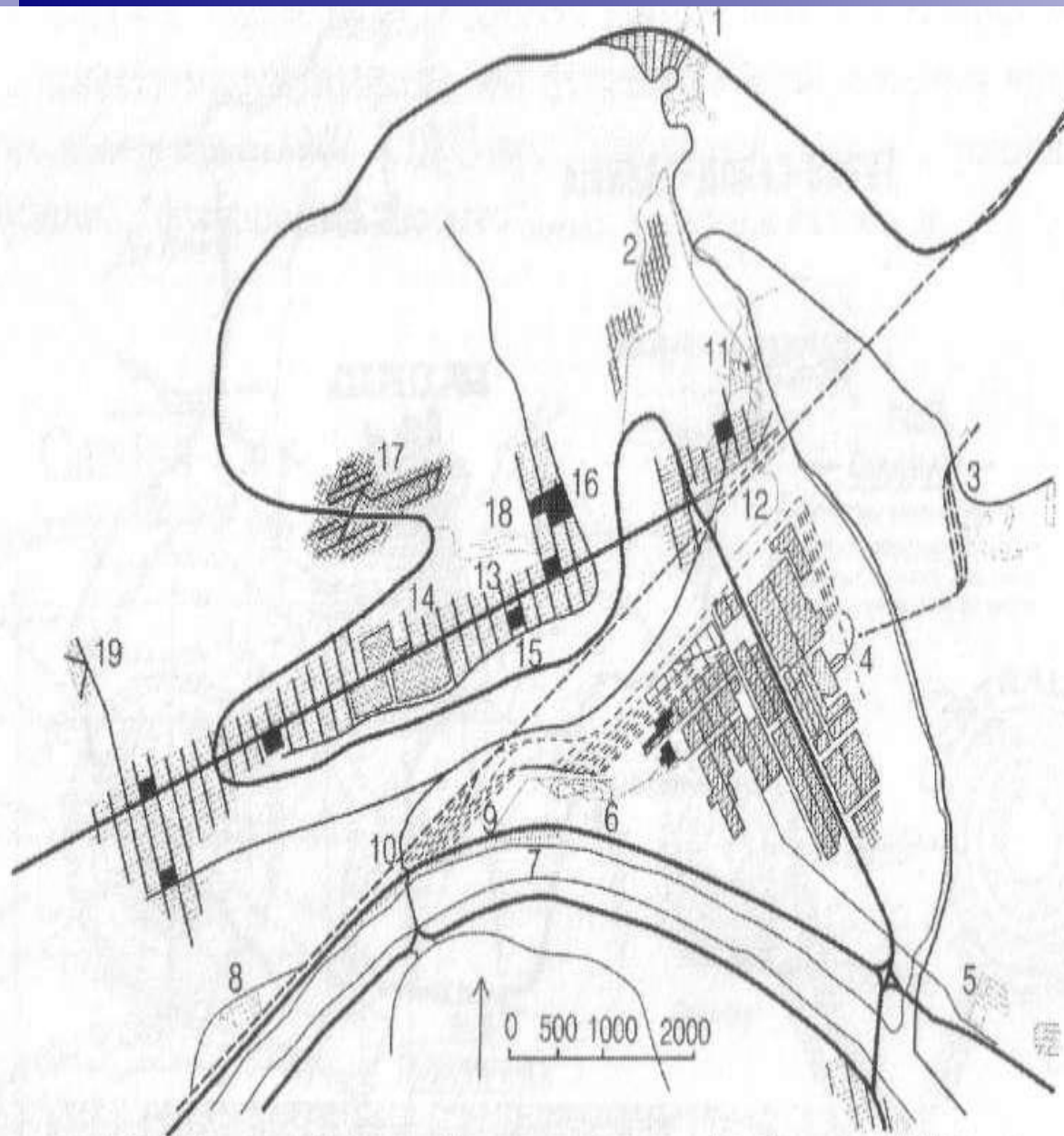
Ширина забудованих територій 460 м; з обох сторін від них проходять 100 м смуги нерегулярних парків і лісів. Вулична мережа сильно диференційована. Ширина головної вулиці 40 м, поперечних вулиць - 20 м, а паралельних головній — 10 м. Головна вулиця розділена на сім зон різного призначення (центральна проїжджа зона, пішохідні доріжки, доріжки для велосипедистів, трамвайна лінія, локальні дороги). Збудована територія не диференційована. Підхід А. Сорія до рішення транспортних проблем був більш зрілим, ніж розробка ним інших питань, пов'язаних з будівництвом міста.



Тоні Гарніє, "індустріальне місто" (рис. 1.3.) У 1898 р. молодий архітектор Тоні Гарніє одержав Гран-прі Риму за цей проект. Щоб виконати формальні вимоги конкурсу, Гарніє послав в Паризьку академію проект відновлення Гуськулума, дому Цицерона. Але фактичне завдання, яке він поставив перед собою, полягало в створенні проекту абсолютно нового міста, починаючи від загального планування і закінчуючи окремими приміщеннями в кожному будинку. Його "індустріальне місто" було розраховане на 35 тис. жителів.

Проект демонструє широке розуміння соціальних вимог. Т. Гарніє не зосереджується на вузькій проблемі, а досягає органічного зв'язку між всіма функціями міста. Чітко розділені праця, житло, відпочинок і транспорт. Промислові споруди відокремлені від власне сельбищної території зеленим поясом. Зона відпочинку знаходиться в захищеному місці на схилі пагорба й орієнтована на південь. Середня частина витягнутого в довжину міста призначена для громадського центру, району шкіл і розвинених спортивних споруд. Різні об'єкти Т. Гарніє розташував так, щоб при подальшому своєму розширенні вони не порушували загальної гармонії.

У концепції Т. Гарніє були порушені три питання, що відносяться до соціального аспекту містобудування, які детально обговорювалися потім на міжнародних конгресах в 1929 - 1933 рр.: "мінімальне житло", "раціональні методи забудови", "функціональне місто".



- 1 - гідроелектростанція;
- 2 - ткацькі фабрики;
- 3 - копальні;
- 4 - металургійний, автомобільний заводи тощо;
- 5 - завод вогнетривких матеріалів;
- 6 - полігон випробувань автомобілів;
- 7 - обробка відходів;
- 8 - бійні;
- 9 - товарна станція металургійних заводів;
- 10 - пасажирська станція;
- 11 - старе місто;
- 12 - головний залізничний вокзал;
- 13 - житлові райони;
- 14 - загальноміський центр;
- 15 - початкові школи;
- 16 - професійні училища;
- 17 - лікарні і санаторії;
- 18 - будівлі громадського призначення і парк;
- 19 - кладовище

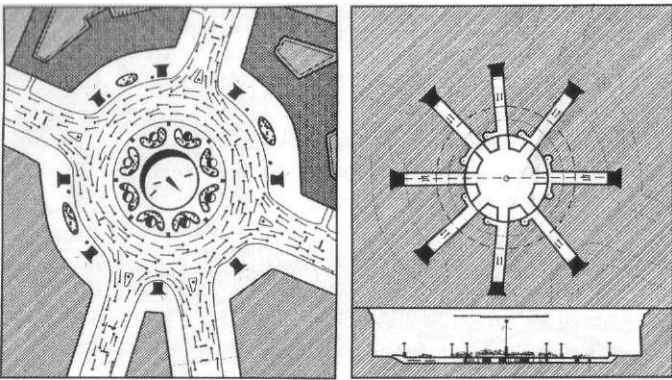
Рисунок 1.3. Проект індустріального міста Т. Гарніє (1917 р.).

Ежен Енар. Концепція Е. Енара була пов'язана з новими чинниками реконструкції міст. У зв'язку із стрімким розвитком міського транспорту, зокрема автомобільного, з'явилася необхідність подальшої реконструкції вуличної мережі міст, планувальної і просторової організації міських утворень, що історично склалися. Будучи головним архітектором Парижа, Е.Енар детально вивчив його стан і розвиток, віддзеркаливши це в праці «Дослідження трансформації Парижа» (1903 - 1909 рр.). Е. Енар розглядав рішення проблем транспорту в комплексі ширших проблем містобудування і як одну з систем життєзабезпечення. Найважливішою проблемою було формування загальноміського центру, який уподібнювався людському серцю. В той же час, порівнюючи рух транспорту з надміром крові, він доводив необхідність корінним чином змінити відношення до транспорту в центрі. Е.Енар зробив два основні **висновки**:

Зробити центр непроникним для транспортного руху.

Поліпшити зв'язки центрального району з периферією міста і заміськими шосе.

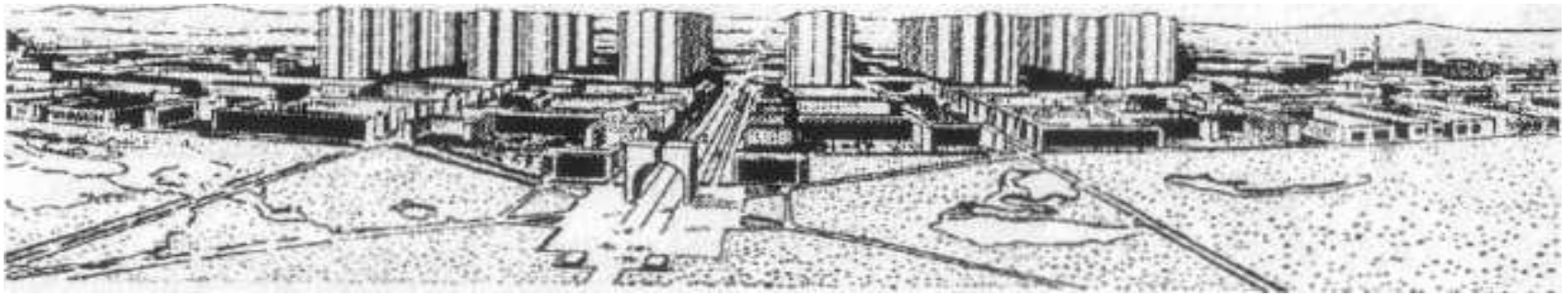
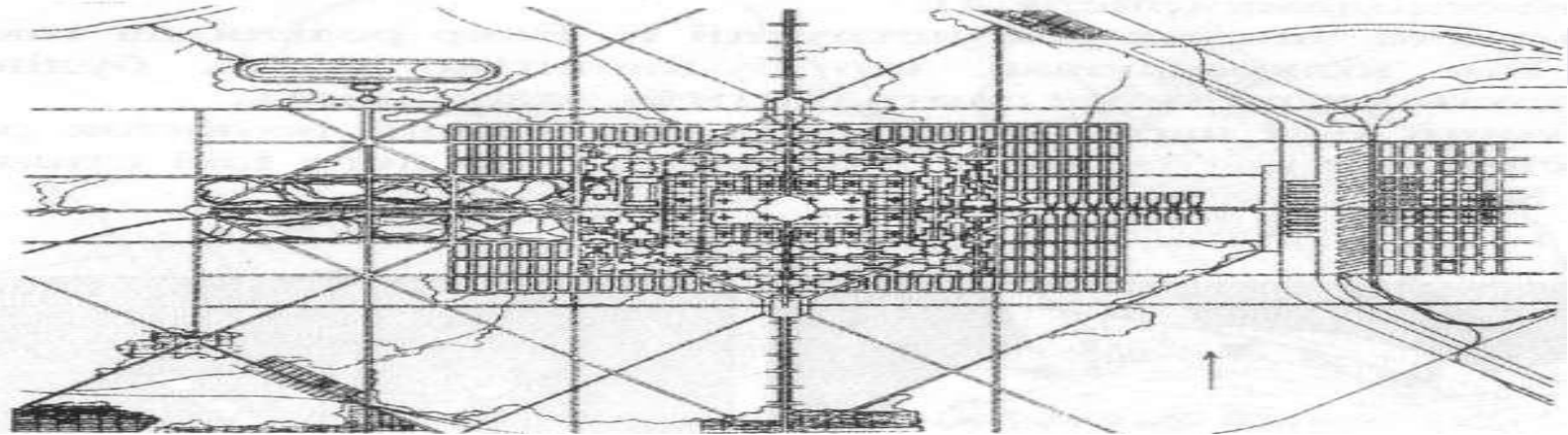
Е. Енар одним з перших вказав на те, що ефективність транспортних магістралей залежить від організації вуличних перехресть. Він запропонував два рішення, які широко застосовуються в містобудуванні в даний час: вузол перетину вулиць на різних рівнях; перехрестя з круговим рухом і підземними переходами (рис. 1.4).



4. Нові просторові концепції

Нові просторові концепції міста найяскравіше виявилися в проектах і теоретичних ідеях Ле Корбюзьє. У 1922 р. у Парижі був виставлений перший великий проект сучасного міста, виконаний ним спільно з П'єром Жаннере і названий планом сучасного міста на 3 млн. жителів (рис. 1.5.). У проекті «Променистого міста» (рис. 1.6), представленому на конгресі CIAM в Брюсселі (1930 р.) Ле Корбюзьє протиставив органічний регулярний розвиток концентричному. Загальна містобудівна концепція Корбюзьє може характеризуватися наступними основними принципами:

- висотна забудова (60-ти поверхові хмарочоси) дає можливість озеленювати територію міста;
- перший поверх будівель залишається без заповнення;
- територія міста стає великою прогулянковою зоною для пішоходів, з урахуванням того що одні транспортні шляхи заховані під землю, а інші підняті над нею.



Центр міста утворюють 24 та 60-поверхові хмарочоси, що мають в плані хрестоподібну форму із сторонами завдовжки 175 м.

У кожній будівлі повинно розміщуватися від 10 до 50 тис. робочих місць.

Хмарочоси розташовані на значній відстані один від одного, але завдяки їх величезному об'єму, щільність населення складає 3000 осіб/га, а отже, у багато разів вища, ніж при традиційній забудові.

Територія між хмарочосами має характер парку, в якому розташовані широкі автомобільні магістралі, знаходяться стоянки, гаражі, а також численні невисокі будівлі, де розміщуються магазини, ресторани, заклади культури і т.д.

На захід від адміністративного центру розташовані найважливіші громадські будівлі. Цю частину міста оточує багатоповерхова житлова забудова з «зубчатими» будівлями і «висячими садами»; щільність населення близько 300 осіб/га.

Смуга лісів і сільськогосподарських земель завширшки в декілька кілометрів, що є резервом для подальшого розвитку міста, відокремлює міста-сади від центрального району.

На схід від адміністративного центру знаходиться промисловий район.

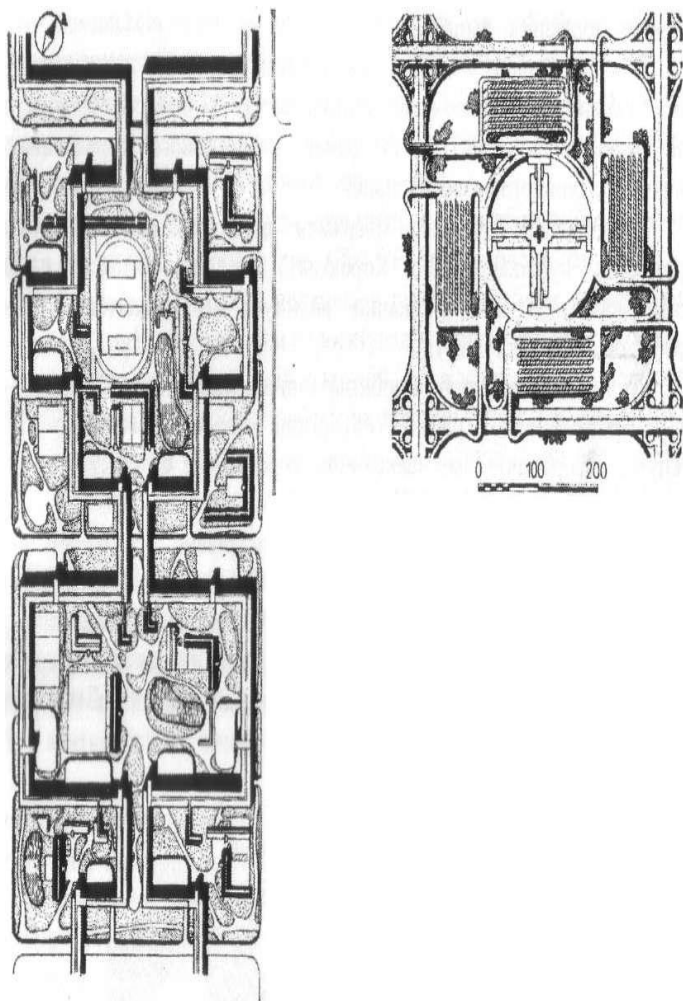


Рисунок 1.6. Ле Корбюзье. «Променисте місто», 1930р.

- а) план фрагменту житлового району;
 б) транспортна схема адміністративно-господарського центру

Адміністративні будинки заввишки 220 м, а житлові будови «зубчатого контуру» 50 м.

Кожний вхід у будинок веде до групи квартир на 2700 осіб. Дві будови складають житлову одиницю з дитячими садками та школою.

Щільність населення житлового району 1000 осіб/га. Проект передбачає три категорії автошляхів, що відрізняються шириною і функціями.

Дороги і стоянки розташовані на висоті 5 м, а мережа пішохідних шляхів проходить на рівні землі. Транспортна система адміністративно-господарського центру загрожує зайняти дуже великі території під шляхи та автостоянки (у зв'язку із великою концентрацією робітників), внаслідок чого розміщення будівель серед «величезного парку», стало б фікцією. Через велику щільність населення частина житлових територій також була зайнята транспортними спорудами, школами й іншими окремими об'єктами.

В загальних процесах світового містобудівного розвитку виділяються наступні основні тенденції:

- розширення об'єктів планування і проектування - зародження регіонального планування;**
- формування просторових концепцій поселень на основі нових народногосподарських, соціальних, будівельно-технологічних й інших чинників;**
- розвиток особливої області проектування і містобудівних перетворень - міських комплексів будинків швидкого зведення для масового будівництва, формування принципів планування і забудови цих комплексів;**
- теоретичне осмислення взаємозв'язків планування і проектування з адміністративно-управлінськими, правовими і організаційно-фінансовими механізмами реалізації містобудівних перетворень.**

Принципи Е. Говарда були розвинені у Великобританії і Німеччині, зокрема в проектах Е. Гьодена (рис. 1.7а). і Р. Енвіна.

Концепція Е. Гьодена полягала в рішенні проблем великого міста шляхом його децентралізації. Він спроектував агломерацію, що складається з груп «осередків» по 100 тис. осіб в кожній, розділених зеленими масивами. Осередок знаходився від місця роботи на відстані не більше ніж за 10 - 15 хвилин пішки. Кожен осередок мав домінуючі функції. Одні обслуговували промисловість, інші - торгівлю, треті - ремесла і пов'язану з ними систему навчання.

Концепція Гьодена в його прагненні до децентралізації міста багато в чому випередила інші рішення. Його осередки були малими і середніми містами. Скупчення цих міст могли ставати конурбаціями з населенням в декілька мільйонів осіб.

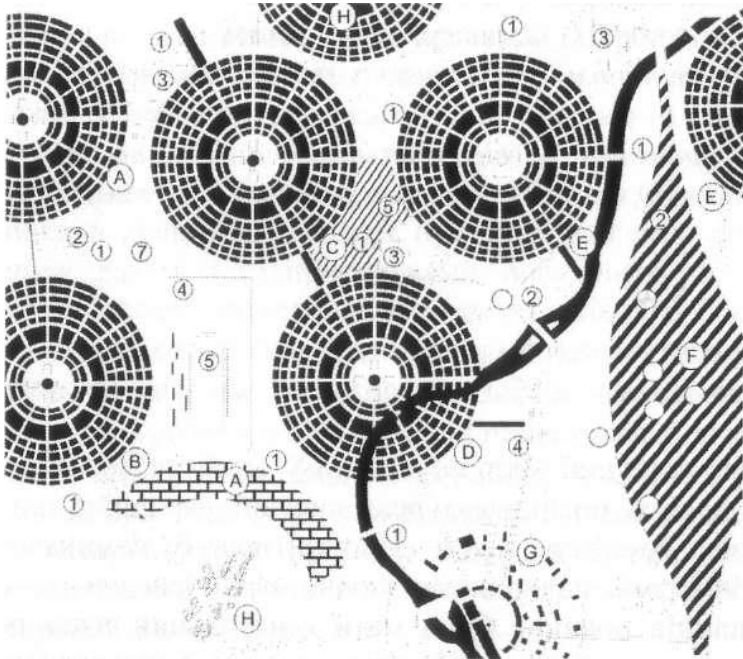
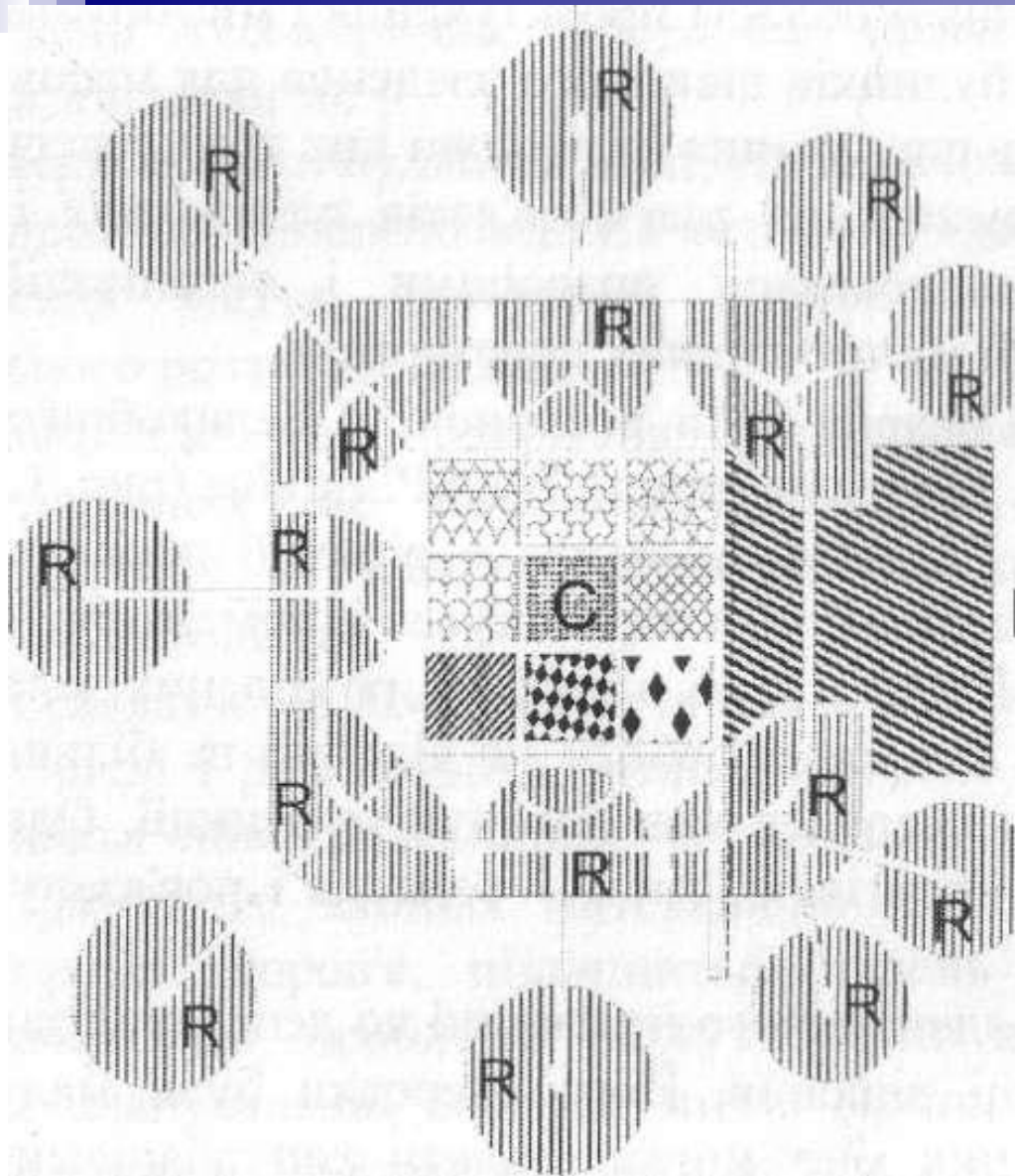


Рисунок. Фрагмент схеми планомірного заселення Е. Гьодена. О

кремі міські осередки розрізняються за функціями: А - адміністративне місто; У - академічне місто; З-місто оптової торгівлі; О - реконструйоване середньовічне місто - центр ремесел; Е - місто заводів; - місто залізниць; Є - центральні бійні з селищем для працівників



Модель "Великого міста" з супутниками. Р. Енвін, 1922 р.

План передбачає поділ території на зони житлової забудови (Я), торгівлі (С), промислових підприємств (І), відпочинку і сільського господарства (не заштриховані ділянки). Центральний район із змішаними функціями оточений периферійними житловими районами, розділеними смугами зон відпочинку. Дачі розташовані міста-супутники, оточені обширними сільськогосподарськими територіями. Промислові підприємства зосереджені на схід від центрального району і обслуговуються залізничними вішками.

При формуванні комплексів житлової забудови на перший план вишли такі чинники, як комфортність квартири, озеленення прибудинкових територій, економічність і технологічність забудови. Не менше значення для розвитку містобудування мала концепція формування мікрорайонів.

У 20-ті роки в різних радянських проектах почали з'являтися групи житлових будинків разом з підприємствами побутового обслуговування, утворюючи однотипні комплекси приблизно однакової величини, що включають необхідні види послуг. Ці комплекси одержали назву мікрорайони. Формування мікрорайонів узаконив німецький архітектор **Ернст Май** у період його роботи в СРСР, де він проектував нові міста.

Починаючи з 20-х років, ідея мікрорайону одержала розвиток і в проектно-будівельній практиці США при розробці регіонального плану Нью-Йорка. Один з авторів цього проекту, **Кларенс Перрі**, розвивав ідею мікрорайону, як так званий соціальний засіб, що допомагає людям швидко освоїтися в місті (рис. 1.8).

К. Перрі логічно завершив пошуки ефективної просторової організації території міської житлової забудови в системі, названій «мікрорайоном». Його концепція була сприйнята спочатку англійськими, а потім й іншими європейськими містобудівниками і реалізована в деяких старих містах після другої світової війни. Принцип мікрорайонів був особливим чином розвинений в СРСР, де він був покладений в основу будівельних норм і реалізований в багатьох містах у післявоєнний період індустріалізації будівництва.

«Афінська хартія»

Пошуки рішення проблем містобудування початку століття завершилися ухваленням важливого документа IV конгресу європейських архітекторів (CIAM), що проходив на борту пароплава Марсель-Афіни (1932р.). Резолюція, прийнята цим конгресом увійшла до історії під назвою «Афінська хартія». Ідейним лідером створення цього документа, поза сумнівом, був Ле Корбюзьє. Резолюція привернула увагу державних діячів і фахівців багатьох країн світу до основних містобудівних проблем XX століття і засобів їх рішення.

Перша частина декларації зафіксувала чинники містобудівного розвитку й основні проблеми:

місто є лише частиною загального - економічного, соціального і політичного цілого, утворюючого район. У понятті «район» зафіксовано суперечність між реальною географічною цілісністю і адміністративним територіальним поділом міст. Штучний, адміністративний розподіл заважає організації містобудівних перетворень. У документі вказувалося: «Адміністративні границі, що обмежують міський комплекс, стають паралізуючими». **Межі території, що вимагає цілісного підходу до планування і містобудівних перетворень, визначаються реальними зв'язками, зонами взаємовпливу населених пунктів. План міста - частина загального регіонального плану.**

Передпроектні дослідження при розробці містобудівних проектів повинні мати комплексний підхід, а самі проекти мають бути складені з погляду якнайкращої організації житла, праці, відпочинку, транспортного забезпечення; формування міст і поселень розглядалося у взаємозв'язку з природними особливостями територій (вода, земля, клімат та ін.); в якості компоненту містобудування, як управління, розглядалася адміністративна система, що реалізовує певну містобудівну політику; причини, що викликають необхідність розвитку міст, розглядалися в історичному контексті як такі, що постійно змінюються.

Друга частина резолюції визначила шляхи рішення містобудівних проблем: як головна характеристика розвитку міст і поселень приймалася щільність населення. З того часу щільність забудови стає нормативною категорією і вводиться в розрахунки містобудівних проектів, в містобудівні норми низки країн. З метою регулювання розподілу території міст і поселень було введено поняття **функціональне зонування**. Зафіксовані «Афінською хартією» принципи функціонального зонування увійшли до обґрунтування містобудівних планів і проектів, були закріплені в нормативних документах. Функціональне зонування територій стало основою документів (містобудівні розділи будівельних норм у СРСР 60-80 рр. ХХ ст.), що в значній мірі зумовило спрямованість вітчизняного містобудування.

Проблема розвитку передмість: «Ще до народження передмість влада повинна взяти в руки управління землями навколо міста для того, щоб забезпечити надалі можливість гармонійного розвитку».

Сформульований ряд вимог до розміщення житлових кварталів, які повинні займати кращі міські простори з урахуванням рельєфу місцевості, особливостей клімату, умов освітленості, інсоляції й аерації житлових будинків, близькості озелених територій. Розташування житлових зон повинне диктуватися гігієнічними умовами.

Містобудівне прогнозування міст повинне здійснюватися з урахуванням далекої перспективи.

Зазначена необхідність передбачати у зонах, що оточують міста, доступні, забезпечені транспортом обширні території для **організації місць масового відпочинку.** Відповідно до цього в містобудівних планах передбачалася розробка програм відпочинку населення, тобто проектування спеціальних видів обслуговування: раціональна організація способів пересування, місць розміщення населення (готелів, таборів), систем постачання питної води і продовольчих товарів.

Інша соціальна вимога до розвитку міст - формування умов праці. У структурі міст, агломерації населених місць необхідно враховувати взаємозв'язок сельбищних територій і місць прикладання праці, ґрунтуючись на мінімізації відстаней між ними. В той же час необхідно дотримуватися гігієнічних вимог і умов забезпечення сировинними ресурсами і зручними — зовнішніми транспортними зв'язками.

Особливе комплексне завдання, виділене в «Афінській хартії» - організація руху. Вперше за аналізом і розробкою транспортних систем були укладені формалізовані методи: визначення інтенсивності руху, критичних точок, спеціальних характеристик покриття, тощо. Вказувалося, що шляхи сполучення повинні бути класифіковані за призначенням і побудовані відповідно видам транспорту та їх швидкості. При цьому виділялися такі завдання:

- радикально відокремити в напружених місцях пішохідні потоки від транспортних;
- виділити для вантажного транспорту певні траси;
- передбачити для основного руху самостійні транзитні магістралі;
- розв'язки напружених перехресть в різних рівнях;
- диференціація вулиць за призначенням - житлові, прогулянкові, і транзитні і основні магістралі;
- місто - частина загальнолюдської спадщини, що ставить перед суспільством завдання збереження архітектурних цінностей.

В той же час на теренах СРСР містобудування розвивалося дещо особливими шляхами. Відмінності радянського містобудування у 20-50-х роках ХХ століття, його новий зміст зумовлені відміною приватної власності на землю і велике нерухоме майно, а також державним плануванням народного господарства.

Перший етап - це етап усвідомлення архітекторами нових завдань, проектних пошуків, експериментів та теоретичних розробок, оскільки до 1926 р. в країні значних містобудівних робіт не було.

Другий - розробка загальної проблематики соціалістичного розселення і принципової структури соціалістичного міста.

Перші містобудівні роботи були пов'язані із створенням генеральних планів Москви і Петрограду. У 1918 р. професор Б. Саккулін, розробив "Місто майбутнього" і склав перший план районного планування великої території, прилеглої до Москви. На цьому прикладі районного планування було визначено зону економічного впливу Москви (рис 1.10).

У 1918 - 1924 рр. в архітектурній майстерні Мосради під керівництвом О. Щусева й І. Жолтовського був розроблений генплан столиці "Нова Москва". В цей же період інженер С. Шестаков створює проект "Велика Москва" (1921 - 1925 рр.). Обидва плани ґрунтувалися на вже складеній радіально-кільцевій структурі міста (рис. 1.11).

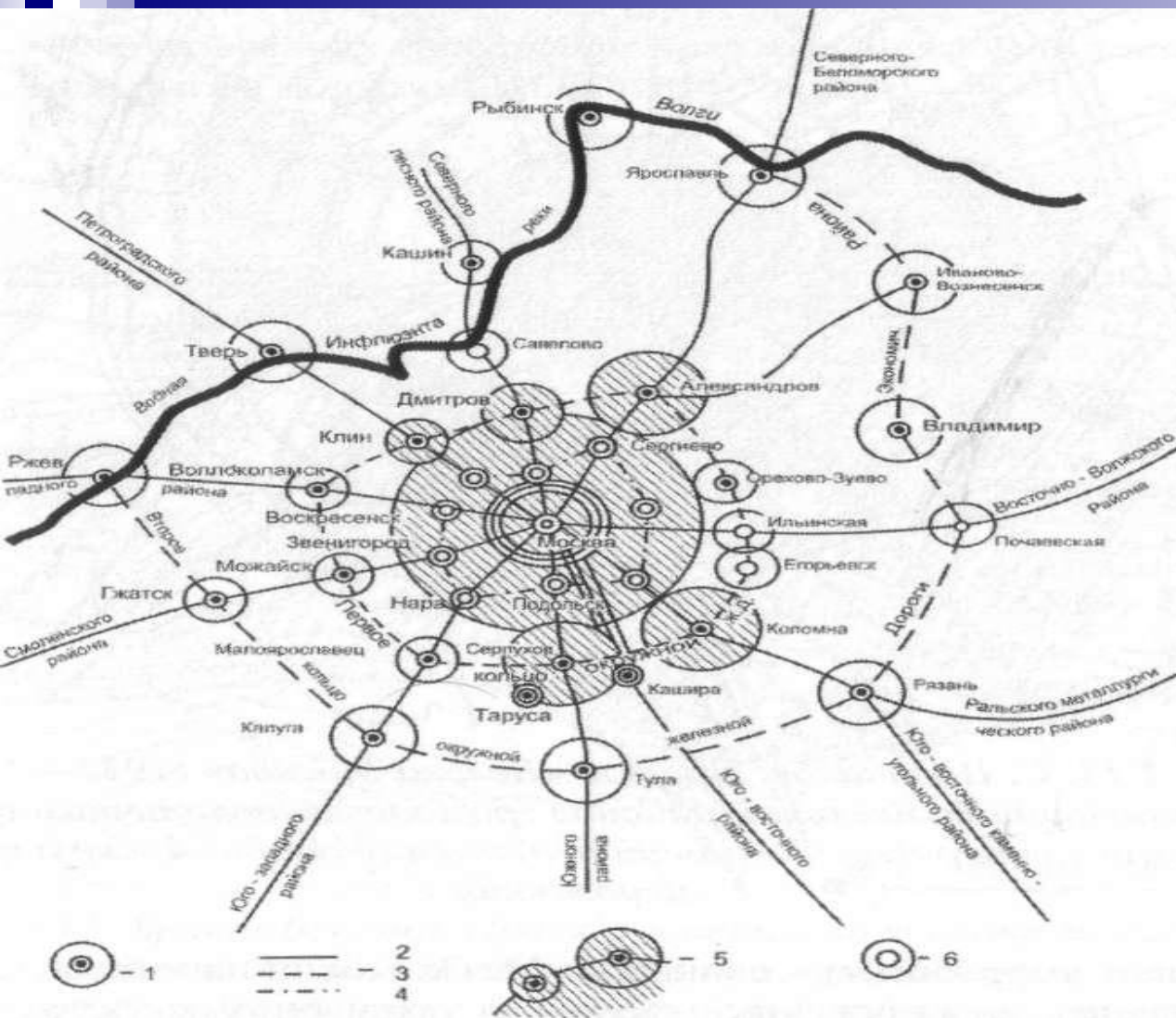


Рисунок 1.10. Б. Саккулін.
Москва. Схема районного
планування 1918-1922рр.:

- 1 - міста із зразковою площею
забудови і сферою впливу,
що підлягають
обстеженню;
- 2 - існуючі залізничні лінії;
- 3 - проектні залізничні лінії;
- 4 - проектне
електрифіковане шосе;
- 5 - район економічного впливу
Москви з включенням
промислового
значення, що підлягають
електрифікації, для
створення мережі міст-
садів і загальної території
зеленого поясу;
- 6 - кам'яна і дерев'яна
забудова

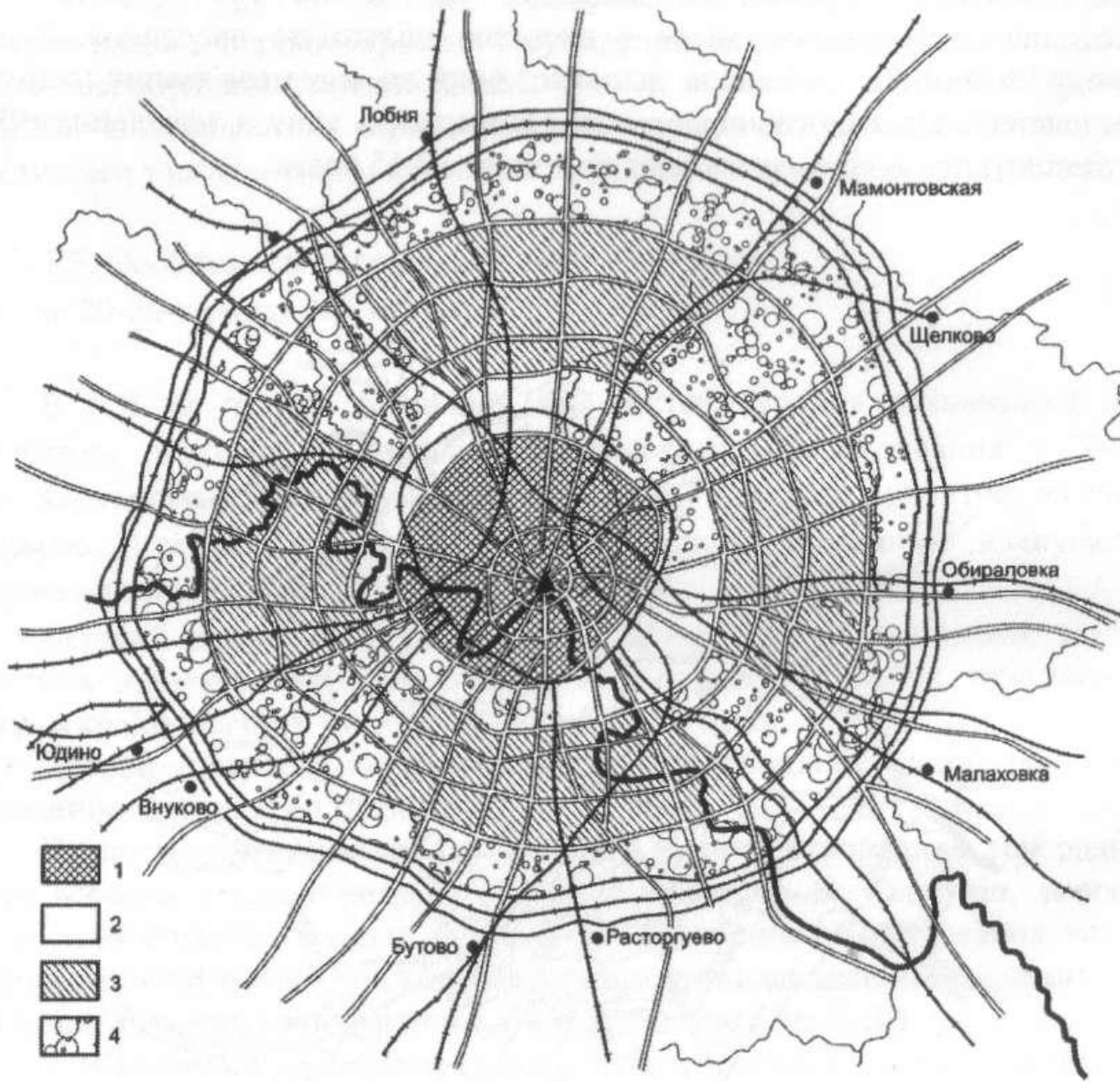


Рисунок 1.11. С. Шестаков. Проект «Велика Москва» (1921 - 1925 рр.):
 1 - Центральный будівельний район із громадсько-політичним центром;
 2 - промисловий район;
 3 - новигі будівельний район;
 4 - крупні зелені насадження

Особливості містобудівного планування в країнах Заходу і в СРСР

ПРОБЛЕМИ (КРАЇНИ ЗАХОДУ І СРСР):

- ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТЕМПІВ РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА. ВКЛЮЧАЮЧИ РОЗВИТОК ПРІОРИТЕТНИХ ГАЛУЗЕЙ ПІАПРЯМКІВ ПРОМИСЛОВОСТІ
- ПІДВИЩЕННЯ УПОРЯДКОВАНОСТІ ТА ЕФЕКТИВНОГО БУДІВНИЦТВА. НЕОБХІДНІСТЬ КОНТРОЛЮ НАД ВИТРАТАМИ РЕСУРСІВ
 - СТВОРЕННЯ РОБОЧИХ МІСЦЬ, ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАЙНЯТОСТІ НАСЕЛЕННЯ ПОДОЛАННЯ ЖИТЛОВОЇ КРИЗИ В МІСТАХ

МЕТА (КРАЇНИ ЗАХОДУ): ЗБІЛЬШЕННЯ ПРИБУТКІВ ПІДПРИЄМЦІВ ПРИ ЗАБЕЗПЕЧЕНІ ІНТЕРЕСІВ ДЕРЖАВИ І НАСЕЛЕННЯ

МЕТА (СРСР): ПРИСКОРЕННЯ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЦТВА ІЗ ЗБЕРЕЖЕННЯМ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ЗА УМОВ ЕКОНОМІЇ РЕСУРСІВ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НЕОБХІДНИХ ЖИТТЄВИХ УМОВ НАСЕЛЕННЯ

ЗАДАЧІ:

1. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ
2. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАЙНЯТОСТІ ТА РІВНЯ ПРИБУТКІВ НАСЕЛЕННЯ РІВНОМІРНО ПО РАЙОНАХ КРАЇНИ
3. ЗБЕРЕЖЕННЯ ЯКОСТІ ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА
4. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРИВАБЛИВИХ УМОВ ЖИТТЯ В МІСТАХ. ПОСЕЛЕННЯХ. ЖИТЛОВИХ КОМПЛЕКСАХ
5. ОРГАНІЗАЦІЯ МІСТОБУДІВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗА УЧАСТЮ ПРИВАТНИХ ІНВЕТОРІВ. ОРГАНІВ ВЛАДИ І НАСЕЛЕННЯ

ЗАДАЧІ:

1. ЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ УПРАВЛІННЯ
2. НАРОДНОГОСПОДАРСЬКИЙ РОЗВИТОК
3. РОЗМІЩЕННЯ ВИРОБНИЦТВА З УРАХУВАННЯМ ЕКОНОМІКИ ТА ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ РЕСУРСІВ
4. СТВОРЕННЯ СПРИЯТЛИВИХ УМОВ ДЛЯ НАСЕЛЕННЯ. ЩО ЗАЙНЯТЕ В ПРІОРИТЕТНИХ ГАЛУЗЯХ І НАПРЯМКАХ ВИРОБНИЦТВА
5. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАСЕЛЕННЯ РІВНИМИ УМОВАМИ
6. ЕКОНОМІЯ ПРЯМИХ БЮДЖЕТНИХ ВИТРАТ

ФОРМИ І МЕТОДИ ПЛАНУВАННЯ:

1. ЕКОНОМІЧНІ ФОРМИ РЕГУЛЮВАННЯ РОЗМІЩЕННЯ ВИРОБНИЦТВА, МІСЦЬ ПРИКЛАДАННЯ ПРАЦІ
2. ЗАКОНОДАВЧО-ПРАВОВІ ФОРМИ РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ. ВІДНОСИН ПІДПРИЄМЦІВ. ДЕРЖАВИ І НАСЕЛЕННЯ
3. МОДЕЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ ПОСЕЛЕНЬ, РОЗРОБКА СТРАТЕГІЙ І ВАРІАНТІВ МІСТОБУДІВНИХ РІШЕНЬ
4. РОЗРОБКА МІСТОБУДІВНИХ ПРОЕКТІВ ЗА ПРИВАТНИМ ЗАМОВЛЕННЯМ ІЗ ЗАЛУЧЕННЯМ НЕДЕРЖАВНИХ ПРОЕКТНИХ, ДОСЛІДНИЦЬКИХ ОРГАНІЗАЦІЙ
5. ОБГОВОРЕННЯ ПРОЕКТІВ ІЗ ГРОМАДСЬКИМИ ОРГАНІЗАЦІЯМИ
6. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ФІНАНСОВІ МЕХАНІЗМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТІВ ІЗ ЗАЛУЧЕННЯМ ПРИВАТНИХ ІНВЕСТОРІВ

ФОРМИ І МЕТОДИ ПЛАНУВАННЯ:


1. ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК МІСТОБУДІВНОГО ПЛАНУВАННЯ ІЗ ЗАГАЛЬНИМ ПАРОДНОГОСПОДАРСЬКИМ ПЛАНУ ВАІ ШЯМ
2. РОЗВИТОК РАЙОННОГО ПЛАНУВАННЯ, ГЕНЕРАЛЬНИХ ПЛАНІВ ПОСЕЛЕНЬ
3. РОБКА СХЕМ РОЗМІЩЕННЯ ВИРОБНИЦТВА, ПЛАНІВ МІСТ І СЕЛИЩ ПРИ ВИРОБНИЦТВІ
4. УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТВК ЕКОНОМІЧІ ІХ РАЙОНІВ
5. ДЕТАЛЬНА РОЗРОБКА МІСТОБУДІВНИХ НОРМАТИВІВ (ДБИ) І МІСТОБУДІВНИХ ПРОЕКТІВ

ХАРАКТЕРНІ РІШЕННЯ 1 ТЕНДЕНЦІЇ:

1. ФОРМУВАННЯ НОВИХ МІСТІ
РАЙОНІВ ПРИВАТНИМИ
ПІДПРИЄМЦЯМИ
2. ФОРМУВАННЯ ЖИТЛОВОЇ
ЗАБУДОВИ І ЖИТЛОВИХ БУДИНКІВ,
З УРАХУВАННЯМ РІВНЯ ДОХОДІВ
НАСЕЛЕННЯ
3. БУДІВНИЦТВО ЗА
ІНДИВІДУАЛЬНИМИ ПРОЕКТАМИ

ХАРАКТЕРНІ РІШЕННЯ 1 ТЕНДЕНЦІЇ:

1. ІУНКЦІОНАЛЬНЕ ЗОНУВАННЯ.
ФОРМУВАННЯ КРУПНИХ
ПРОМИСЛОВИХ ЗОН І ВУЗЛІВ
2. ДИФЕРЕНЦІАЦІЯ ПРОФІЛЮ МІСТА,
ФОРМУВАННЯ КРУПНИХ
ПРОМИСЛОВИХ ЦЕНТРІВ, МІСТ
НАУКИ ПРИ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ
ВИРОБНИЦТВАХ
3. ЖИТЛОВІ БУДИНКИ ШВИДКОГО
ЗВЕДЕННЯ, РОЗВИТОК ББК
4. ФОРМУВАННЯ КРУПНИХ ЖИТЛОВИХ
МІСЬКИХ РАЙОНІВ
5. ПРІОРИТЕТНІСТЬ БУДІВНИЦТВА
ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ,
ЖИТЛОВИХ БУДИНКІВ.
ВІДСТАВАННЯ БУДІВНИЦТВА
УСТАНОВ ОБСЛУГОВУВАННЯ



Дякую за увагу