УДК 728

ПЕРСПЕКТИВИ ЗМІШАНОГО ТИПУ ЗАБУДОВИ З ПРИКЛАДУ РІЗНИХ КРАЇН

Лісова А.П., *студ. гр. А-338*
Науковий керівник – **Малашенкова В.А.**, *к. арх., доцент (кафедра Архітектури будівель та споруд, Одеська державна академія будівництва та архітектури)*

Анотація. У цій статті аналізуються найбільш перспективні архітектурно-планувальні рішення комбінованих житлових будівель і моделюються їх принципові схеми стосовно умов помірного та холодного клімату. Розглянемо різні варіанти формування змішаних планувальних структур у забудові. Звичайно, кожна планувальна структура має певну містобудівну маневреність і передбачає відомі обмеження на планування житлових осередків.

Ключові слова: змішана забудова, змішані структури планування, формування міського середовища.

Актуальність. Значною характеристикою сучасного міста є доступність, яка залежить від фактичних відстаней між основними точками тяжіння – місцями проживання та застосування праці та організації транспортної інфраструктури, що дозволяє подолати просторову роз'єднаність. Як правило, компактні та високощільні міста мають просторову структуру з високим ступенем доступності.

Райони змішаної забудови забезпечують різноманітність, гнучкість та високу якість міського середовища, більш високу інтенсивність використання міських територій навідміну від монофункціональних районів, також вони найефективніші з погляду організації міської мобільності, що у результаті позитивно позначається на економічній та природоохоронній ефективності міста.

Змішана забудова (англ. Mixed-use development) – тип забудови території, де житлова, комерційна, офісна, культурна, соціальна, індустріальна та ін. типи забудови перемішані між собою і знаходяться в пішій доступності один від одного. Іншими словами, територія не має зонування тільки для одного типу будівель.

Справа в тому, що за старих часів було складно пересуватися швидко на великі відстані основним видом транспорту, тоді були ноги. Часто люди взагалі жили та працювали в одному будинку.

Але все змінилося в епоху індустріалізації, коли з'явилися конки, трамваї, мануфактури, а в епоху масової автомобілізації відбувся остаточний поділ. Саме тоді й з'явилися житлові мікрорайони, промислові та комерційні зони та масова маятникова міграція, коли люди вранці їдуть із дому на роботу, а ввечері назад.

Проте, вже в середині минулого століття, коли одні міста стали задихатися від автомобілів, а деякі стали деіндустріалізуватися (та й взагалі виробництво стало «чистішим» для навколишнього середовища), прийшло розуміння, що зонування території для чогось одного не така вже й хороша ідея. Наприклад, у своїй книзі «Смерть і життя великих американських міст» Джейн Джекобс ще в 1961 році написала про це: «Для генерації повнокровних районів великих міст необхідні чотири умови:

1. Район і якомога більше його складових частин повинні виконувати мінімум дві первинні функції; переважно – мінімум три. Цим повинна забезпечуватися присутність людей, що виходять на вулицю в різний час і з різними цілями, але при цьому багато міських можливостей є спільними.

2. Квартали здебільшого мають бути короткими. Це означає, що вулиці та можливості звернути за кут мають бути частими.

3. У районі повинні, перемежовуючись, знаходитись будівлі, що різняться за віком і станом, включаючи чимало старих, щоб економічні плоди, що приносяться ними, були різні. Це змішання має бути досить тісним.

4. Необхідна досить висока концентрація людей, з яких причин вони тут не знаходилися б. У тому числі – висока концентрація людей, що живуть у даному районі.» [1].

Слід зазначити основні переваги змішаного типу забудови. Це крокова доступність всіх об'єктів, необхідних людині. Це, у свою чергу, знижує завантаженість доріг та навантаження на громадський транспорт. На заміну отримуємо розвиток велоруху та пішохідної інфраструктури.

Яскравим прикладом стало створення житлових районів у Москві, Тольятті (рис. 1). На їхньому прикладі видно, що архітектурна творчість різними прийомами може досягти основного завдання містобудування – комплексного вирішення розташування житлових та громадських будівель, взаємопов'язаності елементів сельбищної території міста. Композиційну основу може становити м'яка, плавна планувальна форма проїздів, пішохідних алей, облік ландшафтних особливостей. Для нових мікрорайонів характерне вільне планування, що становить, проте, продуману композицію з об'ємними та кольоровими акцентами. Житловим районам Тольятті, навпаки, властиве суворе регулярне планування. Великою зручністю тут є раціональне розташування громадських будівель для обслуговування населення, сфокусованих біля транспортних магістралей. Дитячі установи максимально наближені до житла та шляхів, що ведуть до зупинок громадського транспорту [3].

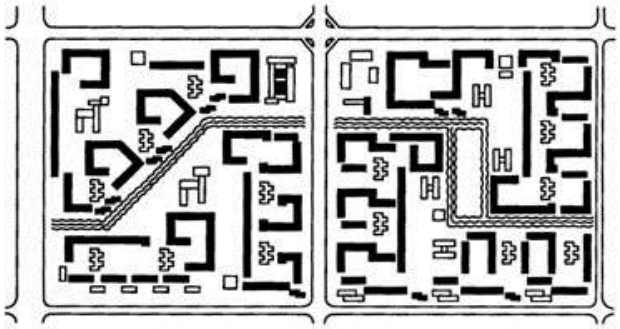

Рис. 1. Приклад вільного з елементами групового планування мікрорайону

Характерним прикладом змішаної забудови є частково реалізований проект житлового району на Грінвічському півострові в Лондоні, Великобританія під керівництвом архітектора Р. Ерскіна (рис. 2) [2].

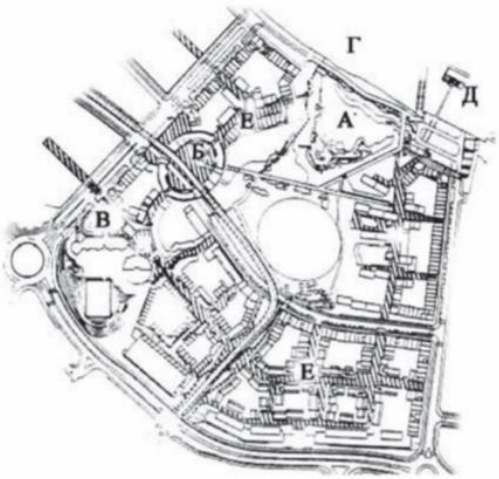

Рис. 2. Житловий район на Грінвічському півострові у м. Лондоні, Великобританія, Арх. Р. Ерскін: А – озеро в екопарку; Б – Овальна площа; В – школа та центр спілкування; Г – річка Темза; Д – яхт-клуб; Е – пішохідна зона

Територія Грінвічського півострова до 90-х років XX ст. являла собою промисловий пустир. Ключовими принципами проекту стали: змішання житлової та комерційної функцій, поєднання різноманітних форм володіння житлом. Житлова забудова району є кварталами,

пов'язаними пішохідною зоною (заштрихована на рис. 1), у вузлах якої розміщені невеликі площі, з торговими підприємствами, що виходять на них. Кожна така площа обслуговує окремий квартал. Центром району, його головним громадським простором є Овальна площа, обрамлена аркадою з магазинів, офісів та кафе, де також знаходяться зупинки міського транспорту. Парковки особистого автотранспорту винесені у підземний простір під дворами, поверх них влаштовані газони.

Атлантік-Стейшн розташований близько до центру міста, на території колишнього сталеливарного заводу площею 55 га. Цей завод до кінця 1970-х років занепав. Для девелопменту промзони потрібно дороге відновлення ґрунтів, забруднених за роки роботи підприємства. Інвестор знайшовся лише у 1997 р.: приватна компанія Jacoby Development, Inc. (рис. 3).

Рис. 3. Район Атлантік-Стейшн, США

Будівництво завершилося в 2005р. Було введено в дію 167 тис. м^2 офісних та 213 тис. м^2 торгових площ, близько 1000 готельних номерів та апартаментів, 1500 житлових одиниць, розбито 4,5 га парків.

Проект ґрунтувався на стандартах екологічного проектування будівель (LEED), що дозволило знизити вартість комунальних послуг та оренди приміщень. Завдяки розміщенню необхідних функцій у пішій доступності, мешканці району стали здійснювати менше автомобільних переміщень. За даними Агентства з охорони навколишнього середовища США, частка поїздок на громадському транспорті в Атлантік-Стейшн досягає 27,1%, тоді як у середньому містом ця цифра становить лише 7% [4].

Висновок. У результаті рівномірний розподіл житла, громадсько-ділової та рекреаційної інфраструктури по території міста забезпечує широкому колу користувачів пішохідну доступність найрізноманітніших об'єктів. Розміщення цих об'єктів у складі житлових кварталів та будівель не просто розширює спектр товарів та послуг повсякденного та періодичного попиту, а й створює нові робочі місця. Принципово важливим є також включення до складу житлової забудови офісів та малих виробництв: формується міське середовище, де «все під рукою».

Також важливим фактором є скорочення тривалості щоденних переміщень на роботу, навчання, за покупками, що дозволяє городянам звільнити час для відпочинку та дозвілля, самореалізації та саморозвитку. Зниження потреби у використанні особистого автотранспорту сприяє зменшенню заторів на дорогах, зниженню обсягів шкідливих викидів в атмосферу та підвищенню акустичного комфорту у відкритих міських просторах.

Таким чином, пішохідна доступність об'єктів повсякденного обслуговування стимулює зростання рухової активності мешканців та, як наслідок, допомагає покращити їхнє здоров'я. Це особливо важливо для представників старшого покоління, які отримують ширші можливості самостійно здійснювати покупки та отримувати медичну допомогу поряд з будинком.

Література:

1. «Смерть життя великих американських міст». Джейн Джекобс. 2011. 261 с.
2. Eco urbanity//The Architectural Review. London, 2002. № 1259.
3. https://baurum.ru/_library/?cat=equipping_general&id=4136
4. «Зведення принципів комплексного розвитку міських територій», Редакція від 15 березня 2019 р., на замовлення Фонду єдиного інституту розвитку в житловій сфері. С. 296.