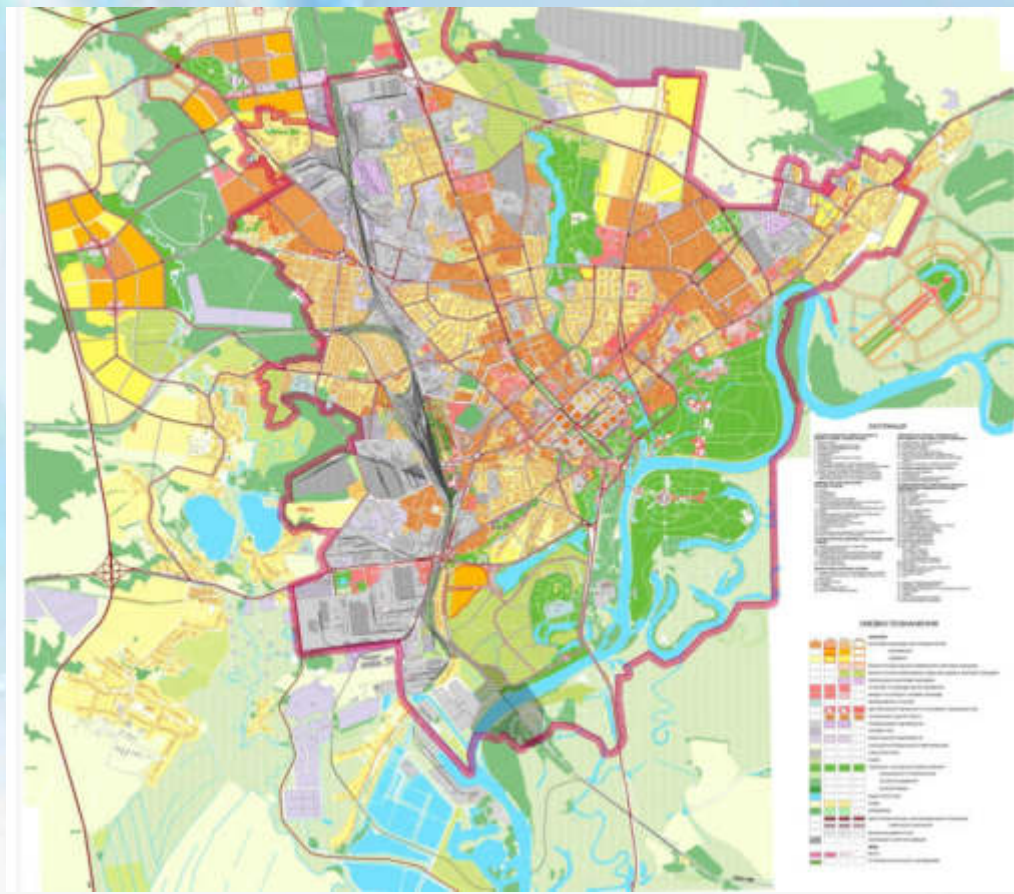


Планування міст і населених пунктів

Лекція 4 . Слайди

Викладач проф. Мартинов В.Л.



Леція 4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Сельбищна зона - одна з основних частин планувальної структури міста (60-80% площі території).

Для **розміщення сельбищних** територій міста - ділянки з найбільш сприятливими природними й санітарними умовами, по можливості поблизу водоймищ і масивів зелені.

Сельбищна територія призначена для розміщення житлової забудови, підприємств та центрів обслуговування, громадських центрів, навчальних закладів, спортивних комплексів, підприємств, які не мають шкідливого впливу на навколишнє середовище, зелених насаджень, вулиць і площ

Для попереднього визначення потреби в сельбищній території приймають укрупнені показники при середній поверховості забудови (територія на 1000 чол.) при кількості поверхів:

- 9 і більше – 7 га;
- 4-8 поверхів – 8 га;
- до 3 - без земельних ділянок – 10 га;
- те саме із земельними ділянками – 20 га

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Зручність проживання в місті визначається правильним розміщенням житлових утворень стосовно природних факторів, місць праці й відпочинку, зв'язку із системою громадського обслуговування

Загальною основою формування просторової архітектурно-планувальної структури сельбищної зони є **східчастий принцип** формування системи громадського обслуговування. Відносно нього установи розміщують відповідно до їх призначення і частоти, з якою ними користується населення, що обумовлює радіуси дії цих установ, а отже, і території обслуговування

Перший ступінь – установи повсякденного користування: дитячі дошкільні заклади, школи, продовольчі й першої необхідності промтоварні магазини, їдальні, аптеки.

Нормативний радіус обслуговування - 500 м (дитячих дошкільних закладів – 300 м).

Другий ступінь – установи періодичного користування будинки культури, кінотеатри, бібліотеки, універмаги, поштові відділення, поліклініки та ін.

Нормативний радіус обслуговування – 1200-1500 м.

Третій ступінь – установи епізодичного обслуговування – адміністративні установи (міська рада, обласна адміністрація), заклади культури (театри, музеї, галереї, наукові бібліотеки тощо), установи масової інформації (редакції радіо, телебачення, газет і журналів), головний поштамт, великі заклади торгівлі (універсальні магазини, спеціалізовані салони)

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

У межах сельбищної території – **основні структурні елементи:**

а) житловий квартал (житловий комплекс) –

первісний структурний елемент житлового середовища, обмежений магістральними або житловими вулицями, проїздами, природними межами тощо, площа **до 20-50 га** з повним комплексом установ і підприємств обслуговування місцевого значення (**збільшений квартал, мікрорайон**) і **до 20 га** з неповним комплексом.

б) житловий район –

структурний елемент сельбищної території площею **80-400 га**, в межах якого формують житлові квартали (мікрорайони), розміщують установи й підприємства з радіусом обслуговування **не більше 1500 м**, а також об'єкти міського значення.

Межі житлового району – магістральні вулиці й дороги загальноміського значення, природні і штучні межі.

в) сельбищний район (житловий масив) –

структурний елемент сельбищної території площею **понад 400 га**, в межах якого формують житлові райони.

Межі - такі самі вулиці й дороги, що й для житлових районів, а також магістралі безперервного руху.

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

У найзначніших, значніших і великих містах – найбільш великі структурні елементи сельбищної зони –

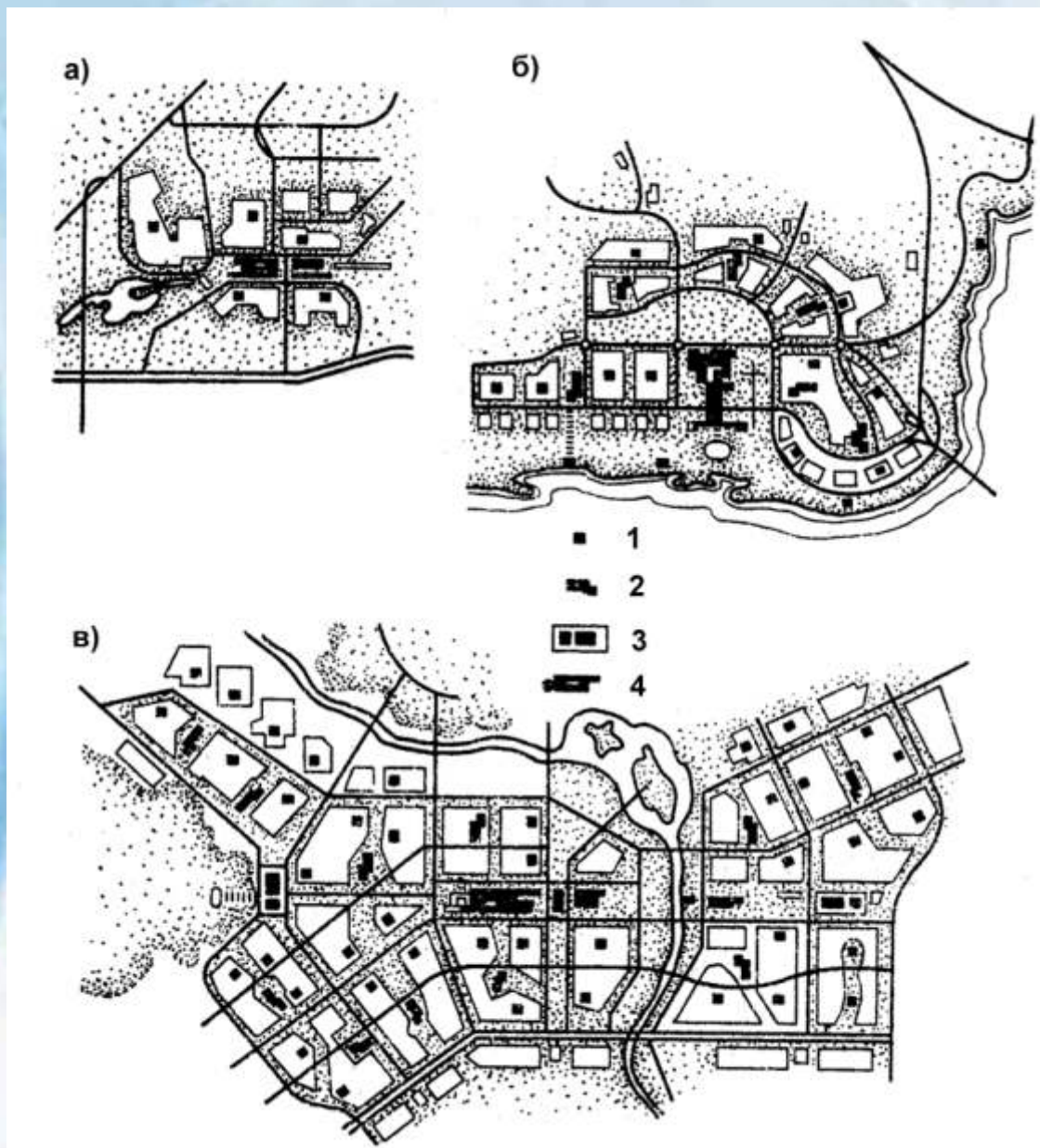
планувальні (міські) райони.

Кількість населення –
від 100 до 300 тис. чол.

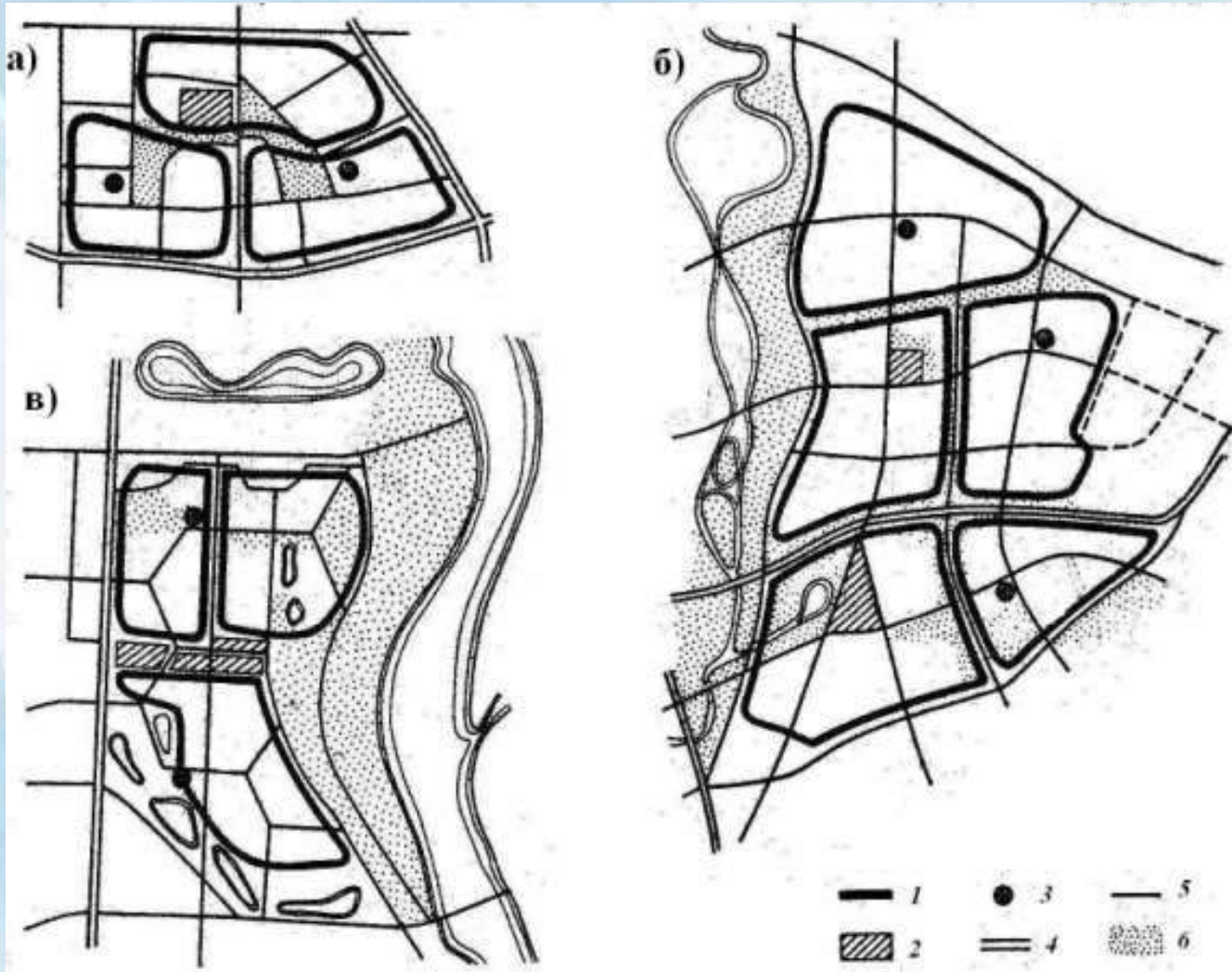
Планувальна структура сельбищної зони в містах різної величини:

а – мале місто на 30 тис. жителів; б – середнє на 100 тис. жителів; в – велике на 250 тис. жителів;

- 1 – центри мікрорайонів;
- 2 – житлових районів;
- 3 – сельбищних районів;
- 4 – центр міста.



4. СЕЛЬБИЦНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА



Схеми планування житлових масивів:

а) Микільська Борщагівка (м. Київ); б) Салтівський масив (м. Харків); в) Оболонь (м. Київ);
1 – межі житлових районів; 2 – центри планувальних районів; 3 – центри житлових районів;
4 – швидкісні магістралі; 5 – магістральні вулиці; 6 – озеленення

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Структурно-планувальна організація житлових утворень

Житловий район

Чисельність населення житлового району приймається

у великих і середніх містах від 25 до 40 тис. чол.,

у значних і найзначніших від 40 до 80 тис. чол.

Розрахункову щільність населення на території житлового району рекомендується приймати **від 110 – 170 чол./га**, (малі міста) **до 190 – 220 чол./га** (найзначніші міста) відповідно до зон міста різної містобудівної цінності (периферійної і центральної)

У межах житлового району формується **система магістралей районного значення, житлових вулиць і пішохідних алей**, що забезпечують зручний підхід до установ обслуговування та зупинок громадського транспорту.

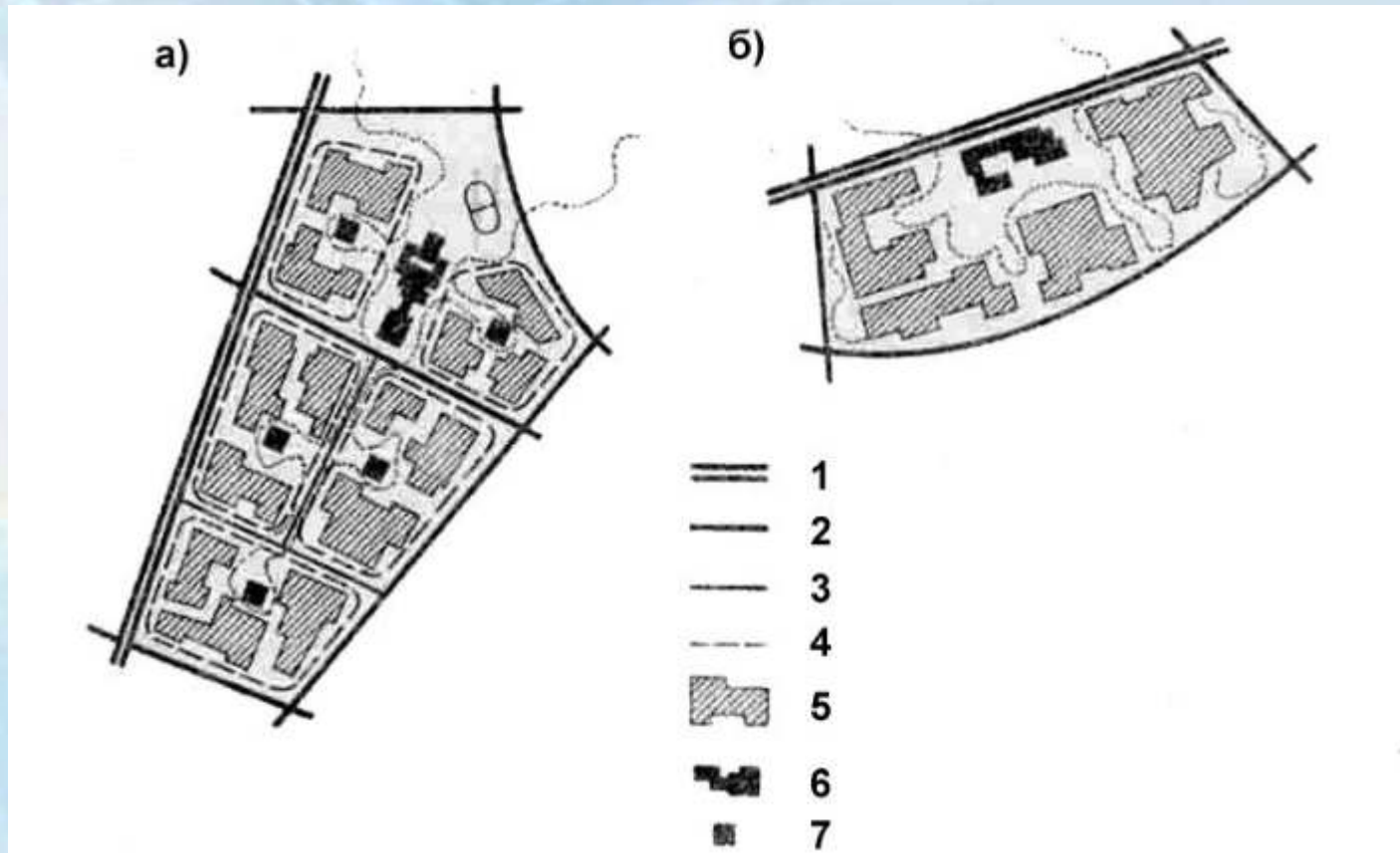
Проектування житлових районів здійснюється на основі генерального плану міста

Зв'язок житлового району з іншими житловими районами, промисловими підприємствами, центром, зонами відпочинку та іншими важливими для населення частинами міста здійснюється **магістральними вулицями**.

Сполучення усередині житлового району – **місцевими вулицями й внутрішніми проїздами**, рух пішоходів – по пішохідних алеях

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Мікрорайонна структура житлового району є загальновизнаною



Схеми структури житлового району: а - на 50-60 тис. чол. з розподілом на мікрорайони; б – на 25-30 тис. чол. у вигляді збільшеного мікрорайону; 1 – магістральні вулиці міського призначення, 2 - магістральні вулиці районного призначення, 3 – житлові вулиці, 4 – межа мікрорайонів, 5 – група будинків, 6 – центр житлового району, 7 – центр мікрорайону.

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

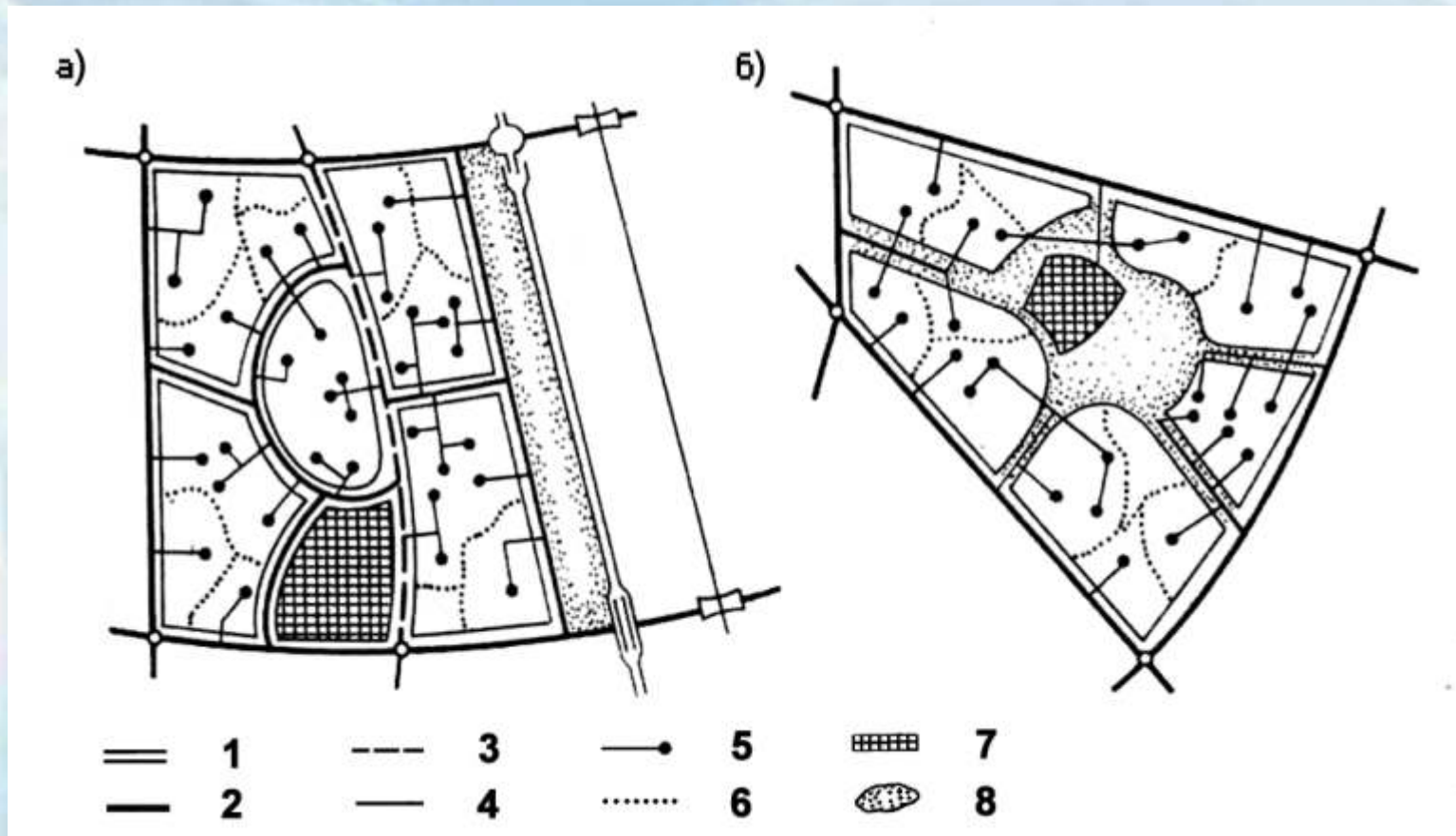
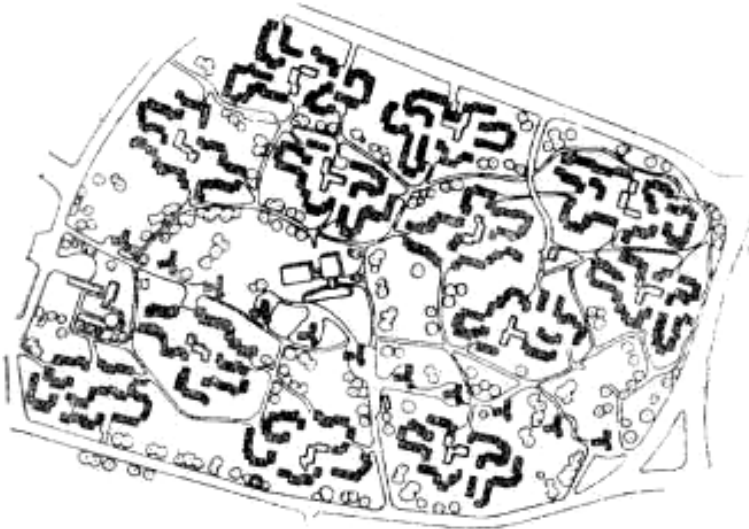


Схема дорожньої мережі житлових районів:

а – житловий район, що розбивається на мікрорайони; б – житловий район у вигляді збільшеного мікрорайону; 1 – міська швидкісна автодорога, 2 – магістральна вулиця міського призначення, 3 – те ж районного призначення, 4 - житлова вулиця, 5 – мікрорайонні проїзди, 6 – пішохідні доріжки, 7 – територія центру житлового району, 8 – зелені насадження.

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Композиція житлових комплексів, об'єднаних у район, повинна будуватися за принципом окремих закінчених утворень. З'єднання будинків у групи укрупнює масштаб забудови, одиницею якої стає не окремий будинок, а група будинків.



Вільне розташування житлових груп
серед зелених насаджень.
Проект забудови району Венузіо в
м. Матера (Італія)

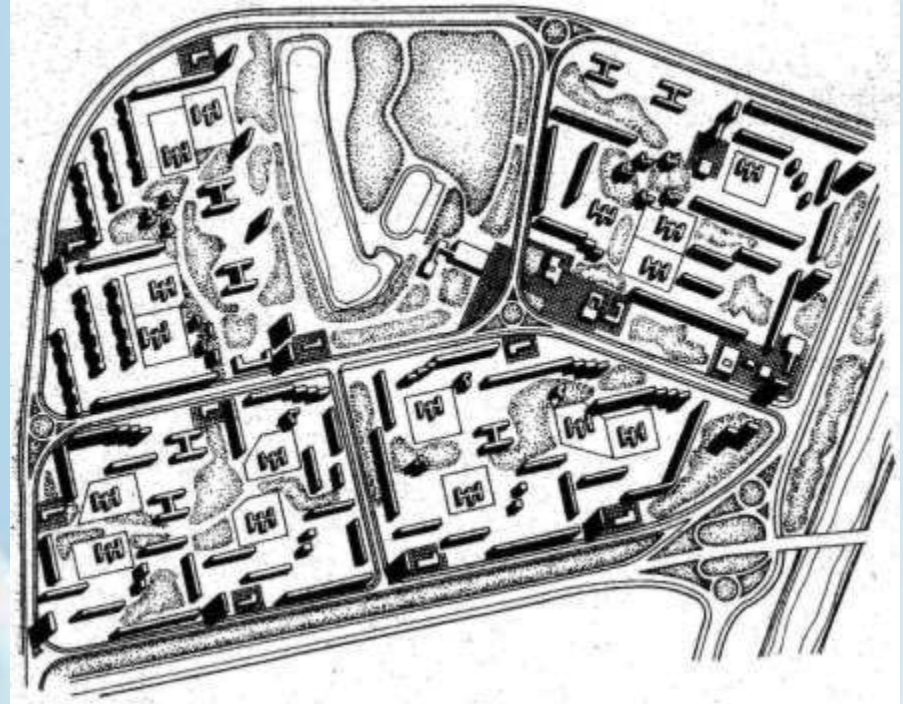
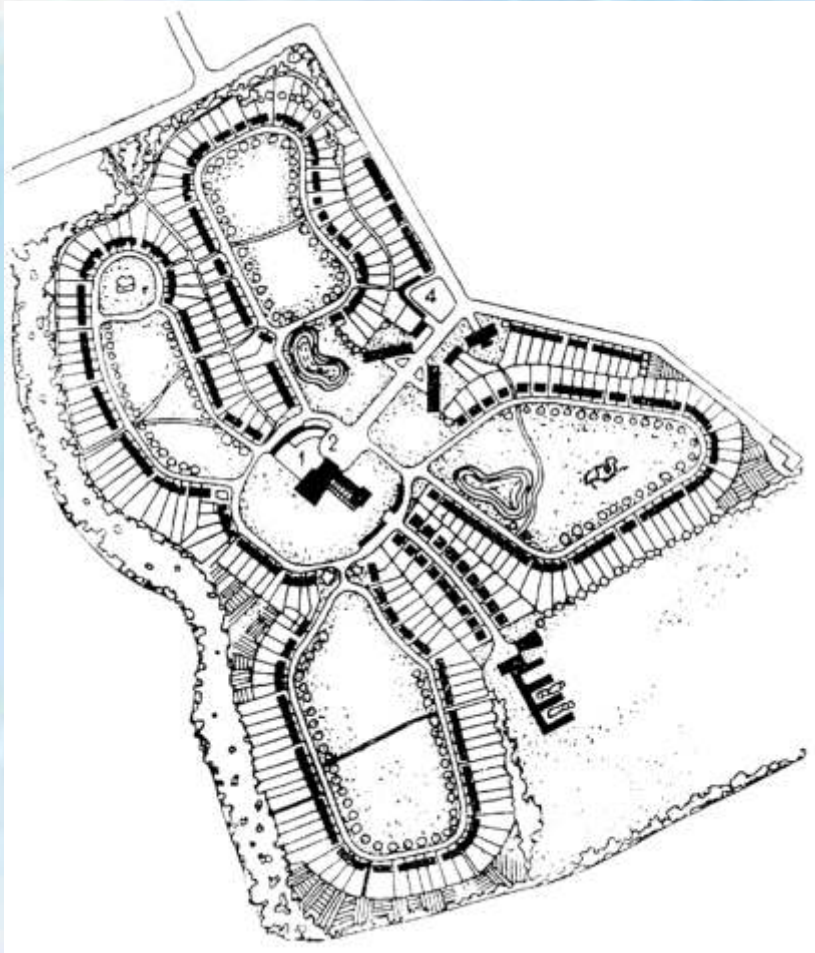


Схема планування та забудови житлового
району Березняки (м. Київ)

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Приклади планування районів садибної забудови міста



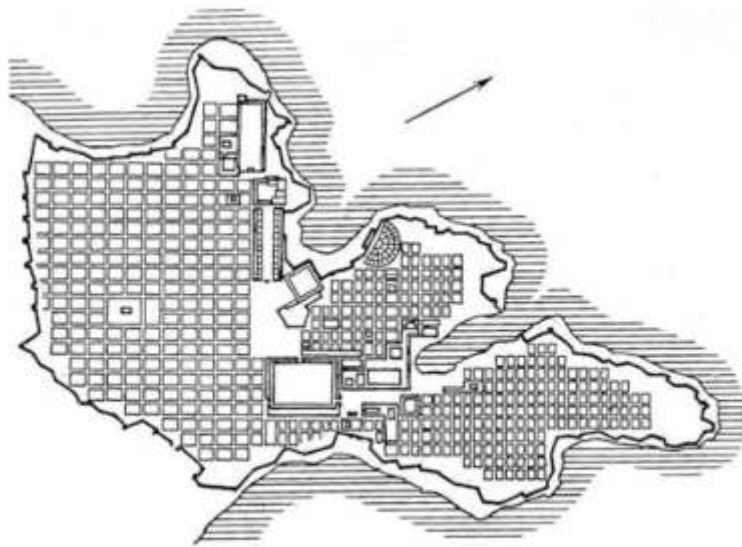
4. СЕЛЬБИЦНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Квартал

Історично в основу планувальної сітки вулиць була покладена маленька структурна одиниця – **квартал площею 2 –5 га**

Недоліки квартальної забудови:

- з ростом автомобілізації (100-150 авто на тисячу жителів) неможливо організувати вуличну мережу;



Город Милет, полсе Ионии (Турция)
Пл. до н.э.

- неможливо розмістити висотну забудову з урахуванням усіх санітарних норм на маленькій території кварталу;

- неможливо здійснити грамотне функціональне зонування (школа, дитячий садок та інші установи повсякденного обслуговування у кожному кварталі).



4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Мікрорайон (житловий комплекс)

Площа до 50 га

Мікрорайон – це частина сельбищної території, обмежена вулицями і за розмірами достатня для розміщення житлових будинків і повного комплексу установ повсякденного обслуговування населення, що проживає в ньому.

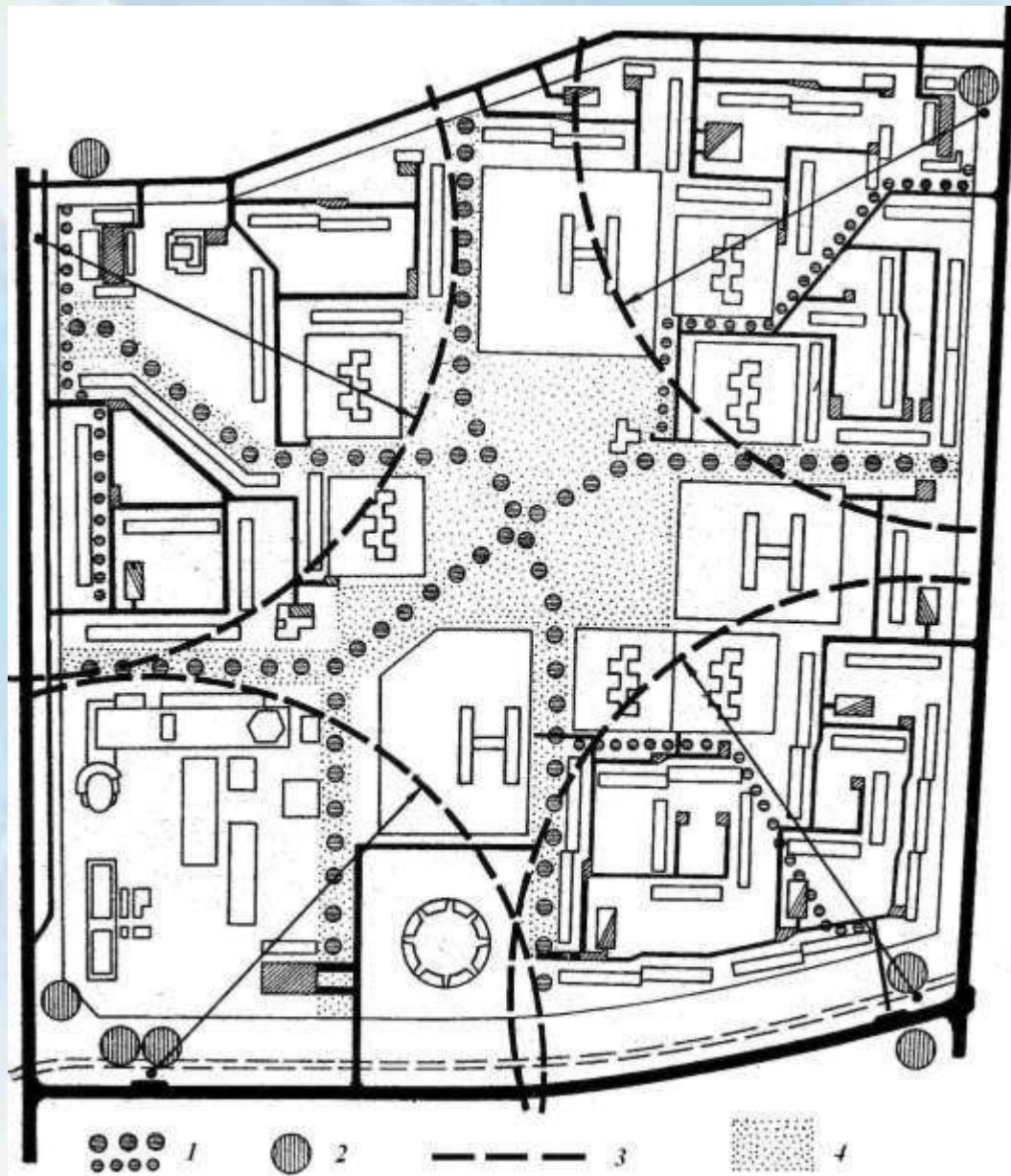
Розрахункова щільність населення мікрорайону з повним комплексом установ обслуговування місцевого значення приймається в межах **180 – 430 чол./га.**

Територію мікрорайону приймають у межах червоних ліній – меж між територіями прилеглих вулиць і територіями іншого призначення.

Виділяють такі зони:

- житлову, яка займає 60-70% території мікрорайону,
- ділянки шкіл,
- ділянки дитячих дошкільних установ,
- ділянки закладів і підприємств обслуговування,
- зону відпочинку (сад мікрорайону),
- господарську зону, де розміщуються гаражі, ЖКО з майстернями, господарський блок.

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

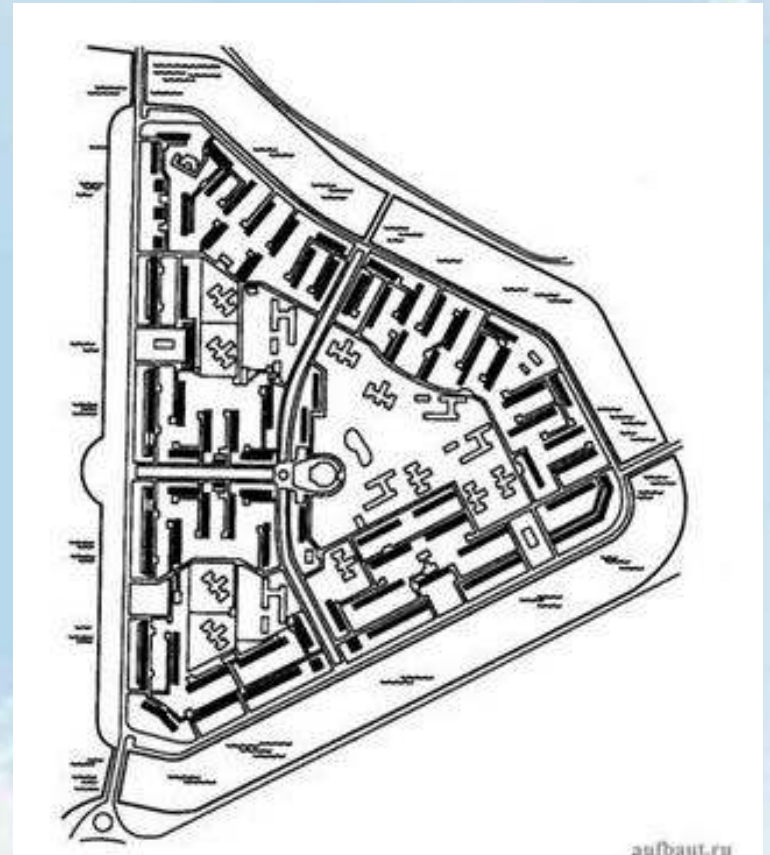
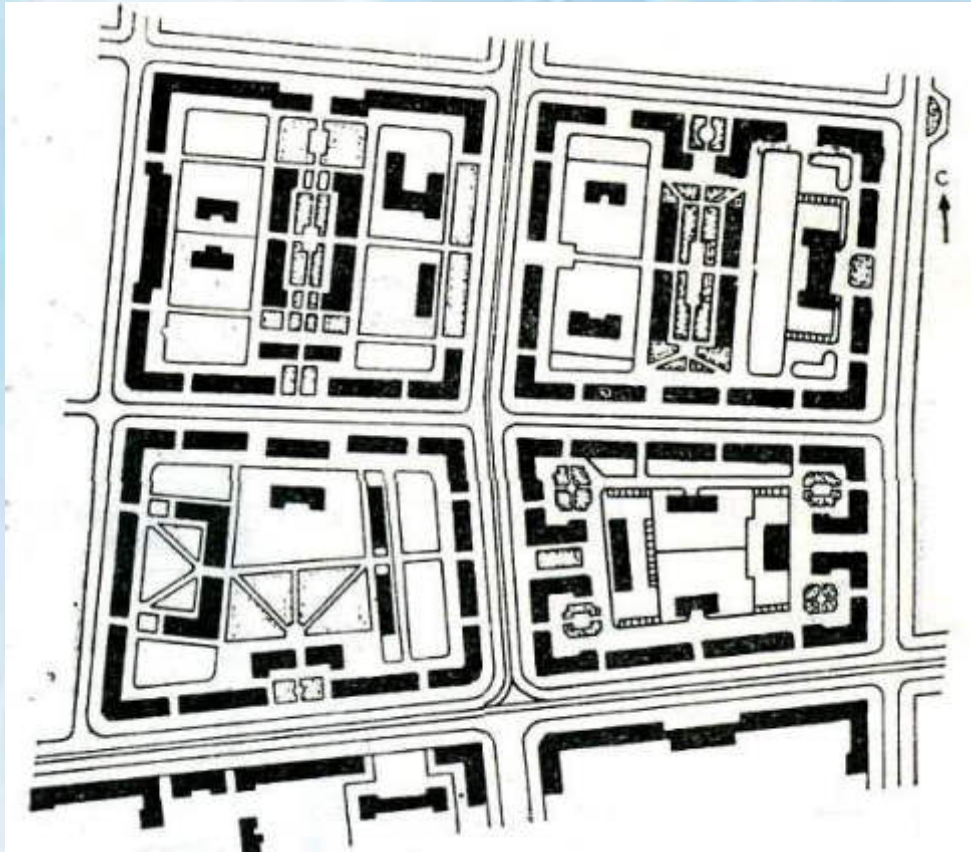


**Схема забудови
мікрорайону Салтівського
житлового масиву
(м. Харків):**

- 1 – пішохідні шляхи;**
- 2 – зупинки міського транспорту;**
- 3 – межа зони обслуговування;**
- 4 – зелені насадження**

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Планувальні прийоми забудови кварталів і мікрорайонів
периметральна, групова, рядкова, вільна й комбінована забудова

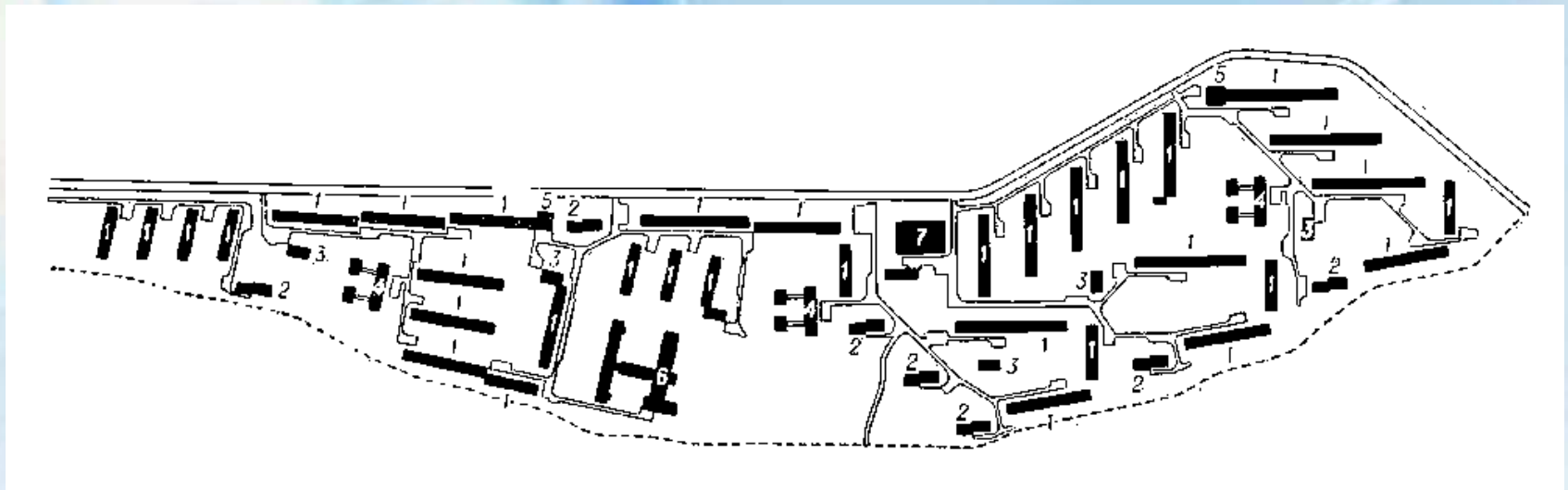
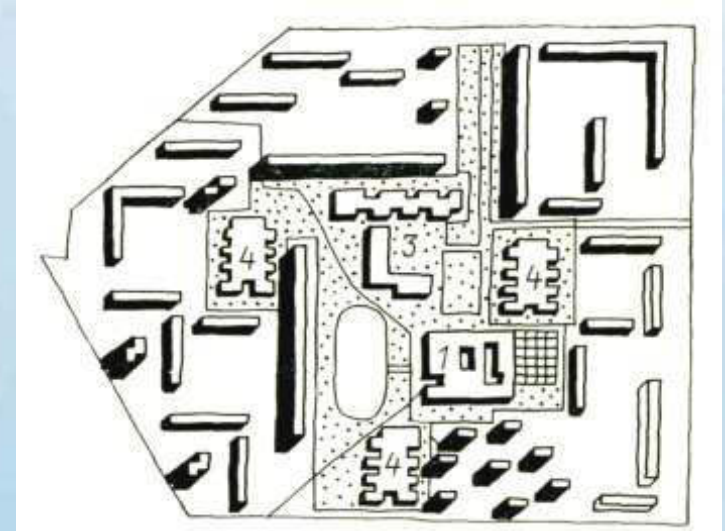
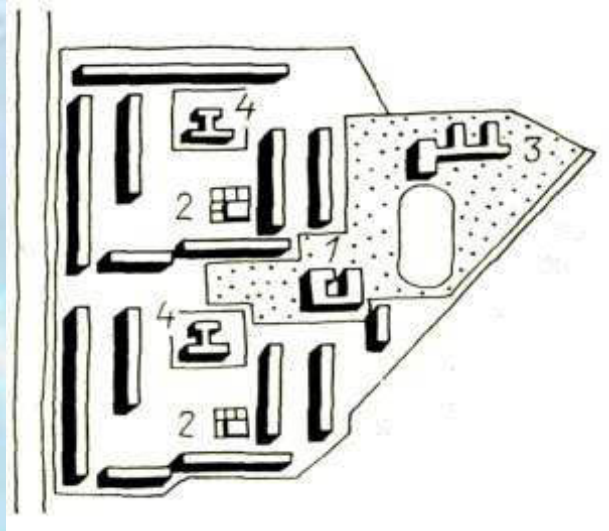


Периметральна забудова

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Групова забудова:

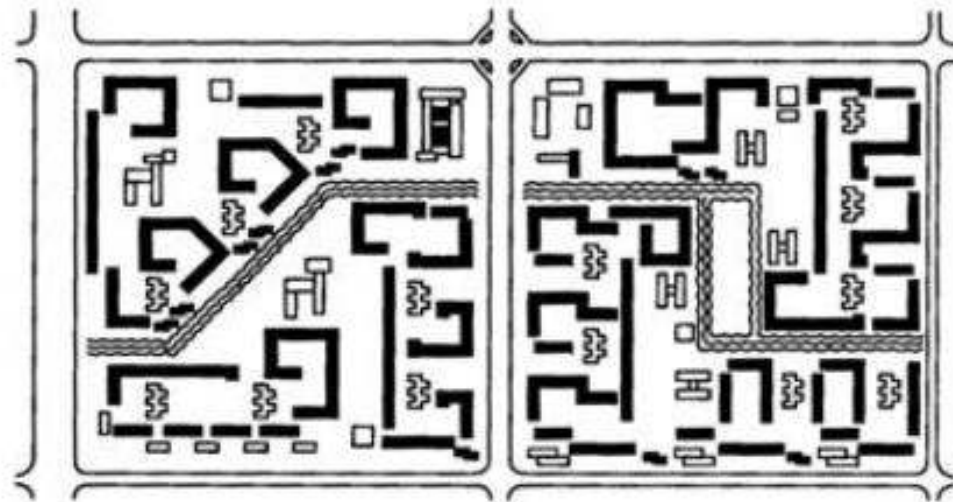
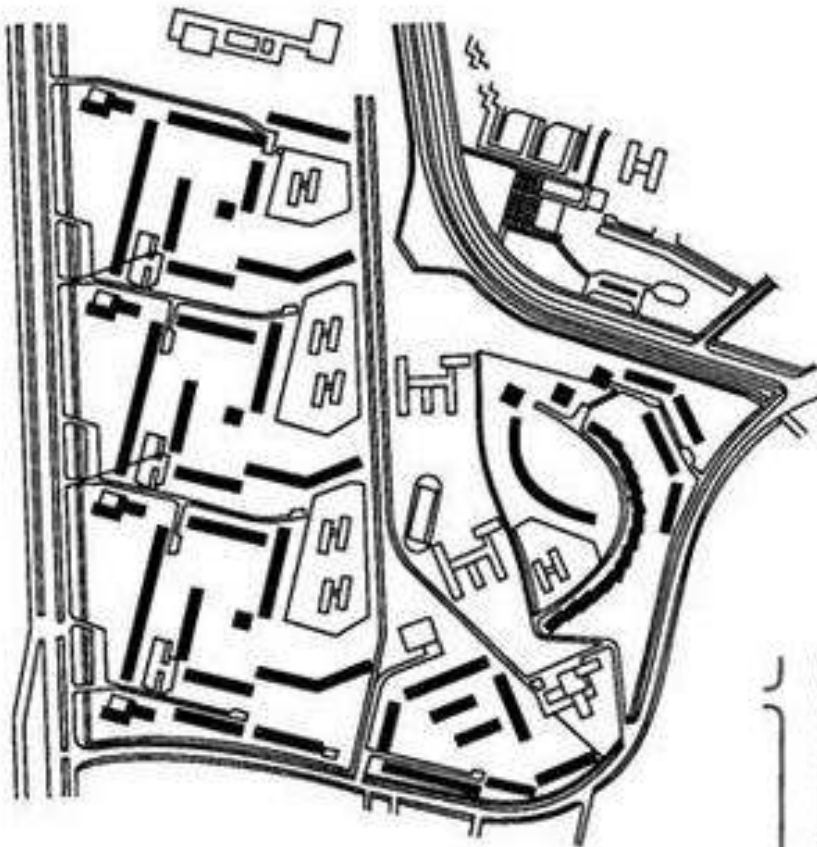
- 1 – громадський
центр; 2 – блок
первинного
обслуговування; 3 –
школа;
4 – дитячий садок



- 1 — п'ятиповерхові будинки; 2 — дев'ятиповерхові будинки; 3 — блоки первинного обслуговування; 4 — дитячі садочки; 5 — магазини; 6 — школа; 7 — громадсько-торговий центр мікрорайону

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

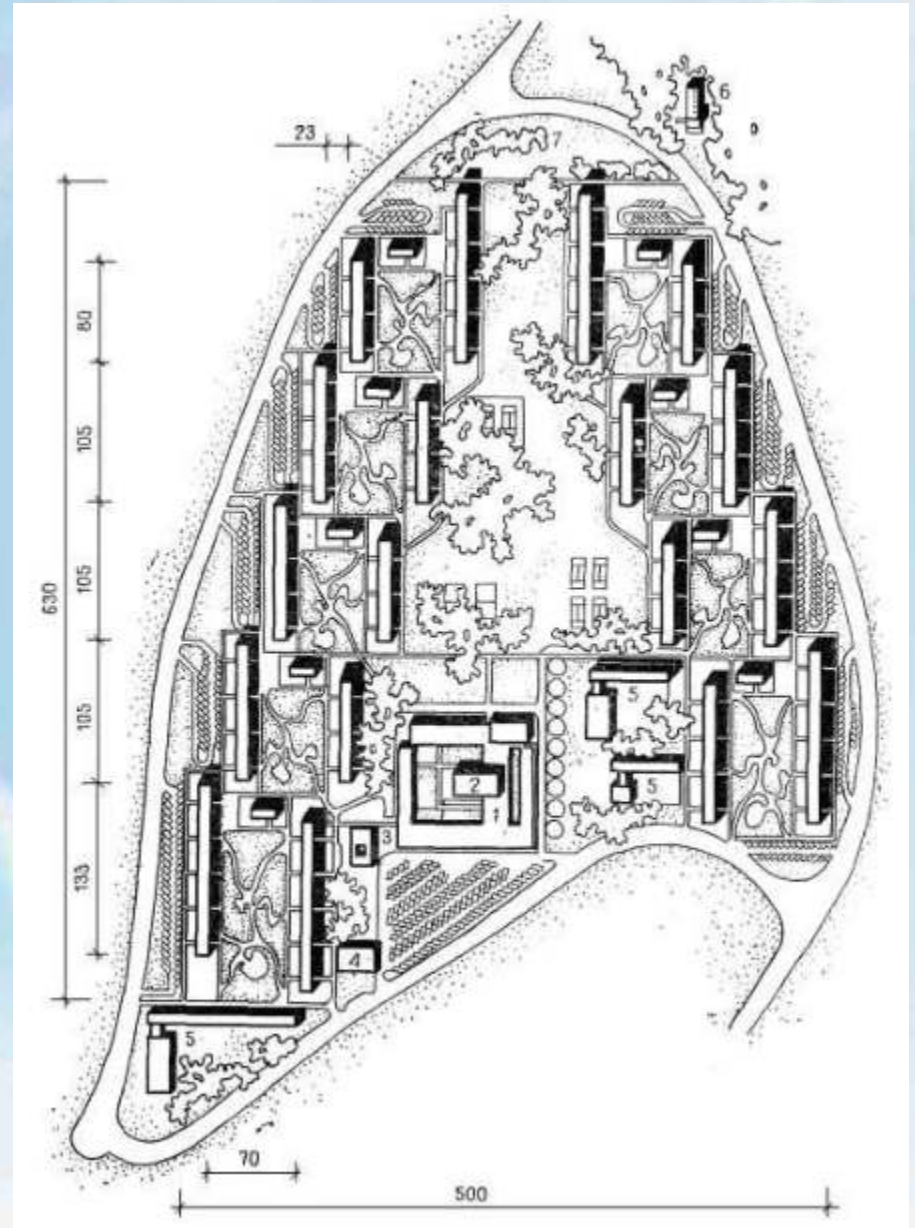
Групова забудова:



4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

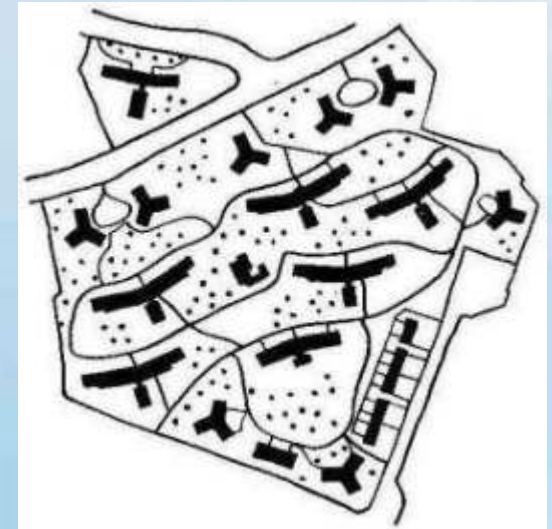
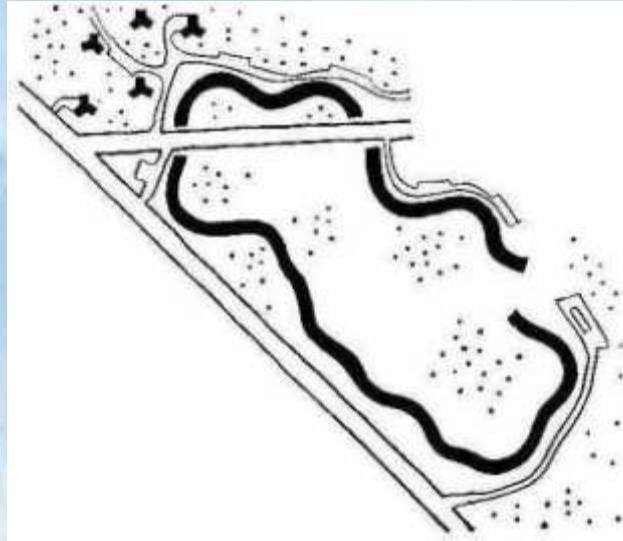
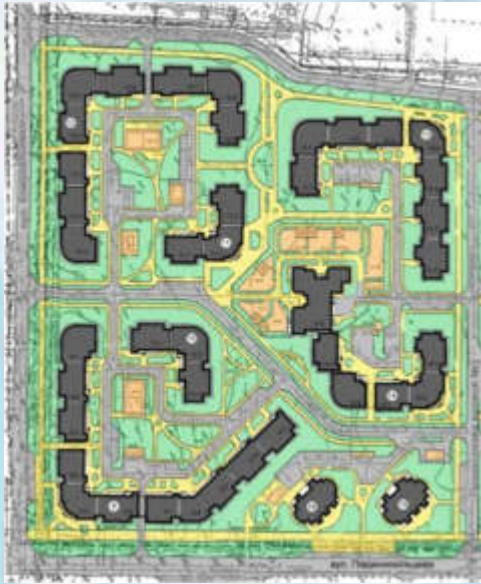
Рядкова забудова (район Парижа):

- 1 - торговельний центр;
- 2 - універсальний зал;
- 3 - медичний центр;
- 4 - приміщення з
обслуговування автомобілів;
- 5 - школи;
- 6 - теплоцентраль;
- 7 - підземний автогараж



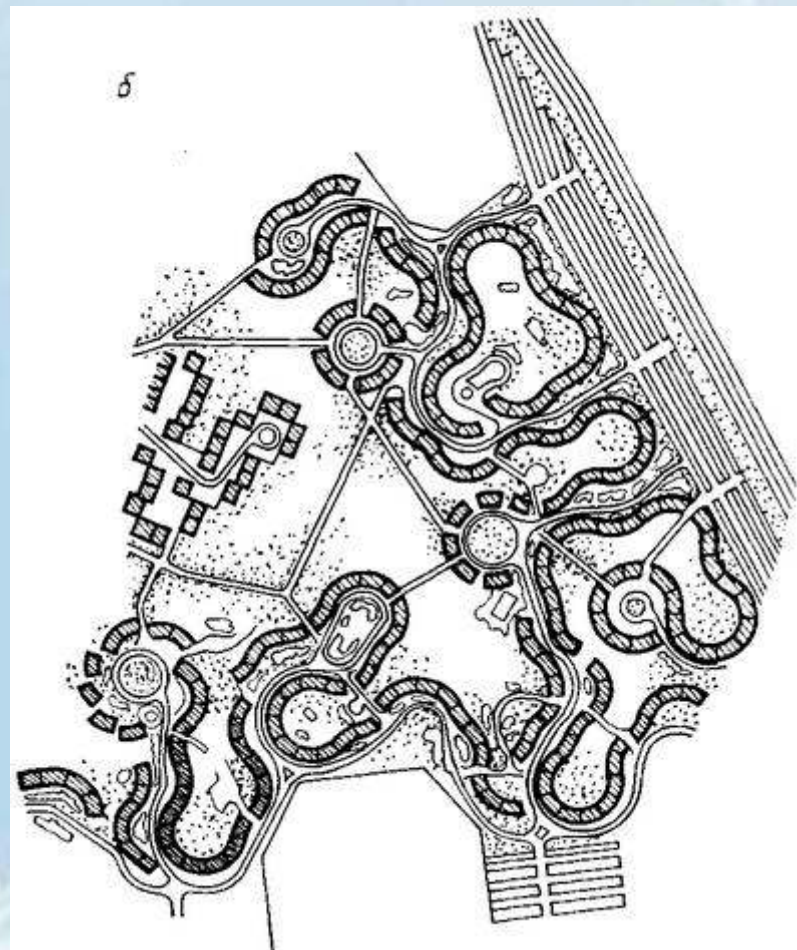
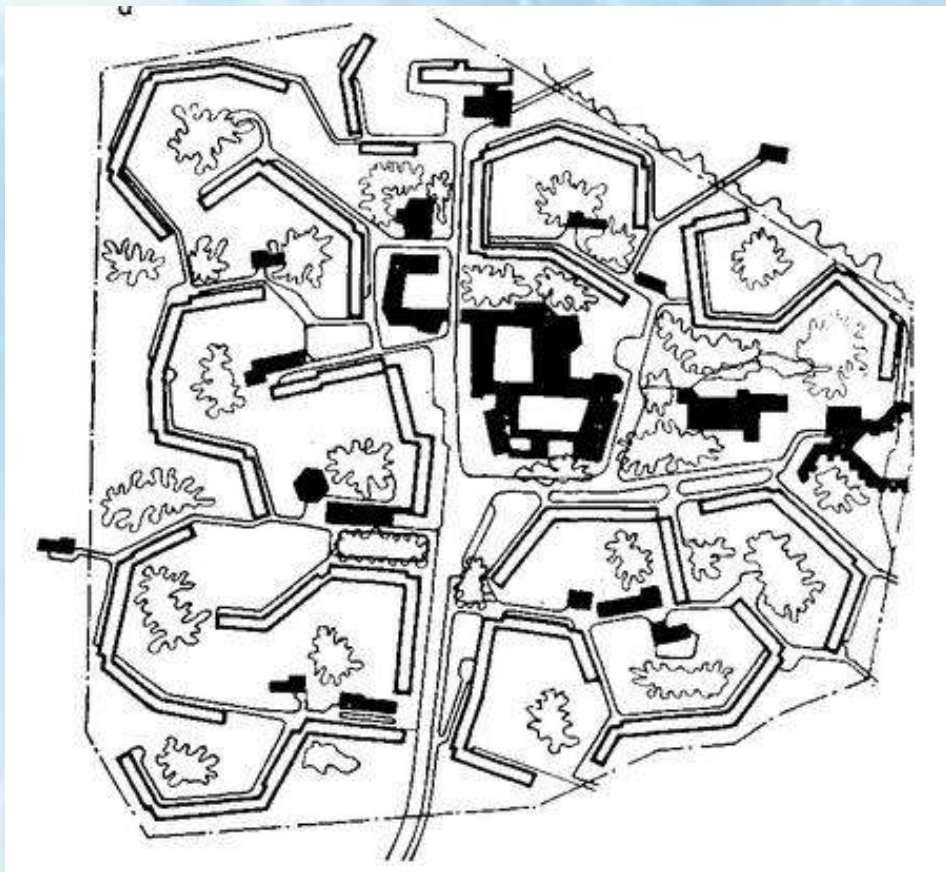
4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Вільна забудова



4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Вільна забудова



4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

3.3. Організація транспортного та пішохідного руху

Види транспорту у мікрорайоні:

- індивідуальні автомобілі;
- вантажний транспорт – доставка продуктів і товарів, перевезення домашніх речей і меблів і т.п.;
- спеціальний транспорт – машини швидкої медичної допомоги, машини для сміття, пожежні машини.

Для правильної організації руху транспорту треба враховувати:

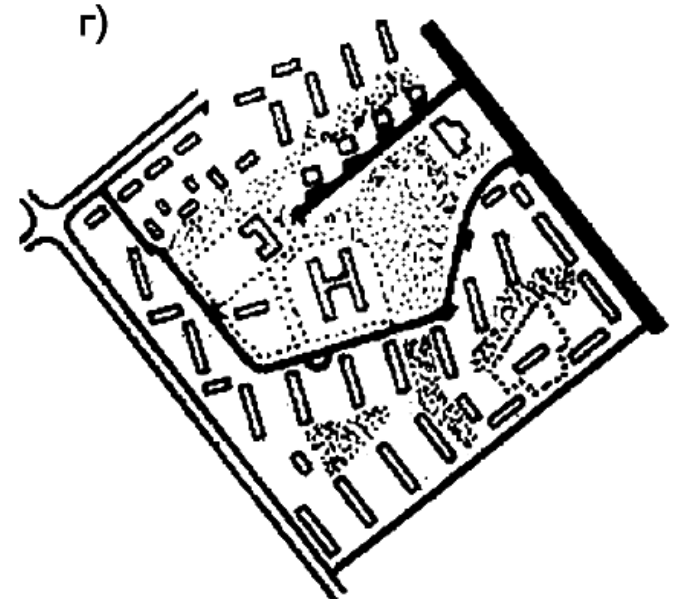
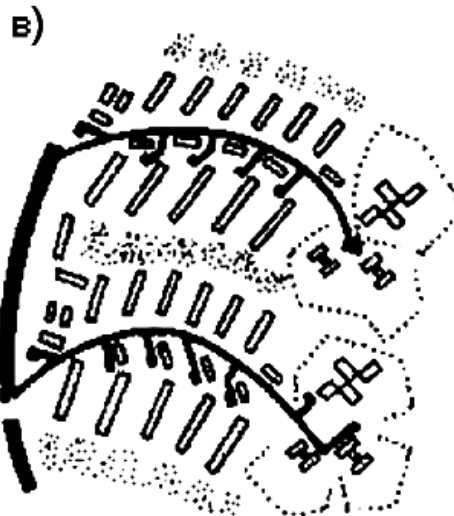
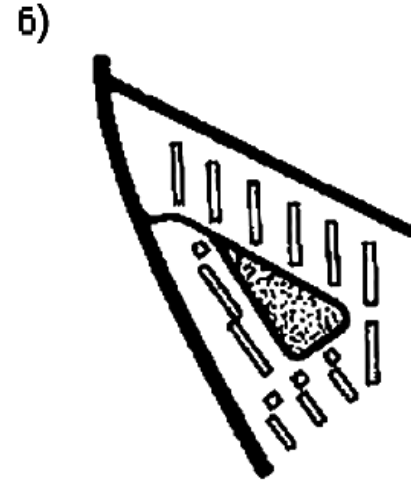
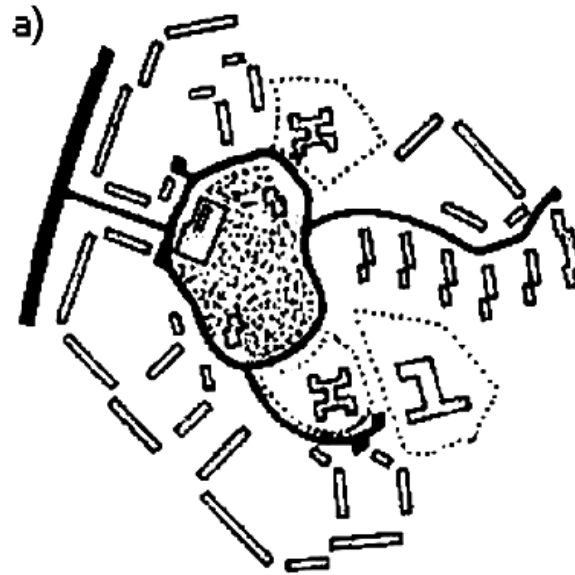
- розташування входів у житлові будинки;
- розміщення в'їздів у мікрорайон;
- розташування в'їздів до шкіл і дитячих установ;
- розміщення гаражів, стоянок, майданчиків для обслуговування магазинів;
- конфігурацію проїздів за характером руху.

Система проїздів повинна бути простою, безпечною для руху транспорту й пішоходів, не перетинатися з основними пішохідними потоками

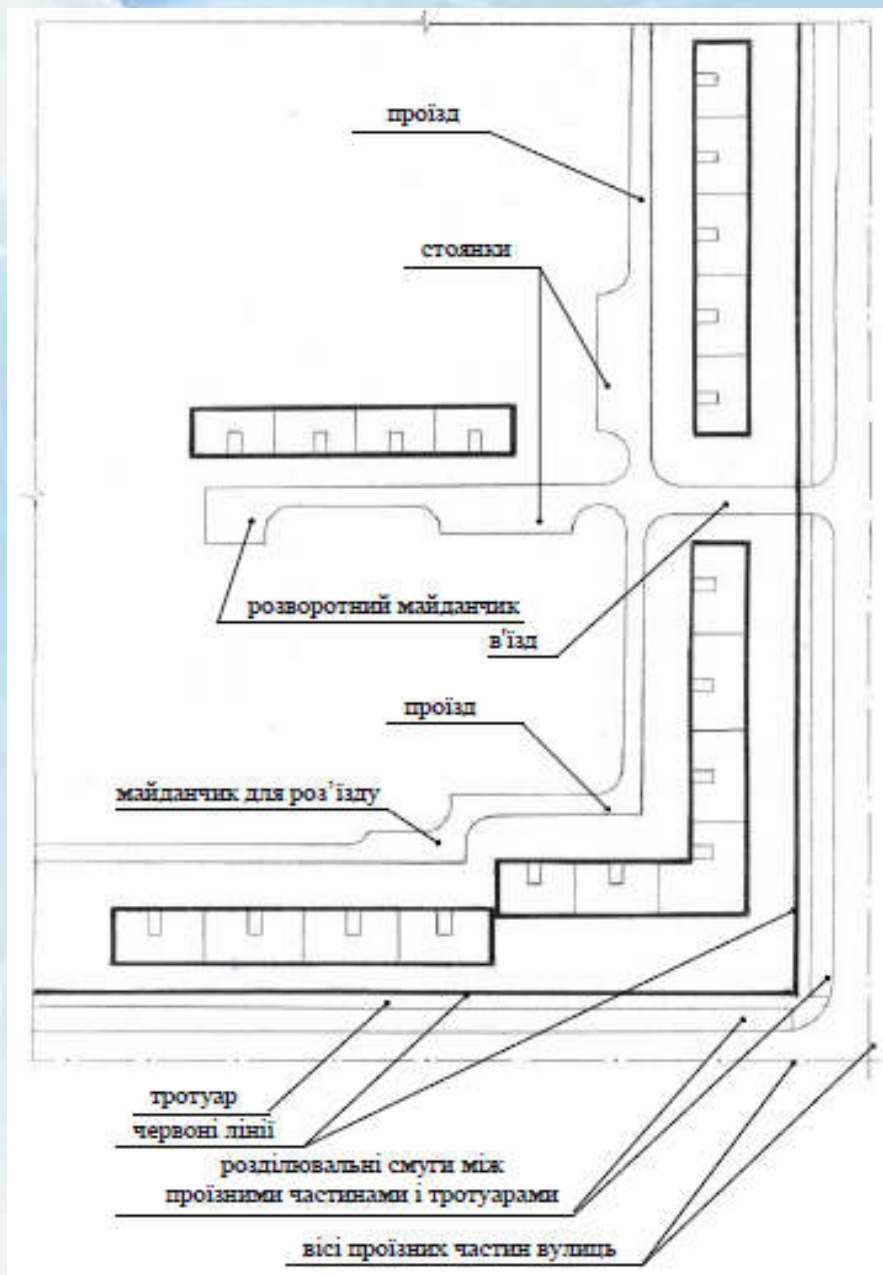
4. СЕЛЬБИЦНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Схеми
основних проїздів
мікрорайону:

а) кільцева,
б) петельна,
в) тупикова,
г) змішана



4. СЕЛЬБИЦНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА



Система проїздів складається з в'їздів, проїздів, майданчиків для роз'їзду, розворотних майданчиків і стоянок.

В'їзд (частина системи проїздів від лотка проїзної частини вулиці до першого розгалуження) приймають 6,0 м завширшки. Примикання в'їзду до проїзної частини магістральних вулиць має бути на відстані не менше 100 м від перехрестя.

Проїзди, які ведуть до груп будинків з населенням до 3 тис. жителів мають бути 3,5 м завширшки;

проїзди, які ведуть до груп будинків з населенням більше 3 тис. жителів – 6.0 м.

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

При довжині проїзду завширшки 3,5 м більше 150 м, через кожні 75 м улаштовують майданчики для роз'їзду завширшки 3,0 і довжиною 15 м.

Тупикові проїзди мають бути не більше 150 м завдовжки і повинні закінчуватися розворотними майданчиками 12,0x12,0 м.

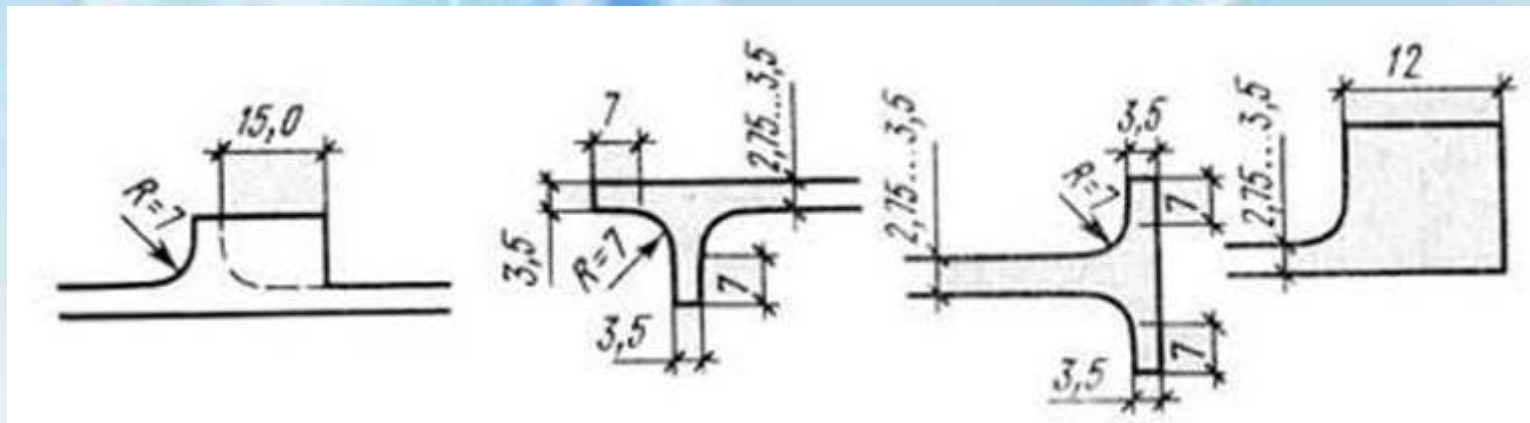
Стоянки повинні бути карманного типу, розміщувати їх бажано недалеко від в'їзду.
Ширина стоянок 6,0 м.

На кожну машину виділяють 25 м².

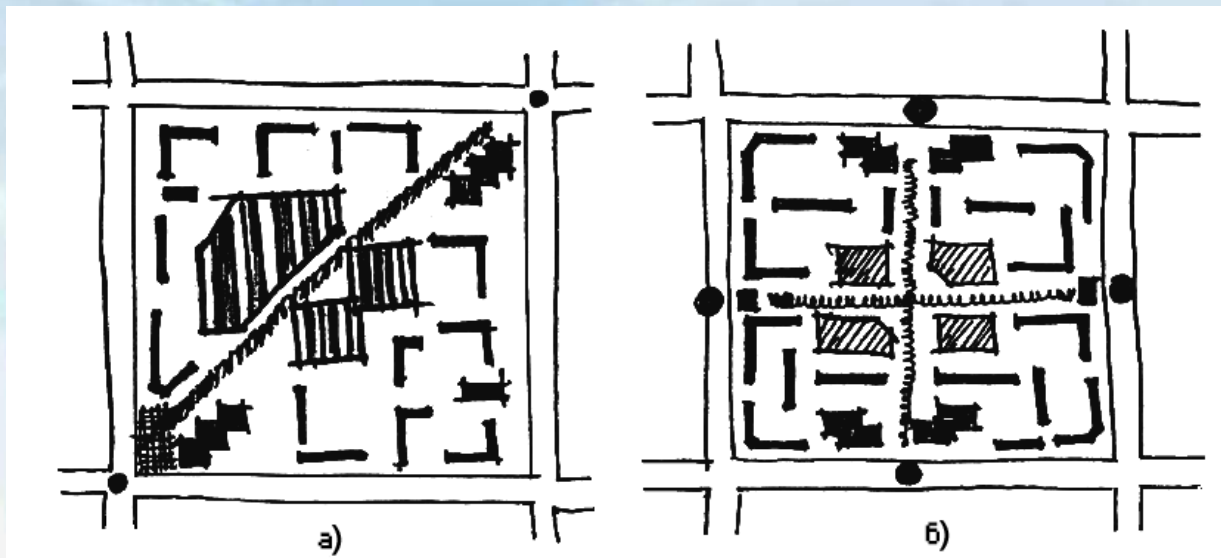
Радіус закруглень у системі проїздів приймають 6,0 м.

Відстань від будинків до проїздів має бути:

для 5-поверхового будинку – 6,0 м (з урахуванням улаштування каналізаційної мережі),
9-поверхового - 8 м, 12-пов. – 9 м, 16-пов. – 10 м.



4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА



Пішохідні шляхи мікрорайону:

а - організація основної композиційної осі - бульвару, що зв'язує громадсько-торговельні центри в зоні зупинок громадського транспорту;

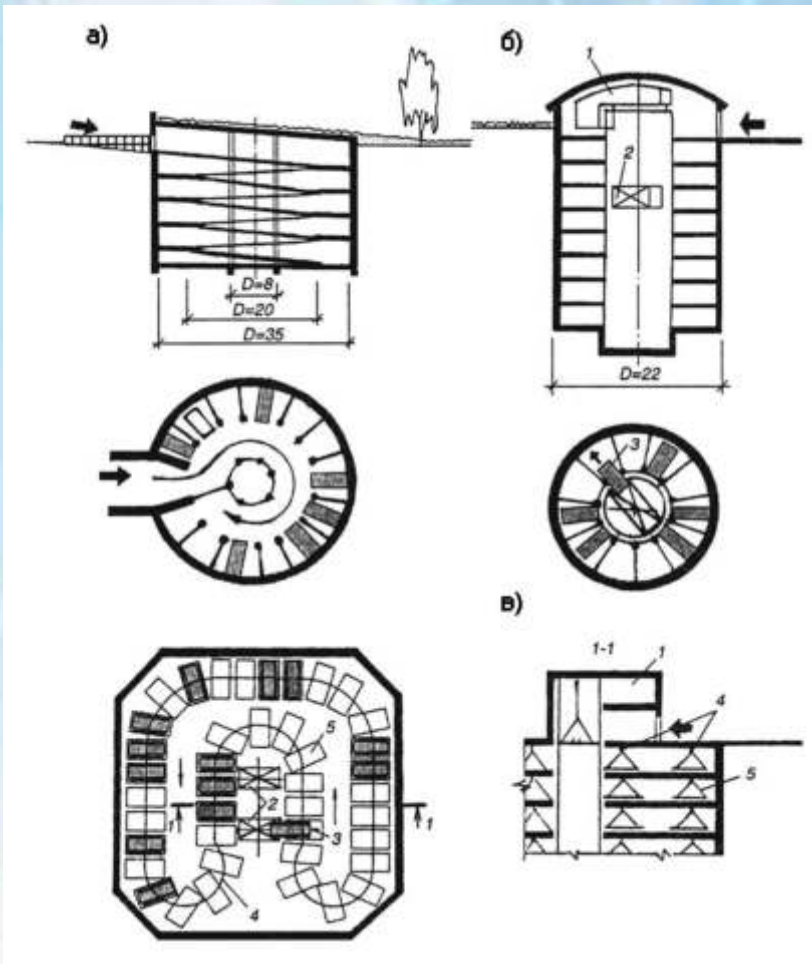
б - організація двох композиційних осей - пішохідних алей, що зв'язують дитячі заклади, установи соцкультпобуту в єдину систему забудови з виходом у бік зупинок громадського транспорту

Треба враховувати природне бажання пішохода до скорочення шляху, тому часто напрямки пішохідних шляхів не збігаються з прямокутною системою планування забудови і треба передбачати діагональні чи хордові пішохідні напрямки. Пішохідним потокам не властиві різкі зміни напрямку руху, тому відхилення від прямих напрямків не повинно перевищувати 30°.

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Потреба в місцях збереження автомобілів швидко зростає.

Розміщення їх у мікрорайонах пов'язано з труднощами як у виділенні території, так і через забруднення повітряного басейну вихлопними газами. Стає необхідним і доцільним спорудження наземних і підземних багатоповерхових гаражів-стоянок пандусного чи патерностерного типу з ліфтами



Підземні гаражі:

а – скатно-гвинтового типу;

б – те ж, роторного з обертовою навколо вертикальної осі кабіною ліфта;

в – з підйомником конвеєром-монорейкою;

1 – машинне відділення підйомника;

3 – установлювана машина;

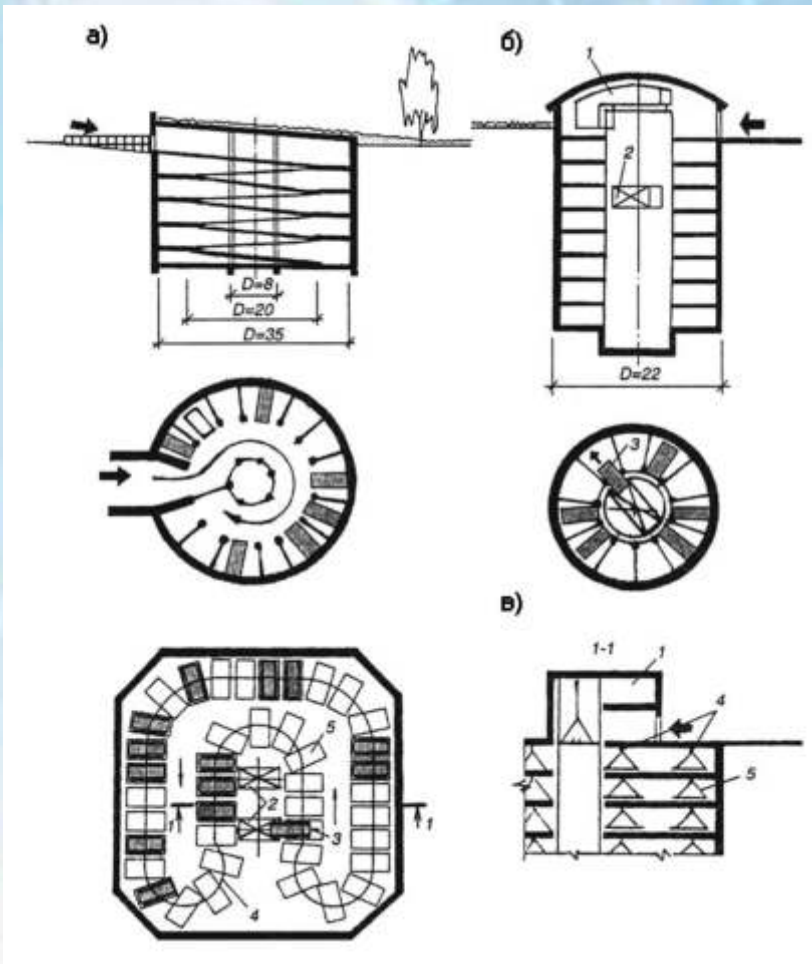
4 – монорейка конвеєра;

5 – платформа для машин.

4. СЕЛЬБИЩНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Потреба в місцях збереження автомобілів швидко зростає.

Розміщення їх у мікрорайонах пов'язано з труднощами як у виділенні території, так і через забруднення повітряного басейну вихлопними газами. Стає необхідним і доцільним спорудження наземних і підземних багатоповерхових гаражів-стоянок пандусного чи патерностерного типу з ліфтами



Підземні гаражі:

а – скатно-гвинтового типу;

б – те ж, роторного з обертвою навколо вертикальної осі кабіною ліфта;

в – з підйомником конвеєром-монорейкою;

1 – машинне відділення підйомника;

3 – установлювана машина;

4 – монорейка конвеєра;

5 – платформа для машин.

4. СЕЛЬБИЦНА ТЕРИТОРІЯ МІСТА

Підземні гаражі мають також екологічні переваги, оскільки їх шкідливий вплив розповсюджується в радіусі 20-25 м від виїздів та вентиляційних шахт. Для відкритих стоянок цей показник становить 70-100 м.

Однак спорудження підземних гаражів-стоянок майже вдвічі дорожче від наземних. Крім гаражів-стоянок необхідно передбачати відкриті площадки для короткочасних стоянок автомобілів.

Гаражі та автостоянки у житлових районах доцільно розташовувати на територіях поблизу магістральних вулиць, але віддалених від місць відпочинку населення, шкіл та дитячих дошкільних закладів.

Довжина пішохідного шляху до гаражів і автостоянок постійного зберігання легкових автомобілів від місця проживання власника не повинна перевищувати 800 м, а в умовах реконструкції 1000 м.

Віддалення автостоянок, призначених для тимчасового зберігання, від входів у житлові будинки не повинно перевищувати 150 м.

В'їзди і виїзди з ділянок гаражів і автостоянок поєднують з місцевими проїздами і сполучають з їх допомогою з мережею магістральних вулиць. Такі в'їзди і виїзди від перехресть магістральних вулиць передбачаються на відстані 100 м, від перехресть вулиць місцевого руху – 35 м, від зупинок пасажирського транспорту – 30 м.

Допускається влаштування гаражів для зберігання легкових автомобілів у перших, цокольних та підземних поверхах багатоповерхових житлових будинків, а також в аналогічних поверхах у комплексі з котельними, трансформаторними, майстернями ЖЕК та іншими спорудами комунального і господарсько-технічного призначення.