

ПРИМІСЬКА ЗОНА ТА МІСТА-СУПУТНИКИ ЯК ОБ'ЄКТ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Ключові слова: приміська зона, передмістя, місто-супутник, субурбанізація, окраїнне місто, просторова структура, функції, класифікація

Постановка проблеми. Процеси урбанізації відіграють істотну роль у соціально-економічному розвитку регіонів. При цьому головний акцент у більшості досліджень робиться на вивченні міст, зміни їх ієрархії, функцій. Проте не меншої уваги заслуговує вивчення приміської зони, зокрема передмість та міст-супутників, які формують цілісну систему метрополітенського регіону.

Як зазначає А. Лобжанідзе, особливо контрастно проявляються соціальні суперечності між найбільшими центрами та містами з їх оточення. Головною причиною такої контрастності є багаторічна практика пріоритетного розвитку соціального потенціалу великих міст поза взаємозв'язком з комплексним розвитком малих і середніх міст їх периферії [5].

Аналіз попередніх досліджень. Питанням урбаністичної географії та розвитку процесів урбанізації і субурбанізації присвячено праці Ю. Пітюренка, А. Степаненка, Г. Лаппо, Є. Перцика, Ю. Півоварова, Н. Слуки, О. Гладкого, І. Гукалової та ін.

Метою даної статті є узагальнення теоретичних положень суспільно-географічного дослідження приміської зони, спроба визначення критеріїв виділення та класифікації міст-супутників.

Виклад основного матеріалу. У «Географічній енциклопедії України» приміська зона визначається як територія за межами міста, до складу якої входять ліси, лісопарки та інші зелені насадження, заклади та установи для масового відпочинку, приміські населені пункти, сільськогосподарські угіддя, промислові підприємства, що обслуговують місто і орієнтовані на місцеву сировину. В приміській зоні розташовують також підприємства та транспортні споруди, водозабірні та очисні споруди, ТЕЦ, склади, бази, аеропорти, сортувальні станції, що за санітарно-гігієнічними і планувальними умовами не можуть бути у межах міста [7].

У «Географічному енциклопедичному словнику» наголошується, що приміські зони – це території, які оточують місто і знаходяться з ним в тісному функціональному та іншому взаємозв'язку. У їх межах розміщуються передмістя, міста-супутники, рекреаційні зони, окремі сільськогосподарські, аграрно-промислові, промислові, транспортні, комунальні підприємства. Частина території приміської зони зазвичай використовується як сільськогосподарські угіддя. Тут виділяються

спеціальні зелені зони відпочинку, в яких встановлюється охоронний правовий режим і не допускається промислове будівництво [1].

Г. Лаппо підкреслює, що у приміській зоні розміщуються також і «центри, незалежні від міста або зв'язані з ним узами партнерства, а не підпорядкування». Ця обставина доволі ускладнює завдання територіального облаштування приміської зони. Поряд з інтересами міста-центра необхідно враховувати й інтереси поселень, що виникають поблизу міста [3, с. 79-83].

Тобто в межах приміської зони метрополіса доцільно виділяти такі *елементи просторової структури*:

- *передмістя* – поселення (як міські, так і сільські), розташовані у безпосередній близькості до метрополіса і мають з ним тісні господарські, культурно-побутові, трудові та інші зв'язки. Передмістя нерідко фактично є периферійною частиною міста, що офіційно не включена до його адміністративних меж. В передмістях або поряд з ними можуть створюватися як закриті поселення (*gated communities*) для заможного населення, так і виникати нетрі, до яких спрямовується збідніле населення із навколишніх сіл. Головна функція передмість – житлова («спальні» поселення);
- *міста-супутники* – міські поселення, що розташовані поблизу метрополіса і мають з ним передусім господарські та культурно-побутові зв'язки. Окрім житлової міста-супутники виконують індустріальні, транспортні, торговельно-розважальні та ін. функції;
- *відкриті простори* – ліси та лісопаркові зони, сільськогосподарські угіддя;
- *території інфраструктурно-комунікаційного призначення* – водогінні станції, станції аерації, полігони для захоронення відходів, сміттєпереробні заводи, електропідстанції, логістичні комплекси. Вони можуть бути як прив'язані до конкретних передмість чи міст-супутників, так і відокремленими об'єктами.

Узагальнюючи наявні погляди, можна виділити такі *функції приміської зони*:

- житлова – проживання населення, що працює та/або отримує певні послуги в метрополісі;
- постачальна – забезпечує місто необхідними для його життєдіяльності природними ресурсами, продуктами харчування (передусім малотранспортоздатною та швидкопсувною продукцією), будівельних, паливних матеріалів для потреб метрополіса;
- розвантажувальна – розміщення в приміській зоні частини промислових підприємств, ТЕЦ, торгово-розважальних центрів, логістично-складських комплексів, аеропортів;
- рекреаційна – виступає зоною відпочинку для міського населення;
- санаційна – розміщення об'єктів складування та переробки відходів.

В зарубіжній літературі більшого поширення отримало поняття субурбії. Субурбанізація – це процес росту і розвитку приміської зони

великих міст, в результаті чого відбувається формування міських агломерацій. Субурбанізація зазвичай характеризується вищими темпами зростання населення передмість та міст-супутників порівняно з містами – центрами агломерацій [1, 6]. Субурбанізація – це швидкий розвиток приміської зони великих міст, зростання щільності населення та перенесення сюди деяких видів економічної діяльності з центру агломерації [2].

Субурбія (suburban area – приміська зона) – урбанізовані поселення на колишніх сільських землях, що зазвичай адміністративно незалежні від міста, але тісно з ним пов'язані. Головними причинами розвитку субурбії називають:

- зростання чисельності населення міст, їх перенаселення;
- нижчу вартість землі;
- можливість будівництва новітнього житла;
- прогрес у транспортному забезпеченні;
- безпечніше середовище (нижчий рівень забруднення навколишнього середовища, нижчий рівень злочинності тощо);
- нижчий темп життя (pace of life).

Субурбію слід розглядати як особливий, певною мірою змішаний тип міських та сільських поселень. Порівняно із традиційними містами вона має нижчу щільність населення; більшу відстань до місця роботи, торговельних закладів, розваг (commuting distance); переважання низькоповерхової (одноповерхової) як житлової, так і адміністративної забудови. Водночас порівняно із сільськими поселеннями субурбія характеризується вищою щільністю населення; має більше можливостей щодо працевлаштування, шопінгу, відпочинку та розваг; кращий стан дорожньої системи; вищі стандарти життя. Процеси субурбанізації більш інтенсивно розвиваються навколо транспортних магістралей (або головної дороги, що веде до магістралі), внаслідок чого має специфічну структуру вулично-дорожньої мережі.

Інтенсивний розвиток приміської зони припадає на 1960-70-ті роки. Проте характер субурбанізаційних процесів у радянських та зарубіжних (західних) приміських зонах, маючи певні спільні риси, суттєво відрізнявся (табл. 1).

На сучасному етапі розвитку в межах приміської зони формуються **окраїнні міста** – значні центри концентрації комерційної діяльності, торгівлі та розваг за межами традиційної міської території, що донедавна була житловим передмістям або напівсільською громадою. Вони зазвичай виникають вздовж кільцевих доріг навколо метрополітенського регіону, поблизу аеропортів, навколо офісних парків, ТРЦ (молів), медичних центрів, комплексів розваг. Визначальними рисами окраїнних міст є:

Таблиця 1 – Відмінності радянських та зарубіжних (західних) приміських зон у 1960-70-х роках (за [4, с. 136-140])

Радянські	Зарубіжні (західні)
Мігранти з передмість покривають дефіцит найменш кваліфікованої частини трудових ресурсів	Серед мігрантів передмість переважають «білі комерці», що покинули центральне місто як несприятливе для життя
Навколо міста проживає населення з нижчим рівнем доходів	Пояс субурбанізації – місце проживання привілейованих прошарків, населення з вищим рівнем доходів
Головні зв'язки забезпечує громадський транспорт, більшою мірою залізничний, ніж автомобільний	Домінує індивідуальний автомобіль, громадський транспорт має підпорядковане значення, роль залізничного транспорту несуттєва
Переважання доцентрових тенденцій, зростання центральний міст	Центральні міста втрачають населення
Міста-супутники перетворюються на багатофункціональні	Міста-супутники зберігають вузьку спеціалізацію
У містах-супутниках переважає багатоповерхова забудова	У містах-супутниках переважає малоповерхова присадибна забудова

- ✓ самозабпечення – тут наявні всі послуги і функції, що характерні для центральної частини міста-метрополіса;
- ✓ висока транспортна доступність;
- ✓ наявність достатньої кількості робочих місць («більше робочих місць, ніж спален»);
- ✓ формування нової ідентичності.

Розрізняють три типи окраїнних міст:

- «бумери» (boomers) – виникають на перетині транспортних магістралей та навколо ТРЦ і є найпоширенішим типом;
- «грінфілдси» (greenfields) – створюються як нові міста в рамках генпланів, головним чином на відкритих просторах на приміських окраїнах;
- «аптауни» (uptowns, на відміну від даунтауна/downtown) – виникають на основі сусідніх міст (зокрема міст-супутників), що територіально «зливаються» з метрополісом.

Окремо слід зупинитися на такій категорії поселень, як **міста-супутники**. В міському плануванні їх розглядають як штучно створювані поселення навколо великого міста для вирішення його проблем, регулювання економічної бази, стабілізації або уповільнення зростання чисельності населення. Географічне розуміння міст-супутників ширше. Як зазначає Г. Лаппо, географи до категорії міст-супутників відносять всі поселення, що сформувалися в безпосередньому оточенні великого міста, незалежно від того, виникли вони стихійно чи створювалися спеціально за розробленими проектами. Міста-супутники, що виникають в силу різних причин, мають різне призначення, але всі вони взаємодіють з містом-центром і об'єктивно беруть участь в регулюванні його росту та розвитку [3]. Бути супутником – це означає: 1) знаходитися у тісній взаємодії з містом-центром; 2) обслуговувати його потреби; 3) брати участь у розв'язанні його проблем; 4) сприяти реалізації його потенціалу.

Головними ознаками міст-супутників є:

- ✓ розташування поблизу метрополіса;
- ✓ як мінімум, часткова функціональна незалежність від метрополіса;
- ✓ фізична відокремленість від метрополіса сільською місцевістю або природними бар'єрами (наприклад, річкою);
- ✓ наявність власної приміської зони (субурбії), населення якої приїжджає до міста-супутника на роботу;
- ✓ наявність власного сформованого центрального ділового району (downtown).

На відміну від передмість міста-супутники мають власні робочі місця (не є «спальними поселеннями»), розвинену соціальну інфраструктуру, незалежну муніципальну владу. Фактично, це міні-метрополітенський регіон на окраїні великого метрополітенського регіону. Але міста-супутники суттєво поступаються метрополісу за своїм соціально-економічним значенням.

Виділяються дві основні *категорії міст-супутників*:

а) міста, орієнтовані своїми функціями на задоволення потреб міста-центра як згустку населення, виробничого, комунально-господарського і будівельного комплексів. Такими є поселення при аеропортах, станціях аерації і водогінних, підприємствах будівельних матеріалів. Сюди ж відносяться центри-постачальники напівфабрикатів і допоміжних матеріалів, деталей, різного обладнання (напр., ліфтів) тощо;

б) центри, що спеціалізуються на видах діяльності і виробництвах, аналогічних тим, які складають верхні яруси функціональної структури головного міста. Такими є центри фундаментальних наукових досліджень, НДДКР, галузей-лідерів, вищої освіти, зберігання інформації, крупні музейні комплекси [3].

Г. М. Лаппо підкреслює, що міста-супутники погано вписуються у звичайну типологічну схему. Головними критеріями їх поділу на типи є характер взаємовідносин з містом-центром, а також розвиненість функціональної структури і положення в агломерації. За положенням в системі розселення виділяються такі основні типи міст-супутників: а) місто-передмістя; б) замикаючий супутник; в) центр агломерації другого порядку; г) «супутники-супутників» [3]. У такій схемі в межах першого поясу розташовуються *найближчі супутники* (супутники-передмістя), які нерідко являють собою продовження міста-центра. Тут найвищі щільність населення та найбільш щільна мережа доріг; значна частка жителів, що працюють в центральному місті. Значним є і зустрічний потік маятникових мігрантів з міста-центра для роботи у супутниках. Такі супутники подібні до периферійних районів центрального міста за функціями, складом населення, характером забудови. В межах першого поясу розташовуються й *замикаючі супутники*. Вони розміщуються там, де доцентрові потоки маяткової міграції, зважаючи на відстань, втрачають значення. В розвинених агломераціях у межах першого поясу супутників можуть виникати *супутники, що є центрами агломерацій другого порядку*, які оточують себе

«супутниками супутників». Другий пояс супутників формується в зрілих агломераціях. Тут нижче щільність населення та дорожньої мережі, менша частка жителів, що працюють в центральному місті. Забудовані території перемежуються переважаючими їх за розмірами відкритими просторами – сільськогосподарськими або лісовими угіддями [3].

Виділення міст-супутників, які є передмістями, на нашу думку, є суперечливим. Ми дотримуємося точки зору, що передмістя не є містами-супутниками, згідно визначених ознак супутників.

Ще один критерій типізації міст-супутників – спеціалізація. Розрізняють вузькоспеціалізовані та багатофункціональні міста-супутники. Супутник-вузькоспеціалізований центр має просту функціональну структуру. Такі супутники можуть з часом трансформуватися у супутники-спеціалізовані комплекси та багатофункціональні супутники-конгломерати. Багатофункціональні супутники виникають у вузлових точках агломерації з найкращим ЕГП, нерідко стають центрами агломерацій другого порядку [3].

На нашу думку, доцільно визначити такі головні *критерії класифікації міст-супутників*:

- за розташуванням відносно метрополіса: в межах поясу півгодинної, одно- та двохгодинної доступності;
- за функціями: поліфункціональні та монофункціональні (транспортні, індустріальні, торговельно-розважальні, рекреаційні тощо);
- за людністю: малі (до 50 тис. мешканців), середні (до 100 тис.), великі (до 250 тис.);
- за часом заснування: засновані в доіндустріальний, індустріальний та постіндустріальний періоди.

Висновки та перспективи подальших розвідок. Важливим об'єктом суспільно-географічних досліджень є приміська зона в цілому та передмістя і міста-супутники зокрема. Визначальними ознаками міст-супутників є розташування поблизу метрополіса, часткова функціональна незалежність та фізична відокремленість від нього, наявність власної приміської зони, власного сформованого центрального ділового району. Головними критеріями класифікації міст-супутників є розташування відносно метрополіса, функції, людність та час заснування.

У подальшому доцільною є розробка на основі сукупності класифікаційних ознак інтегральної типології міст-супутників. Іншим напрямом досліджень є врахування світового досвіду щодо розвитку в приміській зоні процесів пост-субурбанізації.

Список літератури

1. Географический энциклопедический словарь. Понятия и термины. / Гл. ред. А. Ф. Трешников. – М. : Советская энциклопедия, 1988. – 432 с.
2. Гудзеляк І. Географія населення / Ірина Гудзеляк ; [наук. ред. О. І. Шаблій]. – Львів : ВЦ ЛНУ ім. І. Франка, 2008. – 232 с.
3. Ланно Г. М. География городов : Учеб пособие / Г. М. Лаппо. – М. : ВЛАДОС, 1997. – 480 с.
4. Ланно Г. М. Города на пути в будущее / Г. М. Лаппо. – М. : Мысль, 1987. – 236 с.
5. Лобжанидзе А. А. Социально-географические аспекты развития городов Ближнего Подмосковья : автореф. дисс. на соиск. уч. степени канд. геогр. наук /

Александр Александрович Лобжанидзе. – М., 1995. – 17 с. 6. *Олійник Я. Б.* Вступ до соціальної географії / Я. Б. Олійник, А. В. Степаненко. – К. : Знання, 2000. – 204 с. 7. *Проценко С. М.* Приміська зона / С. М. Проценко // Географічна енциклопедія України. – Т.3. – К. : «Українська енциклопедія» ім. М.П. Бажана, 1993. – С. 84.

***Клюйко Т. І.* Приміська зона та міста-супутники як об'єкт суспільно-географічного дослідження.**

Розкрито поняття приміської зони як об'єкту суспільно-географічних досліджень у вітчизняній та зарубіжній літературі, визначено її функції та елементи просторової структури. Виявлено відмінні ознаки передмість, міст-супутників, окраїнних міст. Показано особливості процесів субурбанізації у 1960-70-х роках. Запропоновано критерії класифікації міст-супутників.

Ключові слова: приміська зона, передмістя, місто-супутник, субурбанізація, окраїнне місто, просторова структура, функції, класифікація.

***Клюйко Т.И.* Пригородная зона и города-спутники как объект общественно-географического исследования.**

Раскрыто понятие пригородной зоны как объекта общественно-географических исследований в отечественной и зарубежной литературе, определены ее функции и элементы пространственной структуры. Выявлены отличительные признаки пригородов, городов-спутников и окраинных городов. Показаны особенности процессов субурбанизации в 1960-70-х годах. Предложены критерии классификации городов-спутников.

Ключевые слова: пригородная зона, пригород, город-спутник, субурбанизация, окраинный город, пространственная структура, функции, классификация.

***Kliuiko T.* Suburban area and towns-satellites as object of human-geographical researches.**

Concept of suburban area as object of human-geographical researches in native and foreign literature is defined, its functions and elements of spatial structure are determined. Distinctive feature of suburbs, town-satellites and edge cities are revealed. Peculiarities of suburbanization processes in 1960-70-s are exposed. Criteria of town-satellites classification are proposed.

Keywords: suburban area, suburb, town-satellite, suburbanization, edge city, spatial structure, functions, classification.

Надійшла до редколегії 12.03.2013