

**Физико-географические и социально-экономические аспекты формирования функциональных зон г. Севастополя**<sup>1</sup>Филиал МГУ имени М.В. Ломоносова в г. Севастополе<sup>2</sup>Морской гидрофизический институт НАН Украины, г. Севастополь  
e-mail: a\_novik@bk.ru

**Аннотация.** В статье рассмотрены историко-географические предпосылки формирования современной структуры функциональных зон г. Севастополя. Главным объектом изучения стали генеральные планы реконструкции и развития города, а также многочисленные планы застройки городской территории.

**Ключевые слова:** функциональное зонирование, генеральный план, планировочная структура, территориальное развитие, градостроительные концепции, экополис.

Современный город – это сложный комплекс территорий, занятых производственными предприятиями, жилыми комплексами, общественными центрами, местами отдыха на открытом воздухе, транспортными и инженерными коммуникациями. Основные функции города стабильно материализуются на его территории и впоследствии их не так просто изменить. Поэтому одним из важнейших градостроительных факторов, создающих условия для нормального функционирования города и его отдельных частей, является функциональное зонирование – разделение территории города на части различного назначения по признаку ведущей функции [5].

Идея функционального зонирования в градостроительстве не нова. Она возникла в начале XX века как рационалистическая реакция против хаотического смешения на территории города жилищ, фабрик, заводов, складов, подъездных путей. К середине XX века эта идея оформилась как ведущая градостроительная концепция, принципы функционального зонирования вошли в обоснование градостроительных планов и проектов, были закреплены в нормативных документах. В частности, в градостроительных разделах СНиПов в России в 60-80-е гг. функциональное зонирование территорий определено как основа этих документов, что в значительной степени обусловило направленность отечественного градостроительства.

Основным документом, регламентирующим функциональное зонирование города, является генеральный план. За всю историю Севастополя было составлено 9 генпланов, однако первый план с выделенными на нем функциональными зонами появился только в 30-х г. XX века. До этого архитектурно-планировочная схема города была предельно проста – весь город можно было поделить на селитебную, промышленную (портовую), сельскохозяйственную зоны и спецтерритории (объекты военного назначения).

Решающим фактором в определении границ функциональных зон при закладке новых поселений является рельеф местности. Не стал исключением и Севастополь. Первая попытка составить схему централизованной застройки города с учетом его военной специфики была предпринята в 1787 г. по приказу графа Потемкина. Именно она определила будущий вид города и стала основой дальнейшего развития. Не смотря на отсутствие детального плана закладки, общая схема застройки прослеживалась очень четко: промышленная зона (Адмиралтейство) располагалась вдоль берегов самой большой и глубокой бухты Южная, защищенной практически от любых штормов, на запад от нее, на Центральном холме – селитебная зона, на Корабельной стороне – земли специального назначения. На периферии селитебной зоны располагались промышленные и общественные сооружения, своим назначением давшие начало многим топонимам современного Севастополя. Своеобразие рельефа затрудняло освоение пригородной территории – развитая овражно-балочная сеть, крутые склоны, заболоченные низменные участки балок вынуждали вести строительство только на водоразделах. Транспортная сеть также была весьма примитивна – фактически в городе была только одна улица – Балаклавская дорога, ставшая ядром формирования городской территории. Чуть позже был построен Центральный спуск, связавший Южную и Корабельную стороны города, но почти отвесные склоны, в которых он был вырублен, так и не были застроены.

К началу 19 века население города увеличилось до 20 тысяч человек. В это время активно застраивается Центральный холм, склоны Артиллерийской бухты, появляется торговый порт. Однако из двадцатитысячного населения только 145 человек числятся штатскими. В 1803-м году разрабатывается еще один план застройки Севастополя, его разработчиком был командующий Черноморским флотом И.И. де Траверсе [3]. Проект предусматривал четкое функциональное деление города на две части: всё относящееся к нуждам флота, ремонту и строительству кораблей, расквартированию экипажей и так далее переносилось на Корабельную сторону, а Южная отводилась под селитебную зону. С точки зрения современного градостроительного проектирования,

это был весьма разумный ход, однако из-за отсутствия средств он так и не был осуществлен, хотя идеи де Траверсе повлияли на последующую застройку Корабельной стороны, превратившуюся впоследствии в конгломерат крупнейших промышленных предприятий города и военных баз Черноморского флота.

В 1806 году появляется первая для территории г. Севастополя карта землепользования, которую можно считать предшественницей первых карт функционального зонирования города. Это был план города Севастополя с казенной землей, разновладельческими дачами и спорными отводами. Составлен он был на территорию, располагающуюся теперь в пределах современной городской черты. Большую часть занимали казенные земли (сейчас – Ленинский и Нахимовский районы), на западе Гераклеяского полуострова (сейчас – Гагаринский район) и на Северной стороне города расположились разновладельческие дачи.

Если вернуться на несколько веков назад, к временам процветания Херсонеса, то можно увидеть, что деление херсонеситами Гераклеяского полуострова на функциональные зоны было проведено задолго до присоединения Крыма к России. В частности, греками четко разделялась городская территория, обнесённая оборонительной стеной и хозяйственная зона, отведенная под личные наделы граждан Херсонеса (так называемая «Хора» - земли сельскохозяйственного назначения). Занимала она всю западную часть Гераклеяского полуострова вплоть до Сарандинакиной балки и оказала значительно влияние на формирование пригорода современного Севастополя, т.к. именно на ее территории расположились нынешние садовые товарищества и некоторые виноградники [6]. Это значит, что формирование функциональных зон города Севастополя восходит ещё к началу нашей эры.

В 20-30 гг. XIX века рост города происходит за счет расширения селитебных зон – вокруг центральной части Севастополя возникают многочисленные слободки. При этом начинают сказываться недостатки нерегулярной планировочной структуры города, подчиненной естественному рельефу местности: удаленность друг от друга отдельных районов города, неравномерная плотность застройки, сложная организация дорожной сети и т.д. С назначением на должность начальника штаба Черноморского флота М.П. Лазарева начинается радикальная перестройка города, в том числе пересмотру подвергается и планировочная структура.

В начале XIX века составлен план земель в окрестностях Севастополя с описанием экспликации земель, где впервые было описано их функциональное назначение и выделено 6 типов зон: земли порта, земли сельскохозяйственного назначения, зоны водозаборов и водопроводов, хутора, разновладельческие дачи и усадьбы.

В 1840 г. Правительством был разработан и утвержден первый генеральный план города, согласно которому транспортный каркас представляет собой классическую схему радиально-кольцевой планировки с фокусом на Театральной площади (сейчас – пл. Ушакова). Данная схема настолько удачно вписалась в окружающий ландшафт, что неоднократно восстанавливалась при возрождении города после войн. Новый генеральный план города предусматривал освоение новых территорий, строительство объектов общественного и военного назначения, но его утверждение затянулось до 1856 года, когда он уже безнадежно устарел [3].

К 1854 г. Севастополь представлял собой город с упорядоченной, хотя и несколько растянутой структурой смешанного регулярно-кольцевого типа. «Чистая» регулярная схема размещения отмечалась только в районе Корабельной стороне – на относительно равнинном участке между Южной бухтой и Ушаковой балкой. Кроме того, впервые в функциональной структуре г. Севастополя появились территории рекреационного назначения – Малый и Большой бульвары (ныне Матросский и Исторический соответственно), парк в Ушаковой балке.

В целом же планировочная структура самого города на раннем этапе развития представляла собой нагромождение территорий с разными функциональными зонами, город был поделен Южной бухтой на 2 части, сообщение между которыми было затруднено из-за обрывистых склонов Сарандинакиной и Лабораторной балок. Запланированные еще в генеральном плане 1840 года оборонительные сооружения (территории спецназначения) были построены уже в начале Крымской войны, однако во все последующие генпланы они были включены как территории историко-культурного и рекреационного назначения.

К концу Крымской войны Севастополь представлял собой руины. Согласно Парижскому мирному договору, России запрещалось иметь военный флот на Черном море, и город лишился своей основной градообразующей функции. Во второй половине XIX века город практически не развивался, что подтверждается картами того периода. Планировочная структура осталась прежней – к 1885 году транспортная сеть дополнилась только одной магистралью – «Новым спуском», которая вела к железнодорожному вокзалу, построенному десятилетием ранее. Именно строительство железной дороги в 1875 г., а так же появившийся после упразднения военного порта торговый морской порт, определили специфику развития города на ближайшие 30 лет.

В 1874 году составлен план пригородной зоны города - «План дачи города Севастополя и порта онаго». Основную часть территории на то время занимали Черноморское портовое и другие ведомства, земли Инкерманской кинонии, Балаклавского Георгиевского монастыря. Площадь земель городской застройки числилась в размере 15 000 га [7].

В 80-е годы началось интенсивное восстановление Севастополя, однако сложный рельеф и отсутствие нового генерального плана обуславливали хаотическую застройку центральной селитебной зоны, рост жилых районов на периферии (Артиллерийская бухта, Корабельная сторона, Лабораторная балка). При этом в центре селитебных зон появлялись промышленные предприятия, разрушалась целостная структура функционального зонирования. На окраинах города располагаются многочисленные хутора, занимающие большие малозастроенные территории [1]. В 1890 году Севастополю вернули статус основной военно-морской базы Черноморского флота и торговый порт был перенесен в Феодосию.

К началу XX века было выполнено большое количество планов города с отображением его центральной части. Все эти планы не предусматривали в себе термина «функциональное зонирование» как такового, но именно они определили формирование современного облика города.

В 1910 году был разработан новый генеральный план города (авторы А.М. Вейзен, Г.Н. Долин), на котором были обозначены участки военного, морского ведомств и собственно города. Деление территории на селитебную и промышленную ещё не проводилось. Город расширялся за счёт небольших одноэтажных домов («слободская» застройка), представленная в наши дни частным сектором Корабельной стороны, Сарандинякиной, Карантинной и Загородной балок, Зелёной горки и Северной стороны. Начинают проявляться черты полицентричности – Корабельная сторона обособляется от центральной части города. Значительные территории, занятые промышленными предприятиями, расположились на окраинах города. Генплан в целом верно наметил направление территориального развития Севастополя, которое было осуществлено уже в советское время.

В 20-е – 40-е гг. XX века согласно картам того периода можно проследить увеличение площади зеленых насаждений (зоны лесного хозяйства), а также селитебной зоны (Северная сторона, Карантинная бухта и гора Матюшенко). Производится реконструкция жилищного фонда на качественно новой основе: архитекторы от поусадобной застройки переходят к строительству кварталов. Создается Балаклавское рудоуправление для разработки флюсовых известняков – одно из крупнейших промышленных предприятий в пригороде Севастополя, до сих пор оказывающее влияние на экономику и функциональное зонирование города. Разработан перспективный план развития Севастополя и его с/х зоны, составлен кадастр лесных массивов.

За всё время существования Советского союза было разработано 5 генпланов: в 1933-1936 гг., 1946 г., 1949 г., 1963-1965 гг. и 1979-1983 гг. Реализации первого проекта реконструкции Севастополя и его сельскохозяйственной зоны помешала Великая Отечественная война. Согласно ему, планировалось разместить торговый порт в центре города – Артиллерийской бухте, а также подвести к нему железнодорожный тоннель под Историческим бульваром. Было решено развивать город вдоль моря в западном направлении, в сторону Херсонеса, а Корабельная сторона должна была представлять единый плотный массив из многоэтажных жилых и общественных зданий, что и было осуществлено после войны. Северная сторона отводилась под санатории, пляжи, дома отдыха [3]. Планировалось расширить рекреационную зону города: создать три больших парка – на Историческом бульваре, в Ушаковой балке и на берегу моря между Артиллерийской и Карантинной бухтами. Из них реализован был один – на Историческом бульваре, а идея зелёного берега между бухтами была внесена в генплан 1975 года.

В генплане 1933-1936 гг. впервые прозвучала идея функционального деления города по территориальному признаку. Инкерман и Балаклава – промышленная зона, Южная и Корабельная сторона – жилая, Северная сторона – зона отдыха. Единственным недостатком с точки зрения транспортной взаимной доступности этих зон стала их удаленность друг от друга, однако, с экологической точки зрения, такое их местоположение сводит к минимуму взаимное влияние зон. Предполагалось связать Инкерман с Корабельной и Южной стороной трамваем, в то время как из Балаклавы уже был проложен трамвайный путь в центр города.

Это был первый генеральный план развития Севастополя в современном понимании, то есть не просто план перспективного строительства, а обширный проект с прогнозами развития города на ближайшие 20 лет, до 1956 года, с выводами и предложениями, основанными на расчётах: потребность в трудовых ресурсах, рост населения и т.д.

После Великой Отечественной войны изменились исторические и экономические условия, потребовавшие нового генерального плана уже не реконструкции, а восстановления Севастополя.

Новый генплан послевоенного Севастополя, начал разрабатываться еще тогда, когда город был оккупирован. Разработкой документации в 1943-1945 гг. занималась группа московских архитекторов под руководством Г.В. Бархина. Согласно этому генеральному плану планировалось возводить город с нуля, на не застроенной ранее территории, центральную же часть города, разрушенную во время войны, решено было оставить в исходном виде, в качестве огромного мемориала. Намечалось возвести огромные постройки, поставить гигантские статуи, через бухты перекинуть мосты – все это требовало огромных промышленных и трудовых ресурсов, которые в сороковых годах были в дефиците, поэтому генплан решено было доработать и в 1949г. был одобрен новый генплан. Его разработка проходила непосредственно в Севастополе, так как было признано, что без постоянного прямого контакта со строительными организациями, городским и флотским руководством качественное исполнение архитектурных замыслов невозможно [2].

В процессе предварительных проектных разработок выяснилось, что сотни зданий, несмотря на значительные повреждения, представляют большую историческую, материальную и архитектурную ценность. Частично сохранились подземные инженерные сети и сооружения – магистральные водопроводы и система канализационных коллекторов, проложенных из-за сложного рельефа глубоко под землей [1]. Ввиду этих факторов было решено, не копируя ранее существовавшего города, сохранить и усовершенствовать в генплане существовавшие градостроительные традиции.

Правительством страны была поставлена задача – не просто восстановить Севастополь, каким он был до войны, с населением в 112 тыс. чел., но создать морскую столицу, промышленный центр, новый процветающий большой город, по всем параметрам превосходящий довоенный уровень, отвечающий требованиям современной военно-морской базы. Эта задача была успешна реализована. Согласно новому проекту, территория города значительно расширилась с довоенных 2 894 га до 4 473 га, с расчётным населением в 200 тыс. жителей к 1970 г. [2].

Генеральный план 1949 года исходил из основной структуры территории города и разрабатывался с тщательным учётом природных условий: характера рельефа, системы холмов, многочисленных бухт, чередования глубоких балок с крутыми склонами и водоразделов, наличия удобных территорий. Проектом предполагалось организовать радиально-кольцевую схему планировки, включающую в себя центральную часть города и Корабельную сторону. При этом уличная сеть учитывала сохранившуюся опорную застройку, но получала заметное укрупнение по сравнению со старым городом; центральные магистрали как правило были приурочены водоразделам, вокруг них, на плосковершинном рельефе организовывалась основная многоэтажная застройка, крутые склоны были отданы под одноэтажную частную застройку, а в днищах балок размещались объекты промышленного назначения. В период реализации генерального плана 1949 г. было завершено восстановление города, центральное кольцо Севастополя приобрело свой современный облик.

Территориальное расширение города планировалось незначительное, в основном в юго-западном направлении вдоль моря и бухт. Учитывая наличие старых и создание новых промышленных предприятий, селитебная зона планировалась также в районе Куликова поля, на Корабельной стороне за Малаховым курганом, на Северной стороне, в районах Балаклавы и Инкермана. Весь город был разделен на 13 жилых районов по принципу тяготения к промышленным предприятиям. Уже тогда было определено место будущих промышленных и складских зон, главной из которых стала зона, расположенная между Балаклавским шоссе и Карантинной балкой.

Производилось преобразование рельефа города для улучшения планировочной структуры. Глубокий и протяженный Одесский овраг, разделявший восточную и западную часть центра, был засыпан строительным мусором от разбираемых руин и грунтом из котлованов, вырытых под новые сооружения. На месте бывшего оврага создана рекреационная зона, доходящая до Артиллерийской бухты. Также к 1954 году увеличилась зона зелёных насаждений: значительно расширен Приморский бульвар, созданы Пионерский парк, скверы Ленинского комсомола, Пушкинский, Ушакова, Лазарева. На территориях, где проходили рубежи обороны Севастополя, заложены лесные и лесопарковые массивы.

План 1949 г. разрабатывался с перспективой до 1970 г. Но реальные темпы развития городской инфраструктуры и быстрый рост населения, не предусмотренный архитекторами, а также отмена «закрытого» статуса города в послевоенные годы вызвали необходимость создания нового плана, разработка которого велась в 1963–1965 гг. Это был полноценный проект, рассчитанный на планомерное долгосрочное развитие города. Чуть позже была произведена корректура генерального плана и разработан проект пригородной зоны на период до 1980 г. с расчётной численностью населения в черте города 317 тыс. человек. На его основе с 1979 по 1983 г. был разработан предпоследний генеральный план развития города до 2000 г. Разработка генплана 1965 года также связана с намечавшимся строительством в городе крупных промпредприятий точного приборостроения, радиотехники, радиоэлектроники, рыбопереработки и рыбного порта.

В основу планировки города было положено деление территории на 11 самостоятельных функциональных зон – планировочных районов, включающих жилые районы, места приложения труда, зоны отдыха. При этом заложена идея активного выхода города к морю: зоны отдыха размещались на побережье, к ним примыкали жилые районы, а предприятия и склады концентрировались на специально выделенных участках. Данный генплан оказал наиболее существенное влияние на развитие города. Происходит значительное расширение селитебной зоны города в районе Камышовой и Стрелецкой бухт, проспекта Гагарина, улицы Горпищенко, проспекта Победы, Куликова поля. Получила значительное развитие транспортно-инженерная инфраструктура в связи со строительством новых микрорайонов и рыбного порта.

Предпоследний генплан предусматривал рост Севастополя как крупного промышленного, культурного и научного центра, города военной и трудовой славы. Намечалось всестороннее развитие Севастополя, качественное совершенствование строительства в архитектурном, инженерном, экономическом и социальном аспектах. Впервые была применена концепция ландшафтных коридоров, увязывающая в единую функциональную систему разные планировочные схемы селитебной и промышленной зон и территории зелёных насаждений.

Указанный период стал наиболее насыщенным и противоречивым в истории города, т.к. в 1984 г. Севастополь вновь закрыли для въезда. При этом расширялась селитебная зона на свободных территориях вокруг Камышовой и Стрелецкой бухт, в Доковой балке (пр. Победы – ул. Горпищенко), на Северной стороне, Куликовом поле, в Инкермане и Балаклаве. Центральные районы одноэтажной усадебной застройки заменялись многоэтажной. Продолжался непрерывный рост населения, развивалась промышленность. Ведущими отраслями промышленности для Севастополя остались судоремонтная, судостроительная, приборостроительная и радиотехническая, обеспечение базы флота, одновременно активно развивались рыболовецкие, рыбообрабатывающие предприятия, виноградарство. Однако фактически весь народнохозяйственный комплекс города был ориентирован на обслуживание военно-морской базы, которая с одной стороны ограничивала развитие сферы туризма и морской торговли, а с другой была главным смыслом существования города, где большинство предприятий обеспечивали жизнедеятельность военно-морских судов, а зона спецтерриторий военного назначения тесно переплеталась с гражданской сферой.

В 1991 г. Севастополь вошёл в состав Украины, но только в 1995 г. был открыт для свободного въезда граждан страны и иностранцев; в 1996 г. в Конституции закреплён его специальный статус как города государственного подчинения.

Значительные социальные изменения, которые произошли в обществе за период реализации генплана вызвали существенные изменения в подходе к функционально-планировочному зонированию территории г. Севастополя.

В 90-е гг. объём усадебного строительства значительно превысил намеченные показатели, вокруг города сформировались районы усадебного жилья, дачной застройки: район Фиолентовского шоссе, ст. Севастополь-2, 5-й и 7-й км Балаклавского шоссе, ул. Строительная в Балаклаве, р-н Мекензиевых гор.

За период реализации генплана 1983 года произошел рост площади зелёных насаждений в границе зоны городской застройки преимущественно за счет роста насаждений на территории жилой застройки и лесопосадок.

Остались не выполненными и перенесены в новый генплан проект создания Центрального парка в приморской зоне между Карантинной и Артиллерийской бухтами, проект биологической рекультивации нарушенных земель в отработанных карьерах Балаклавского рудоуправления. Были реализованы функциональные зоны отдыха в парке Победы и в районе пляжа Учкеевка, тогда как только остались в плане пляжи на восточном берегу Карантинной бухты и в районе парка Рыбаков.

Общая идея взаимопроникновения внешнего зелёного пояса и городских зелёных насаждений решена частично по периферии городской застройки. Однако ландшафтные коридоры, намеченные в балках, ведущих к морским бухтам, частично заняты дачами и усадебной жилой застройкой.

Предложения генплана 1983 г., предусматривающие строительство и реконструкцию крайне необходимых для города объектов транспортной инфраструктуры, также реализованы частично. Наиболее амбициозные проекты, такие как строительство подводного тоннеля в западной части Севастопольской бухты и моста через бухту в восточной части, создание второго пассажирского вокзала в средней части Карантинной балки, расширение причальных стенок рыбного и торгового портов так и остались только на бумаге. Из-за нарушений в реализации генплана уже невозможно построить основную радиальную магистраль вдоль Карантинной балки и обширные элементы широтных магистралей, связывающих основные районы города напрямую.

В связи с завершением расчётного срока действовавшего генплана, изменившейся социально-политической ситуацией, и значительным сокращением зоны спецтерриторий военного назначения (появляются свободные территории для перспективного развития на них рекреационной и селитебной зон) в 2000-2001 гг. разработана «Концепция развития города Севастополя», на основе которой в 2004-2006 гг. разработан и утверждён последний действующий генеральный план.

Наиболее сильные преобразования планировочной структуры произошли не после полного разрушения Севастополя во время первой и второй оборон, а гораздо позже – в конце XX - начале XXI века, когда город перестал выполнять свою основную, исторически сложившуюся функцию – места базирования Черноморского флота.

Главная отличительная особенность нового генплана состоит в том, что впервые проектом рассматривается весь город с пригородами как зона экологической охраны, а также предполагается включение его в сферу международной рекреационной и туристической деятельности. Генпланом предусмотрено формирование комплексной зелёной зоны с увеличением в селитебной зоне насаждений общего пользования. Предусмотрено также озеленение всех городских балок, ведущих от периферии города к приморской зоне, как зелёных и аэрационных коридоров. Однако в первом десятилетии XXI века наблюдается обратная тенденция – резкое сокращение площадей зелёных насаждений общего пользования по причинам уплотнения существующей застройки, самовольной вырубки насаждений.

Согласно генплану планируется реконструкция центрального исторического ядра, компактное территориальное развитие города с использованием всех внутренних ресурсов, а также увеличение селитебной зоны на 20% в сторону Любимовки, Инкермана, Фиолента, расширение зон общественной и коммунальной застройки. При этом структура жилищного строительства изменяется в сторону

понижения этажности. На перспективу рассматриваются четыре варианта территориального развития по т.н. приморским рекреационным функционально-планировочным районам: Северному, Фиолентовскому, Балаклавскому, Южному. Предпочтительным выбрано направление в сторону Любимовки, ЮБК и Инкермана. В генплане рассматривается реструктуризация производственного комплекса с выносом промышленных предприятий за пределы селитебной зоны.

Развитие транспортной сети должно происходить как на участках уже имеющейся старой дорожной сети, так и за счёт строительства новых железнодорожных и автовокзалов (в районе 7-го км Балаклавского шоссе), модернизации аэропорта «Бельбек». Сельскохозяйственная и горно-лесная ландшафтно-рекреационная зоны должны развиваться на базе существующих границ между сельскими и лесными хозяйствами.

Градостроительная освоенность территории, при которой только 12% составляют урбанизированные территории, относительно благоприятная экологическая среда, микроклиматические условия, богатое историческое наследие и другие факторы позволяют рассматривать в генеральном плане Севастополь как приморский город-экополис [4].

Учитывая все вышесказанное, можно выделить следующие факторы, определившие формирование функциональных зон Севастополя:

- специфические инженерно-строительные условия, вызванные сильно расчлененным рельефом со сложной геолого-геоморфологической структурой

- градообразующая роль военно-морского флота, отражённая во всех генеральных планах развития Севастополя до начала XXI в.

- мозаичная (хуторная) система застройки территории - система глубоких балок, радиально расходящихся от побережья города создает относительно изолированные территории, застраиваемые в пределах одного элемента рельефа (балка или водораздел);

- полицентричность – растянутость города вдоль побережья, наличие нескольких глубоких и протяженных бухт привели к формированию нескольких социально-административных и культурных центров тяготения города;

- специфическая административная структура: 4 административных района неоднородны по составу; два из них включают только городские кварталы, а двум другим подчинены также 1 город (Инкерман), 28 сёл, 1 посёлок и более 30 поселений без статуса населённого пункта (аграрного типа или спецпоселений).

## Литература

1. Артюхов В.М., Лицом к морю / [Сост. Кузьмина В.Г.], В.М. Артюхов, А.И.Баглей // Возрождение Севастополя: Сб. — Симферополь, 1982. — С.41-56.
2. Богаткевич Т. А. Генеральные планы развития Севастополя в 1946 – 1980-х гг. / Т.А Богаткевич // Власть. – 2009. - №4. – С. 120-122.
3. Венিকেев Е.В. Архитектура Севастополя: Путеводитель. / Е.В. Венিকেев – Симферополь: Таврия, 1383. – 208 с.
4. Ключниченко Е.Е. Формирование экополиса на примере Севастопольского региона / Е.Е Ключниченко / Коммунальное хозяйство городов: Науч.- техн. сб.- 2010.- № 66.- С. 15 -23.
5. Предохина О.А., Лучкова В.И. Планировочные пробелы в городской среде // Новые идеи нового века / Предохина О.А – 2010 : материалы Десятой международной научной конференции ИАС ТОГУ/Тихоокеанский государственный университет. – Хабаровск : изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2010. – Т. 1. – С. 135-137.
6. Подбельцева Е. В. Картографирование природопользования Большого Севастополя в системе экологического мониторинга / Е. В. Подбельцева, А. М. Новикова / Системы контроля окружающей среды : сб. науч. тр. - 2010. - Вып. 14. - С. 138-145.
7. Севастополь на картах: Альбом картографических материалов / [Автор проекта Прокопенко В.Н.]. – Симферополь: изд-во ООО «Фирма «Салта» ЛТД», 2009. – 304 с.

**Анотація.** А. А. Новіков, А. М. Новікова. **Фізико-географічні та соціально-економічні аспекти формування функціональних зон м. Севастополя.** У статті розглядаються історико-географічні передумови формування сучасної структури функціональних зон м. Севастополя. Головним об'єктом вивчення стали генеральні плани реконструкції та розвитку міста, а також численні плани забудови міської території  
**Ключові слова:** функціональне зонування, генеральний план, планувальна структура, територіальний розвиток, містобудівні концепції, екополіс.

**Abstract.** A. A. Novikov, A. M. Novikova. **Physico-geographic and Socio-economic Aspects of Sevastopol's Functional Zones Forming.** Historical and geographic aspects of Sevastopol's functional zones forming have been considered. City master plans of reconstruction and development as well as numerous urban area development plans became main object of the study.

**Keywords:** functional zoning, City master plan, town planning pattern, territorial evolution, urban development, ecopolice

Поступила в редакцію 06.02.2014 г.