

УДК 721.011

доктор архітектури Жовква О.І.,
glavarch@ukr.net, ORCID: 0000-0002-0086-6774,
Департамент містобудування та архітектури КМДА, м. Київ

РОЗВИТОК МІСТА КИЄВА

Визначені основні сучасні проблеми розвитку столиці серед яких забудова центральної частини міста; транспортна проблема; питання зведення висотної та житлової забудови, що призводить до збільшення щільності забудови, освоєння прилеглих нежитлових територій; покращення благоустрою міста і створення нових комфортних рекреаційних територій, а також запропоновані можливі варіанти часткового розв'язання зазначених проблем.

Ключові слова: розвиток міста, забудова міста, громадський центр, дорожно - транспортна інфраструктура.

У ХХІ столітті існує чимало проблем у містах - мегаполісах, одна серед яких – це некомфортне міське середовище, що виявляється у відсутності достатньої кількості рекреаційних територій, впорядкованих парків та скверів, пішохідних зон, місць для спілкування, а також у досить щільній житловій забудові, відсутності місць для паркування та зберігання автотранспорту, підвищеній поверховості житлових та громадських будинків, що призводить до поганої інсоляції тощо. Значний естетичний дискомфорт також створюють новобудови у центральній історичній частині міста, дуже часто запроектовані без врахування історичного контексту. Зважаючи на вищевикладене, слід зазначити, що сучасний міський простір потребує діяльності, спрямованої на оптимізацію через розробку ідей, реалізація яких призведе до створення більш комфортного перебування в ньому, оскільки ще німецький філософ Г.Зімел акцентував увагу, що: «Психологическая основа, на которой базируется индивидуальность большого города — это повышенная нервность жизни...» [3, с. 56]. Не буде перебільшенням твердження, що змінюючи середовище ми змінюємо життя людей, оскільки сучасне місто – це система відносин: між людьми та спорудами, окремими елементами середовища тощо. Отже на сьогодні вкрай актуальним є питання, яким чином формувати громадські, рекреаційні простори міст, щоб люди хотіли проводити тут свій вільний час. Перш за все треба зробити більш комфортними улюблені місця мешканців (міські площі, прибудинкові території, паркові та рекреаційні зони). Висока якість міського середовища різного функціонального призначення повинна стати стандартом для столиці.

Окреслюючи основні сучасні проблеми, слід зазначити, що сьогодні **забудова центральної частини міста** дуже часто здійснюється хаотично без врахування історичного контексту. Ілюстрацією може бути проведена нещодавно реконструкція будівель на Андріївському узвозі під Київський драматичний театр на Подолі, результатом якої стало архітектурне рішення, що «виривається» із загального архітектурного контексту Андріївського узвозу.

Будівництво на території історичної частини міста повинно здійснюватися із врахуванням пам'яткоохоронного законодавства, зокрема Закону України «Про охорону культурної спадщини» із врахуванням обмежень щодо висотності споруд у Центральному історичному ареалі міста Києва, охоронних зон (рис. 1). Також з метою визначення умов та обмежень використання територій для містобудівних потреб у межах Києва, збереження об'єктів історико-культурної спадщини, історичного середовища та природно-заповідного фонду необхідно розробити та затвердити План зонування міста в цілому та території його центральної планувальної зони зокрема, що зробить процес проектування та будівництва більш впорядкованим.

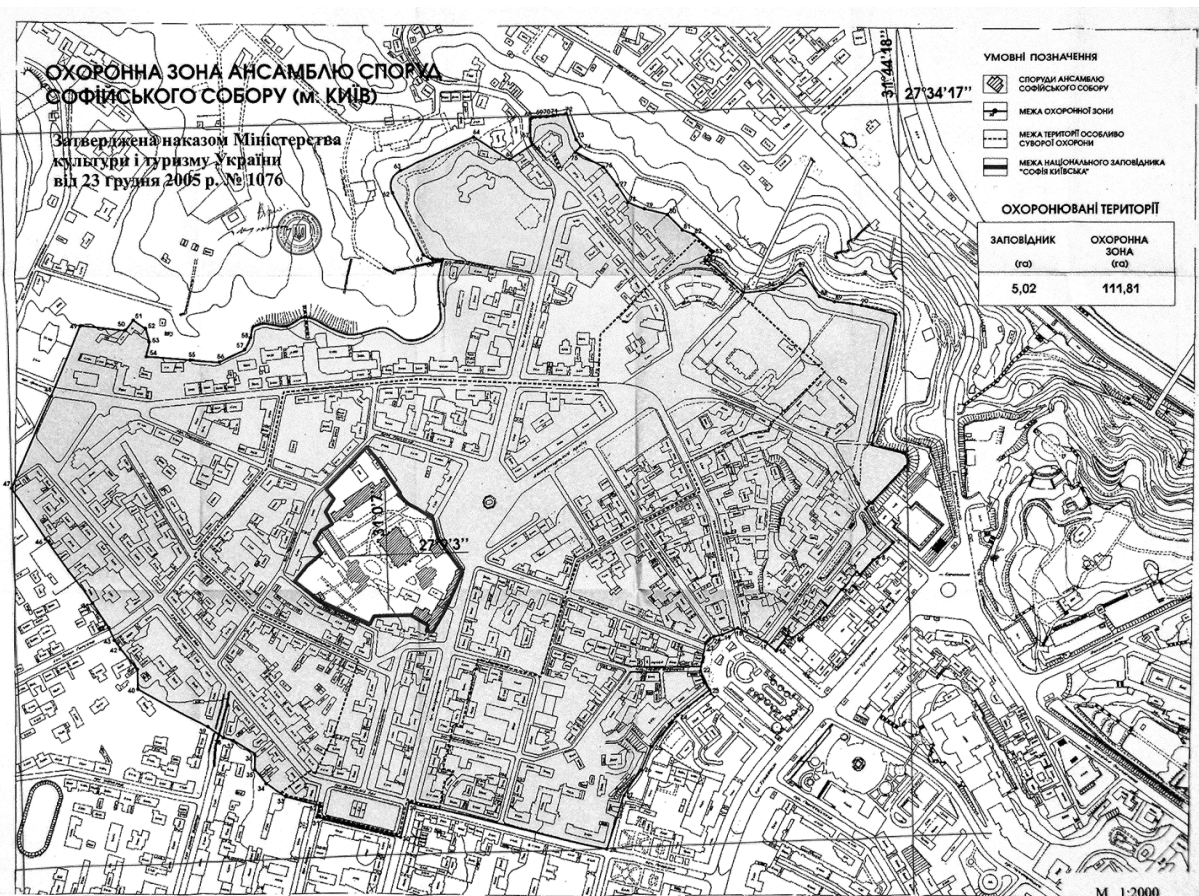


Рис. 1.

Практика розробки та запровадження іншими країнами плану зонування території призвела до встановлення чітких схем прийняття рішень, що містять

легітимний механізм розв'язання конфліктних питань в умовах ринкових відносин та участі громадськості у вирішенні даних питань за встановленими правилами. Наприклад, поширення зонінгу у США відбувається таким чином, що кожен муніципалітет, враховуючи досвід сусідніх муніципалітетів, має право змінити концепцію зонінгу з врахуванням особливостей законодавства кожного конкретного штату, а також наявності загальнодержавного (федерального) будівельного кодексу тощо.

Сьогодні також існують проблеми при забудові неісторичних частин Києва. Так, території для нової житлової забудови часто вивільняються за рахунок ліквідації промислових територій, що призводить до перевищення нормативної щільності населення, перевантаження дорожно-транспортної інфраструктури та інженерних мереж, до проблем із паркуванням автотранспорту і, як наслідок, дискомфорту проживання.

За останні роки житловий фонд міста збільшився майже на 10 млн. о.м. загальної площі. Чисельність постійного населення міста досягнула 5 млн ол., що перевищує показники розраховані Генеральним планом розвитку міста Києва до 2020 року. Відстає від зростаючих обсягів будівництва розвиток інженерної та транспортної інфраструктури. Одним із шляхів вирішення даної проблеми може бути розробка для м. Києва містобудівної документації із пропозиціями щодо розвитку дорожно-транспортної інфраструктури, шляхопроводів тощо.

Транспортна проблема у столиці виникає також через будівництво значної кількості житлових будинків та комплексів, торгівельно-розважальних центрів, офісних споруд без врахування існуючих навантажень на дорожно-транспортну інфраструктуру, а також без передбачення місць постійного та тимчасового зберігання автотранспорту.

Хаотична парковка на узбіччях вулиць та доріг призводить до ускладнень

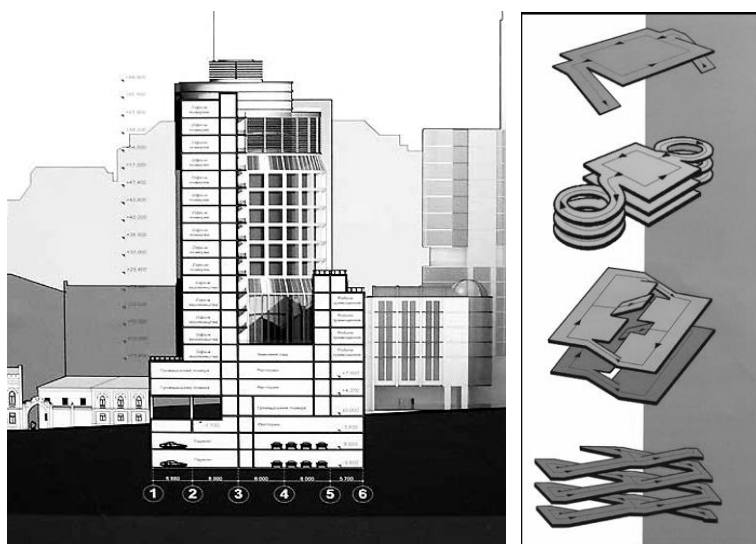


Рис. 2.

руху транспорту в т. ч. муніципального, прибирання. Вирішенням даної проблеми може бути здійснення контролю за реалізацією проектів будівництва підземних паркінгів, як автономних, так і у складі житлових та громадських комплексів (рис. 2); недопущення реалізації будівництва

даних об'єктів в останню чергу будівництва, або відмови від їх будівництва з тих чи інших причин взагалі.

Однак окрім перелічених вище глобальних проблем розвитку міста також існують менш помітні, але не менш нагальні, серед яких можна виділити: **благоустрій та озеленення, створення комфортного міського середовища**. Станом на сьогодні площа лісів та лісопарків Києва значна і складає 34,5 тис. га, зелених насаджень загального користування – 5.5 тис. га. Однак благоустрій ландшафтно-рекреаційних територій столиці незадовільний: більшість цих територій знаходиться у недостатньо облаштованому стані. Незадовільно озеленені та облаштовані також прибережні міські смуги та пляжні зони: території Труханового острова, Гідропарку та інших дніпровських островів, національного природного парку “Голосіївський”, прибережні зони річки Либідь.

Для вирішення даних проблемних питань має бути розроблена проектна документація на благоустрій парків та скверів міста; також при розробленні детальних планів територій необхідно передбачати створення зон зелених насаджень загального користування, прибережних озелених захисних смуг біля р. Дніпро та його заток, озер, що зробить місто більш комфортним для проживання.

Проектуючи нові об'єкти будівництва необхідно пам'ятати про формування гармонійного міського простору, зручного та комфортного для людей [11, с. 32 - 34]. Комфортність простору часто полягає у застосуванні таких на перший погляд «дрібничок», як малі архітектурні форми та елементи дизайну та благоустрою серед яких: лавки, альтанки, перголи, навіси, столики (міські меблі), декоративне озеленення, клумби, фонтани та декоративні ставки, паркові скульптури. Для підвищення художньої якості середовища необхідно здійснювати архітектурно-художню підсвітку міста, окремих громадських зон та зон відпочинку, окремих елементів будівель та споруд. Також комфорту перебування у місті сприятиме встановлення інформаційних покажчиків, міської та паркової скульптури, монументальних композицій.

Яскравим прикладом концентрації та нагромадження перелічених вище проблем на одній території може бути мікрорайон «Позняки-2» у Дарницькому районі м. Києва із значною щільністю забудови, відсутністю місць для паркування, зон для відпочинку тощо. Спробу розв'язати дані проблем було зроблено при розробці авторського проекту благоустрою території даного мікрорайону, зокерам озера Жандарка (рис. 3), а також розташованої неподалік Дніпровської набережної та прибережної зони Дніпра.

Проектом пропонується здійснити впорядкування та благоустрій території озера Жандарка, а також Дніпровської набережної.

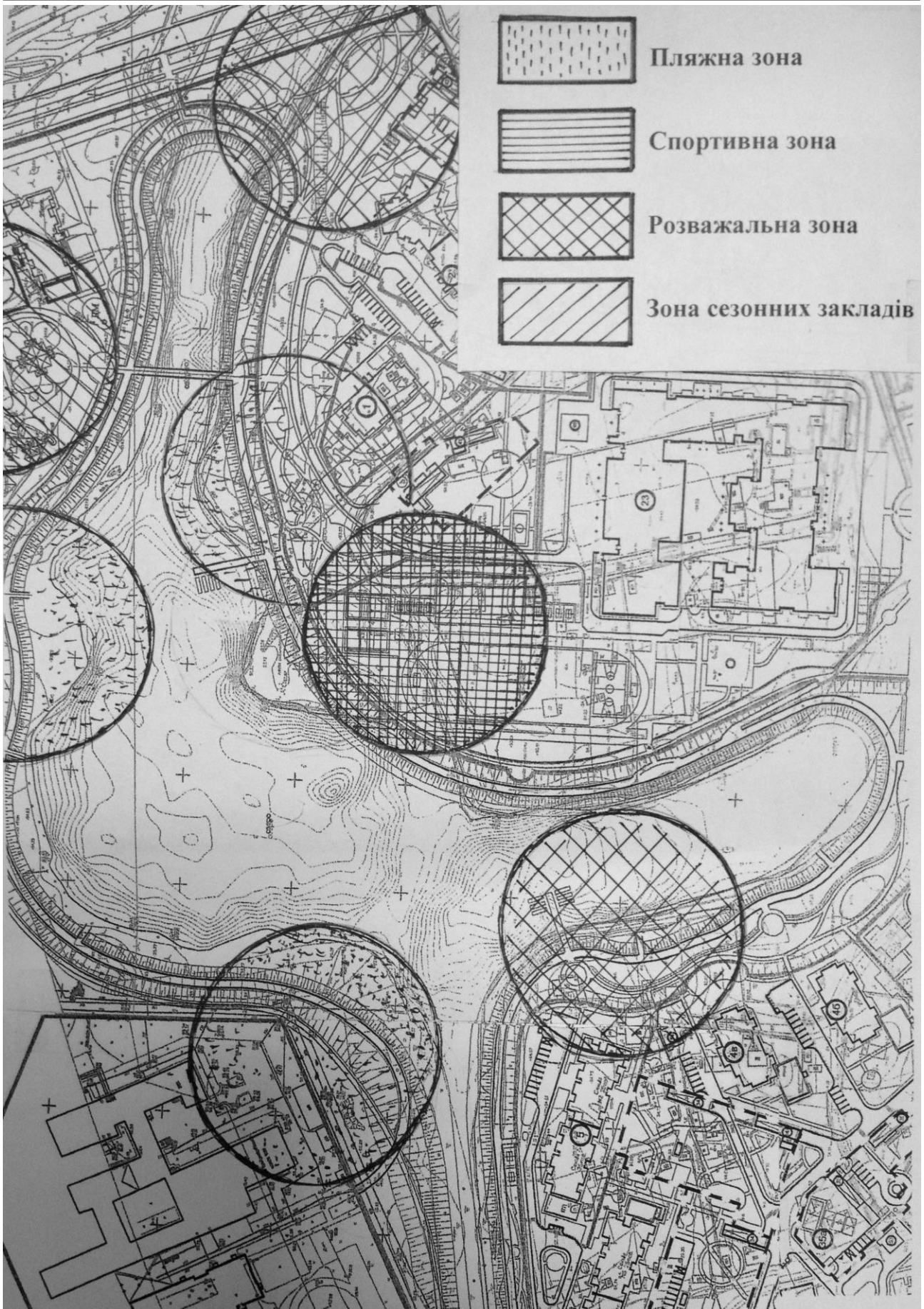


Рис. 3.

Передбачається організувати навколо озера пляжну зону, спортивну зону (для гри у пляжний волейбол, занять на тренажерах), розважальну зону (прокат човнів та катамаранів, проведення творчих заходів), а також зону сезонного громадського харчування.

У запропонованому проектному рішенні основну увагу приділено організації вхідного простору на рекреаційну територію, з вул. Урлівської, організації пляжних, спортивних, розважальних, рекреаційних зон, а також встановленню елементів благоустрою. До елементів благоустрою віднесено загальний і спеціальний благоустрій. Останній складається з ландшафтних компонентів (зелені насадження, газони та композиції із зелених насаджень, квітники) й елементів рельєфу (підпірні стіни, сходи, зелені гірки, декоративні покриття), фонтанів на поверхні озера та ін., а також декоративного обладнання (ліхтарі, балюстради, огорожі, навіси, перголи, лави, альтанки, малі архітектурні форми та павільйони для сезонного громадського харчування).

Благоустрій та підбір елементів благоустрою проводився відповідно до головного принципу - **збереження цілісності природного та міського середовища**, який полягає у максимальному збереженні існуючого ландшафту озера та прилеглої території, існуючої флори та фауни (на території озера мешкають різні види качок), а також у гармонійному поєднанні форм, матеріалів елементів благоустрою (альтанок, підпірних стінок, огороження) із вже встановленими у мікрорайоні.

Благоустрій території також включатиме вертикальне планування, дренажні роботи, штучне покриття доріг, озеленення. Доріжки і майданчики планується виконати із застосуванням декоративних елементів мощення (розважальна зона), ґрунтового і піщаного покриття (пляжна зона) та дрібного щебню (спортивний майданчик).

Навколо озера Жандарка передбачена організація розвинутої зеленої зони із доріжками для прогулянок, оскільки зелені насадження безпосередньо впливатимуть на екологічний стан, температуру і вологість повітря мікрорайону, знизять сонячну радіацію, регулюватимуть склад повітря. Також зелені насадження справляють лікувальний вплив на людину, захищають від негативного впливу патогенних зон [1, с. 49, 50; 7, с. 148 - 154].

Відповідно до проектного рішення територія спортивної зони добре ізольована і межує із спортивною зоною навчального закладу, її рішення — компактне, без транзитних доріг, з майданчиком для гри у пляжний волейбол, бадмінтон, силових занять на тренажерах, відпочинку, з доріжками для спортивної пробіжки. Проектним рішенням також запропоновано реконструювати прилегле спортивне ядро навчального закладу. Ядром спортивної зони пропонується зробити майданчик для легкої атлетики, до

складу якого входитиме пряма та кругова бігові доріжки для ранкової пробіжки, гімнастична стінка для ранкової та вечірньої гімнастики, футбольне поле 30 x 60 м, тенісні корти, а також комбінований майданчик для гри у волейбол та баскетбол.

Розважальна зона включатиме майданчики для прокату човнів та катамаранів; майданчики для проведення творчих заходів (виставок, джазових концертів); майданчики для відпочинку та годування качок, облаштовані обладнанням для: читання, бесід та дискусій, гри в шахи тощо. Майданчик для прокату човнів запропоновано обладнати лавками для очікування. На території майданчика для проведення творчих заходів пропонується розташувати літню естраду зі збірно-розбірними місцями для глядачів, стендами для демонстрації мистецьких творів. У даній зоні також можна влаштувати декоративні фонтани.

Реалізація даного проекту із застосуванням принципу збереження цілісності природного та міського середовища дозволить покращити умови проживання мешканців мікрорайону «Позняки-2» у якому на сьогодні спостерігається недостатня кількість місць для проведення змістовного дозвілля, пасивного та активного відпочинку.

Список використаних джерел

1. Алёшин П.Ф., Маринченко А.И., Колесников В.В. Архитектура школьных зданий. - К.: Изд-во Акад. архитектуры УССР, 1952. - 99 с.
2. Бархин М.Г. Архитектура и город. - М.: Наука, 1979. - 222 с.
3. Георг Зиммель. Избранное. - М.: Юрист, 1996. - 607 с.
4. Гутнов А. Э. Мир архитектуры: Язык архитектуры. - М.: Молодая гвардия, 1985. - 351 с.
5. Душкина Н.О. Формирование архитектурной среды в университетских городках Великобритании (Оксфорд и Кембридж): автореф. дис. ... канд. архитектуры: 18.00.02. М.: Московский архитектурный ин-т, 1982. - 20 с.
6. Кишик Ю. Н. Силуэт города: развитие системы высотных доминант. Мн.: Беларуская навука, 2014. - 327 с.
7. Лаврик Г.И., Демин Н.М. Методические основы районной планировки. - М.: Стройиздат, 1975. - 97 с.
8. Лимонад М.Ю., Цыганов А.И. Живые поля архитектуры: учеб. пос. Обнинск: Титул, 1997. - 208 с.
9. Нечаева Т. Проблемні питання і пріоритетні завдання містобудування у світлі охорони довкілля // Досвід та перспективи розвитку міст України. Охорона довкілля. Ландшафтна архітектура. - К.: Діпромісто, 2002. Вип. 2. - С. 76–82.

10. Тімохін В.О. Основи містобудування. - К.: Віпол, 1996. - 214 с.
11. Khan H.U. International style: Modernist Architecture from 1925 to 1965. Köln: Taschen, 2009.- 240 p.

доктор архитектуры Жовква О.И.,
Департамент градостроительства и архитектуры КГГА, г. Киев

РАЗВИТИЕ ГОРОДА КИЕВА

В статье определены основные проблемы развития столицы среди которых застройка центральной части города; транспортная проблема; возведение высотной и жилой застройки, что приводит к увеличению плотности застройки, освоению прилегающих нежилых территорий; улучшение благоустройства города и формирование новых комфортных рекреационных территорий, а также предложены возможные пути частичного решения данных проблем.

Ключевые слова: развитие города, застройка города, общественный центр, дорожно-транспортная инфраструктура.

Ph.D. in architecture, Zhovkva O.I.,
Urban Development and Architecture Department of the Executive body of the
Kyiv City Council (the Kyiv City State Administration), c. Kyiv

DEVELOPMENT OF THE KIEV

The article outlines the main issues of the development of the capital, namely the construction in the central part of the city, transport problem, the issue of multistore buildings, developing the industrial territories, city decoration and establishing public centers. Some possible options of tackling the above-mentioned issues are proposed in the article.

Key words: development of the city, the construction of the city, public center, road and transportation infrastructure.