

Проблеми розвитку міського середовища. Вип.1(17) 2017

4. Ortúzar, J./ Willamsen, G.: „Modelling Transport”, 3. Edition, published by Wiley, ISBN 0-471-86110-3

5. Містобудування та територіальне планування: Наук. -техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Осетрін. – К., КНУБА, 2016. – Вип. 60. – 381 с.

6. Highways Agency.: Design Manual for Roads & Bridges” (Керівництво з проектування доріг та мостів Управління автомагістралей Великобританії, DMRB), TSO, ISBN 9780115531538

Аннотация

В статье показан подход к калибровке транспортной модели города. Указана последовательность и параметры калибровки. Приведены основные показатели качества модели.

Annotation

This article shows the approach to city transport model calibration. It illustrates the sequence and parameters for calibration, as well as the main indicators of model's quality.

Keywords: transport model, OD matrix, quality of the model, model calibration

Стаття надійшла до редакції у березні 2017р.

УДК 72.012(47-25)(043.2)

Бікетов С.О.⁷, ст. викладач
Аксютіна О.О., студентка

Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна

КОНФЛІКТ ЗАБУДОВИ І МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА У М.КИЄВІ

Стаття знайомить нас з історією формування архітектурного середовища протягом минулого століття. Висвітлює основні невідповідності запланованої організації територій і реалій. Вказує на основні проблеми архітектурного простору Києва, його інфраструктури, конфлікт нової забудови з історичною. Висвітлено аналогічну ситуацію у

⁷ © Бікетов С.О., Аксютіна О.О.

Проблеми розвитку міського середовища. Вип.1(17) 2017

Європі і засоби реабілітації, запропоновано методи вирішення проблем і удосконалення, на основі Брюссельського досвіду.

Ключові слова: середовище, простір, конфлікт, забудова, інфраструктура, реабілітація, досвід.

Актуальність теми. Останні 20 років стали для Києва з архітектурної точки зору справжнім випробуванням. Все що було створено за часи Радянської України стрімко втрачає своє обличчя, руйнується ансамблевість історичних районів, а околиці забудовуються потворними багатоповерховими стінами.

Мета дослідження. Проаналізувати тенденції нової забудови м. Києва на тлі радянської архітектурної спадщини, виявити закономірності, найтиповіші помилки, розкрити їх особливості та вплив на архітектурне середовище, виявити шляхи та засоби удосконалення існуючої ситуації з врахуванням іноземного досвіду, на прикладі м. Брюсселя. [1, с.28]

Основні результати дослідження. Впродовж минулого століття стратегія забудови Києва змінювалася щонайменше чотири рази. Ці історичні віхи – десятирічний перехід від капіталістичної забудови до конструктивізму у 20-х, відхід від конструктивізму та становлення сталінського ампіру у 30-х, постанова про архітектурні надмірності та “відлига” і, врешті-решт, звільнення від контролю забудови партією після розвалу СРСР. Всі ці архітектурні коливання та струси залишили значний слід в українських містах та призвели до нинішньої ситуації.

У радянську добу забудова Києва проводилася більш-менш виважено, за виключенням окремих випадків нехтування історичним середовищем – наприклад, будівля навпроти оперного театру. Нові райони були прораховані до міліметра, згідно з генеральними планами (Рис.1). Деякі параметри, наприклад площа озеленення на 1 людину були задовільні, а деякі – ні.

Але генеральний план ідеально пристосований до командно-адміністративної економіки, при капіталізмі втрачає сенс – місто постійно вносить в план зміни за вимогами забудовників. Саме завдяки не достатньо проробленим генеральним планам та

Проблеми розвитку міського середовища. Вип.1(17) 2017

ігноруванню його великими будівельними компаніями, Київ отримав нинішню структуру – велетенські житлові масиви з поганим забезпеченням транспортом, мертві території промзон, централізована на метрополітені транспортна схема.

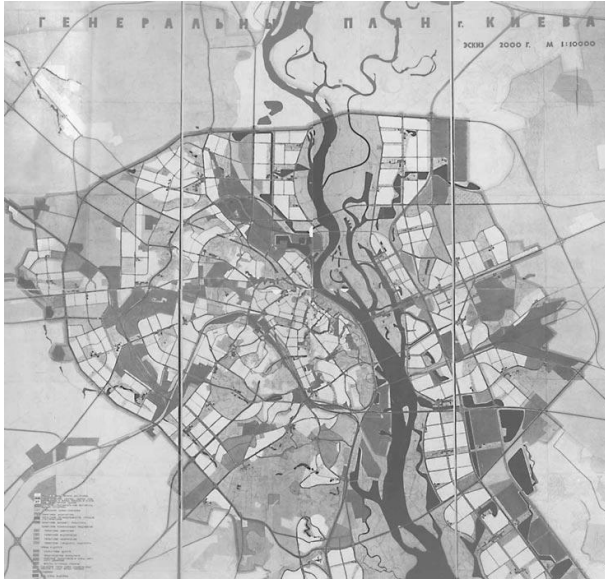


Рис. 1 Генеральний план Києва 1966 року

Типове рішення масиву 60-х або 70-х – основна забудова з багатосекційних п'яти- або дев'ятиповерхівок та акценти у вигляді крапкових веж до 16 поверхів. На перших поверхах або у окремих комплексах – декілька магазинів, побутові служби. В центрі масиву – парк з кінотеатром, палац піонерів, зазвичай – трамвайне кільце. За такими планами збудовані Воскресенка, Відрадиний, Залізничний, Лісовий масиви, Русанівка, Березняки. Деяко пізніше та більше у розмірах – Оболонь, Борщагівка, Виноградар. У 80-х почали будувати вище – рядовою стала забудова у 14-16 поверхів, акценти зросли до 22-24 поверхів. Так збудовані Троєщина, Позняки. [2]

Радянські архітектори та планувальники залишали багато вільного місця у мікрорайонах тогочасних масивів. Ці місця

резервувалися під громадські споруди – гуртки юних техніків, кіноконцертні зали, спорткомплекси. Дуже малий відсоток цих споруд таки з'явилися, а більшість зарезервованих територій через економічні негаразди межі 80-х і 90-х залишилися пустирями.

За командно-адміністративної економіки спочатку зводилося житло, щоб вирішити одвічне «житлове питання», а вже згодом – інфраструктура і громадські споруди. В них, на думку тогочасної влади, радянська людина не відчувала першочергову потребу.

Але багато зарезервованих територій для дитячих майданчиків, театрів, університетів після 2000 року було забудовано під житло. На жаль, ця практика продовжується і зараз – на місці зарезервованих під школи майданчиків з'являються незаконні будівництва багатоповерхівок, адже житлова архітектура найбільш вигідний варіант забудови пустирів. Поява нових будівель з великою кількістю поверхів призвела до великого тиску на застарілу інфраструктуру, як виробничу (дороги, канали, порти, склади, системи зв'язку) так і соціальну (школи, лікарні, бібліотеки, театри, стадіони).

Якщо на околицях міста можна забудовувати лише вільні місця, то у центрі ця ситуація більш напружена. Забудовники доводять будинки (включаючи споруди зі статусом пам'яток) до аварійного стану, аби потім знести їх та збудувати під виглядом «реконструкції з надбудовою». Старовинні будинки на Златоустівській та Дмитрієвській, вже знесені будинки на Подолі, аварійний будинок зі зміями на Великий Житомирській. Нерідко заради житла зносяться промислові підприємства. У результаті у місті з'являється забудова з високою щільністю населення, але без належної транспортної і громадської інфраструктури.

Іноземний досвід демонструє що спальні райони міста можуть мати вигляду акуратних, капітально відремонтованих будинків, затишних громадських просторів без стихійного паркування і нав'язливої торгівлі (Рис.2). У європейських новобудовах архітектори заздалегідь створюють ізольовану автомобільну інфраструктуру – підземні проїзди, паркінги.

Проблеми розвитку міського середовища. Вип.1(17) 2017

Звичайно агресивна забудова існувала і у Європі, але завдяки громаді це вчасно було взято під контроль, наприклад створення у передмісті Парижа окремого району для хмарочосів. Існує навіть термін “брюсселізація”, що означає неконтрольоване знесення історичної забудови і спорудження на її місці сучасних будинків. Подібна практика існувала у Брюсселі 60-х років. Місто не мало комплексного підходу до реконструкції, забудова масово зносилася, а нові будинки з’являлися без усялякого естетичного узгодження. Так само як у Києві, історична забудова доводилася до аварійного стану або підпалювалася, після чого на її місці зводилася чергова 20-поверхова вежа; забудовувалися вільні місця, парки, площі. Таким чином місто втрачало історичну пам’ятку; у випадку Києва до того ж ігнорується законодавство, місто залишається без громадських просторів і погіршується ситуація з інфраструктурою.



Рис. 2 Район в Мальме, Швеція

Але ніколи не буває пізно щось виправити. Ми можемо взяти приклад з реабілітації Брюсселя. Починаючи з 90-х років поступово Брюссельська влада почала визнавати свої помилки і розробила ряд законів, які тепер захищають історичні пам’ятки, райони та зелені куточки. Більше того, тепер держава регулярно виділяє кошти

Проблеми розвитку міського середовища. Вип.1(17) 2017

власникам будинків (які мають історичну, культурну та естетичну цінність) на підтримання їх зовнішнього вигляду. Також, якщо будинок знаходиться в охоронній зоні історичної та культурної спадщини, а це майже всі центральні райони Брюсселя, то його власник може відремонтувати своє житло згідно з визначеними екологічними стандартами, і тоді може розраховувати на пільги для таких робіт. Це може бути перекриття даху, термоізоляція стін, заміна електропроводки, встановлення нової системи опалення та енергозберігаючих приладів і навіть озеленення фасаду шляхом висадження декоративних рослин, які здатні обплітати фасад будинка.

З іншого боку, міська влада ввела дуже багато обмежень, щодо реконструкції та забудови міста. Якщо будинок вважається старовинним і підпадає під законодавство, що охороняє пам'ятки, у ньому не можна замінити оригінальні дерев'яні віконні рами на пластикові – потрібен дозвіл. Старих дверей це теж стосується. Якщо фасад будівлі виходить на якусь центральну вулицю, маневри щодо зовнішньої модифікації такого будинку будуть дуже обмеженими.[3]

Також громадян тут привчають до відповідальності за територію перед будинком: якщо, наприклад, комусь не пощастило впасти перед вашим вікном через невчасно прибраний сніг, чи лід, то жертва має повне право отримати компенсацію саме від того, хто проживає на першому поверсі, не зважаючи на регулярну роботу комунальних служб.

Висотність забудови – це ще один з головних критеріїв забудови і реконструкції міста, якого тепер дуже суворо дотримуються. Мабуть, саме завдяки таким нормам різноманітні стилі будинків Брюсселя гармонійно поєднуються вздовж однієї вулиці. Також існують обмеження щодо зрубу дерев відповідно до його висоти.

Озеленення міста – це окрема тема, якій теж приділяють багато уваги. Будь-які зелені насадження постійно підтримуються у належному стані. Яскравим прикладом тут може бути парк Жоржа

Проблеми розвитку міського середовища. Вип.1(17) 2017

Енрі, створений наприкінці 80-х. На його місці було велике зачинене кладовище, яке вдало переробили на парк. Щоб заощадити кошти, а також не знищувати повністю пам'ять про тих, хто був там похований, доріжки цього парку були зроблені з надгробних плит.

Висновок. На даному етапі ми маємо такий ряд помилок у місті Києві:

1. Перевага житлової забудови над соціальною (громадською).
2. Погано забезпечена інфраструктура.
3. Застарілі засоби організації міст для рекреації.
4. Конфлікт між введенням нового житла зі старою інфраструктурою (на периферії міста).
5. Невідповідність будівельних матеріалів та конструкцій для будівель згідно з історичними традиціями у центральній частині Києва.

Європейський досвід показує, що принцип демократії у розвитку міста полягає не в тому, що кожен має право висловлювати свою думку з приводу поганого покриття доріг або несанкціонованого будівництва торговельного центру. Найголовнішим є те, що кожен несе відповідальність не тільки за свій особистий простір, а й за громадський. В такому середовищі влада допомагає людям бути відповідальними, вміло делегуючи ті обов'язання. Надаючи такі пільги та встановлюючи вище наведені обмеження, влада намагається не тільки повернути Брюсселю гарний вигляд, а й привчити місцевих жителів до відповідальності за спільний простір, за повітря, яким ми всі дихаємо, та за те, що залишиться наступним поколінням. Києву також необхідно брати під контроль ситуацію з неконтрольованою забудовою, нехтуванням встановлених норм, знищенням історичного осередку. І це можливо змінити на краще, якщо не встановленням нововведень, то хоча б із залученням європейського досвіду. Столиця постійно змінюється, розвивається, і не хотілось щоб вона втратила свій індивідуальний, особливий простір, що притаманний лише їй безповоротно.

Список використаних джерел:

1. Нефедов В. А. Ландшафтний дизайн і стійкість середовища / В. А. Нефедов. – С.-Петербург, 2002. – 295 с.
2. Шевченко Л. Місто має розвиватись: як Київ руйнують хаотичною житловою забудовою [<https://hmarochos.kiev.ua/2016/10/05/misto-maye-rozvivatis-yak-kiyiv-ruynuuyut-haotichnoyu-zhitlovoyu-zabudovoju/>]// Лев Шевченко. // Хмарочос. Київський міський журнал. – 2016.- Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/>, вільний, (дата звернення 04.05.2017).
3. (Не)ідеальне серце Європи: як у Брюсселі виправляють помилки 20 століття [<https://hmarochos.kiev.ua/2016/03/11/ne-idealne-sertse-yevropi-yak-u-bryusseli-vipravlyayut-pomilki-hh-stolittya/>]. // Хмарочос. Київський міський журнал. – 2016. - Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/>, вільний, (дата звернення 04.05.2017).

Аннотация

Статья знакомит нас с историей формирования архитектурной среды в течение прошлого века. Освещает основные несоответствия запланированной организации территорий и реалий. Указывает на основные проблемы архитектурного пространства Киева, его инфраструктуры, конфликт новой застройки с исторической. Освещена аналогичная ситуация в Европе и средства реабилитации, предложены методы решения проблем и совершенствования на основе Брюссельского опыта.

Ключевые слова: среда, пространство, конфликт, застройка, инфраструктура, реабилитация, опыт.

Annotation

The article introduces us to the history of the formation of the architectural environment of the last century. Highlights of major discrepancies planned areas and realities. Indicates the major problems Kyiv architectural space, its infrastructure, conflict of the historical building with new building. Deals with a similar situation in Europe and rehabilitation means, the methods of problem solving and improvement, the Brussels-based experience.

Keywords: environment, space, conflict, building, infrastructure rehabilitation experience.

Стаття надійшла до редакції у лютому 2017р.