

2. Филанова, Т.В. Формирование локальных социально-территориальных образований в крупнейшем сложившемся городе: на примере г. Самары: дис. ... канд. архитектуры / Т.В. Филанова. – СПб., 2008.– 137 с.: ил.
3. Suvakin, E.V. Science and Education // Analysis of town-planning factors and requirements of the network of sports and health buildings, constructions and complexes. General regularities of formation: Materials of the II international research and practice conference. – Vol.I. – Munich, Germany, 2012.
4. Каратаев О. Р., Новиков В. Ф., Перикова Е. С., Шипилов Р. В. Спортивные сооружения: Учеб. пособие. – Казань: Казан. гос. энерг. ун-т, 2008.
5. Научная электронная библиотека диссертаций и авторефератов [электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dissercat.com/content/>. – Назва з екрану

Аннотация

В статье представлен анализ сети спортивно-оздоровительных комплексов города. Выделены основные зоны размещения спортивно-оздоровительных комплексов в зависимости от условий их формирования.

Ключевые слова: спортивно-оздоровительный комплекс, сеть спортивно-оздоровительных сооружений, структура города, градостроительные модели.

Annotation

The article presents an analysis of the network of sports and health complexes of the city. The basic areas of allocation of sports and recreation complexes, depending on the conditions of their formation.

Keywords: sports and wellness complex, a network of sports and recreation facilities, city structure, urban development model.

УДК 711.553.4 (477-25)

Л.В. Яременко, канд. архітектури, доцент
О.М. Набок, аспірантка кафедри теорії,
історії архітектури та синтезу мистецтв Національної академії
образотворчого мистецтва
та архітектури

ПРИПОРТОВА ТЕРИТОРІЯ МІСТА КИЄВА (ДО ВИЗНАЧЕННЯ МЕЖ І ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ОБ'ЄКТА ДОСЛІДЖЕННЯ)

Анотація: У статті надано визначення припортової території, її меж та розглянуто функціонально-планувальну структуру.

Ключові слова: Київ, припортова територія, межі, функціонально-планувальна структура, промислова територія.

Вступ. Постановка проблеми. Постіндустріальний розвиток суспільства, що характеризується прагненням до гармонізації існування людини та природи, вимагає нового підходу щодо використання промислових територій, особливе місце серед яких посідають припортові території.

Припортова територія міста Києва, що раніше не розглядалась як цілісний об'єкт дослідження, потребує комплексного аналізу для визначення напрямку подальшого розвитку в сучасній структурі міста.

Метою даного дослідження є визначення поняття припортової території та її меж, а також розглянути її функціонально-планувальну структуру.

Новизна наукового дослідження. Припортову територію міста Києва вперше розглянуто як цілісну, у функціонально-планувальному відношенні, територію; сформульовано визначення припортової території, розглянуто історію її формування та проведено аналіз функціонально-планувальної структури.

Виклад основного матеріалу. Припортова територія – це багатофункціональна територія, яка складається безпосередньо з порту (провідної промислової функції), включає прилеглу, обслуговуючу порт територію, являє собою цілісну акваторно-прибережну промислову зону, яка тісно пов'язана з функціонально-планувальною структурою міста культурно-історичними, соціально-економічними, комунікаційними (інженерними, транспортними та ін.), візуальними та ін. зв'язками.

До складу припортової території міста Києва входять Рибальський півострів, та частина набережної Дніпра.

Межа, до якої набережна є невід'ємною складовою припортової території, визначається:

- планувально – границею розміщення портових, промислових та обслуговуючих споруд;
- функціонально – наявністю обслуговуючих порт об'єктів;
- культурно-історично – саме у визначених межах дана територія розвивалась протягом століть і на сьогодні являє собою цілісне містобудівне утворення;
- візуально – просторовими візуальними басейнами сприйняття;
- комунікаційними зв'язками з інженерною інфраструктурою припортової території та ін.

Розглянувши історію формування припортової території міста, варто зазначити, що територія Рибальського півострова, з конфігурацією наближеною

до сучасного вигляду, сформувалась завдяки закладці штучної гавані 1897 року, та її подальшому розвитку 20-х – 30-х років. До того часу територія Рибальського півострова була заливним лугом з назвою «Оболонь». Що стосується набережної, то вона являла собою суцільну причальну лінію в межах Подолу (до сучасного розташування колони Магдебурзького права), починаючи з X ст. до 30-х років.

Таким чином, аналізуючи розміщення припортової території в планувальній структурі міста Києва, варто відзначити, що дана територія межує з сучасним центром міста. З північного напрямку територія обмежена вантажно-пасажирським транспортним вузлом Київ-Петрівка, зі східного – має вихід до Дніпра та межує з Набережно-Рибальською вулицею. Межа південно-східного напрямку – Парковий пішохідний міст, південно-західного – Набережно-Хрещатицька вулиця, та західного – вулиці Межигірська та Електриків (рис. 1).

Аналіз функціонально-планувальної структури. Остаточна функціонально-планувальна структура припортової території сформувалась в післявоєнний період.

За результатами дослідження функціонально-планувальної організації території Рибальського півострова та частини набережної Дніпра, що входить до складу припортової території, можна виділити наступні функціональні зони: промислова (установи, підприємства, цехи, складські приміщення, ремонтні бази), транспортно-пішохідна (мостові сполучення), житлова (житлові будинки, гуртожитки), бізнес (офіси), освітня (навчальні заклади), культурно-рекреаційна (парки, зони відпочинку), військова (військова частина), спортивна (фітнес центр) (рис. 2).

Промислова зона. Соціально-економічний розвиток Києва, динаміка соціальних потреб населення сприяли стрімкому розвитку промислово-виробничого сектору на даній території. Одним з основних промислових об'єктів, що розташований на території Рибальського півострова є завод «Ленінська кузня». Територія заводу складає близько 45% від території Рибальського півострова та 24% від загальної площі припортової території.

Суднобудівний завод «Ленінська кузня», що від початку іменувався як Механічне підприємство зі сталеварним виробництвом, було засновано 1862 року інженером-технологом Ф.І. Донатом. У 1889 році підприємство перетворено на товариство під назвою «Київський машинобудівний завод», а з 1894 року відомий як власність акціонерного товариства «Південноруський машинобудівний завод». На сьогодні підприємство продовжує будівництво риболовецьких траулерів середнього класу різноманітних модифікацій, будівництво корпусів транспортних суден.

Наступний об'єкт, що відіграв важливу роль у формуванні функціонально-планувальної структури Рибальського півострова – Київська районна електростанція (КРЕС). КРЕС було закладено в 1926 р., перший турбогенератор якої ввели в дію 1 травня 1930 р. (пуск другого відбувся у квітня 1933 р.). Головний інженер будівництва – Б. Даманський та архітектор першої черги станції – М. Парусников.

Численні добудови станції з часом змінили зовнішній вигляд головного корпусу, який на наш час відрізняється від первинного. Нині найбільше автентичних елементів збереглося у споруді I-ї черги. Значно змінила зовнішній вигляд котельня. На ній збереглися окремі деталі на західному фасаді. На сьогодні, КРЕС переоснащена у станцію теплопостачання (СТ-2), що забезпечує теплом навколишні райони міста. Київський річковий порт. Київський річковий порт розташований біля злиття Дніпра та Почайни, на місці стародавньої слов'янської пристані Притика, що бере свій початок з XI століття. Середньовічна гавань Притика була вузловим пунктом древнього торгового шляху «із варяг у греки», великим центром торгівлі між Європою та країнами Сходу.

Нова гавань річкового порту, побудована в 1897-1899 роках, мала назву «Київська гавань імператора Миколи II – го» і на той час була найбільшою в Російській імперії. Офіційне закладання Київської гавані відбулося 6 липня 1897 року. До складу Київського річкового порту входять три вантажних райони, що мають як відкриті так і закриті складські площі з безліччю офісних приміщень.

Київський річковий порт оснащений гідротехнічними спорудами, спеціальними пристроями для стоянки, обробки та навігаційного обслуговування флоту, береговим господарством, ремонтними майстернями.

Значну територію Рибальського півострова займає Київський суднобудівний-судноремонтний завод, що був заснований 1896 року за рішенням Міської ради та управлінням Київського округу.

Решта території Рибальського півострова, що стосується промислової функції включає в себе ремонтну базу технічного флоту, складські приміщення, склад піску та щебню

Київський елеватор – наступний об'єкт, що знаходиться в межах припортової території та є містобудівною домінантою Подолу, розташований по вулиці Набережно-Хрещатицькій, добре проглядається з річки та схилів правого берега Дніпра. Будівництво здійснено трестом «Укрзаготівбуд».

Проект елеватора типу М-3-175 виконала у 1950 році контора «Промзернопроект» архітектором В. І. Гольштейн та інженером В. Геммерлінг.

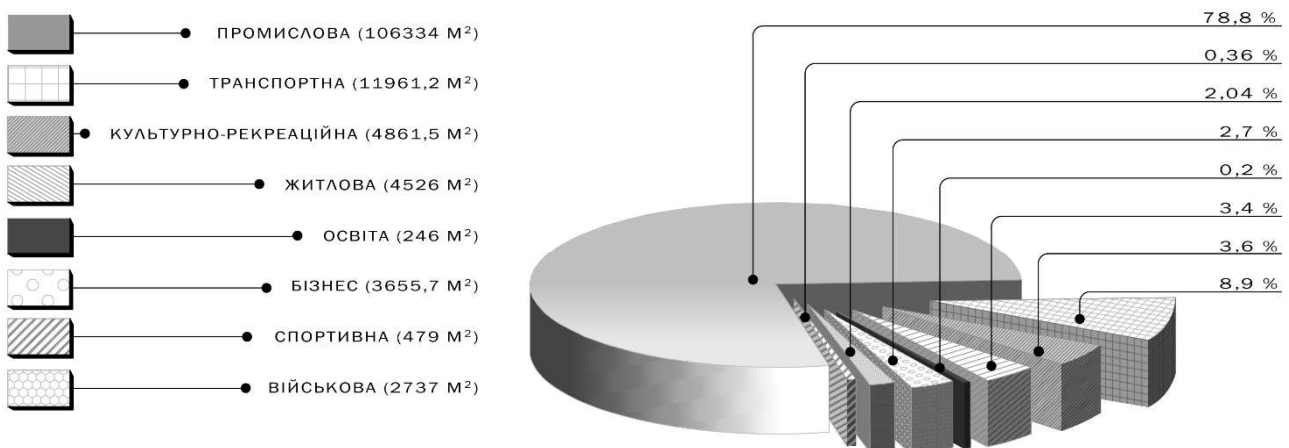


Рис. 2. Функціонально-планувальне зонування припортової території (сучасний стан)

Одним з перших мостів, що визначає межі припортової території та має важливе значення у формуванні промислово-виробничого сектору є Петрівський залізничний міст. Він з'єднує Рибальський півострів з лівобережжям а саме Воскресенкою та Русанівськими садами. Початок будівництва датується 1915 роком з метою створення навколо міста замкненого залізничного кільця. Завершений 1929 року під керівництвом головного інженера В. Кохана. Під час Другої світової війни був зруйнований, але відбудований 1945 року. Загальна довжина мостового переходу понад 1,5 км.

У 1963 році Рибальський острів був з'єднаний з Подолом Рибальським (вантовим) мостом, що став першим у світі вантовим мостом з залізобетонною балкою жорсткості. Унікальна споруда є проектом інституту «Укрпроектстальконструкція». Автори проекту інженери А. С. Гольштейн, В. І. Кіреєнко та Н. Соколова.

З самого початку за проектом Рибальський міст передбачався виключно пішохідним, основною задачею якого було забезпечити зв'язок між Подолом та Рибальським островом. Однак після випробувань на міцність було прийнято рішення пропускати по мосту автомобілі та міські автобуси у двох напрямках, що з часом переросло у інтенсивний рух.

Восени 2001 року було проведено обстеження Рибальського мосту та встановлено його аварійне становище. Згодом 4 листопада 2001 року Рибальський вантовий міст був закритий для автомобільного руху, а пішохідний відбувався до 2 лютого 2009 року. За станом на травень 2011 року, естакаду з боку Рибальського півострова було демонтовано.

Парковий міст – пішохідний міст через Дніпро, який з'єднує центральну частину Києва з парковою зоною та пляжами Труханового острова. Споруджений у 1956 – 1957 роках за проектом інституту

«Укрпроектстальконструкція» за участю Інституту електрозварювання ім. Є. О. Патона АН УРСР. Автори проекту – інженери А. О. Гомін, В. І. Кирієнко, В. О. Сич, Г. П. Фень, О. Шумицький, М. М. Константинов, Б. П. Петров та архітектори О. І. Заваров, В. Суворов.

За конструкцією – суцільнозварний міст, зведений з використанням автоматичного зварювання. Довжина моста 429 м, ширина пішохідної частини – 7 м. Складається з трьох центральних прогонів висячої будови і берегових ділянок балкової конструкції.

Що стосується вуличної мережі, то єдина вулиця, що проходить на Рибальському півострові є вулиця Електриків. Виникла у 50-ті роки ХХ ст. під назвою Нова, а з 1955 року отримала свою поточну назву.

Вулиця Електриків пролягає від Рибальського вантового мосту до Заводської вулиці. До неї також прилучається провулок Електриків та проїзд без назви, що веде до Набережно-Рибальської вулиці.

Набережно-Рибальська вулиця. Нова вулиця від Московського мосту до нового мосту через Гавань (з Рибальського півострову на Поділ) фактично є набережною Рибальського півострова.

Гаванський міст – залізобетонний автомобільний міст, що з'єднує Рибальський півострів з Подолом, перша черга якого була відкрита 17 грудня 2007 року та повністю зданий в експлуатацію 23 жовтня 2010 року. Міст має 6 опорних пілонів. Для забезпечення руху транспорту зі сторони Подолу було споруджено естакаду по вулиці Набережно-Хрещатицькій.

Вулиця Набережно-Хрещатицька – це одна з найдавніших на Подолі вулиць, яка була раніше відома під назвою Велика Хрещатицька. Її сучасна лінія утворилася після перепланування Подолу за проектом петербурзького архітектора В. Гесте 1812 року. Вулиця розпочинається від Поштової площі і закінчується біля вулиці Турівської. Продовженням Набережно-Хрещатицької є вулиця Набережно-Лугова, яка у напрямку мосту Метро продовжується як Набережне шосе.

Житлова зона. За весь час існування Рибальського півострова формування житлового фонду на території було зумовлено виключно розвитком промислово-виробничого сектору.

Для забезпечення житлом працівників заводу «Ленінська кузня» в середині 50-х років було збудовано гуртожитки, також є житлові будинки, серед яких переважають дво-, три-, чотири- та п'ятиповерхові.

Функція бізнесу на припортовій території представлена комерційними підприємствами та офісними центрами куди входить бізнес-центр «Верхній Вал», концерн «Укрпромінвест».

Культурно-рекреаційна функція. На сьогодні лише парк Моряків та декілька об'єктів, що належать до переліку культурної спадщини Подільського району репрезентують цю територію.

Військова функція. На території півострові з 1992 року дислоковане Головне управління розвідки МО України і ряд військових частин, йому підпорядкованих.

Освітня функція. На території розміщена Академія муніципального управління – факультет менеджменту.

Спортивна функція представлена фітнес клубом «5 елемент».

Висновки. Таким чином, за результатами дослідження встановлено межі припортової території, які визначаються функціонально-планувальними, культурно-історичними, візуальними, комунікаційними та ін. характеристиками та зв'язками, дано визначення поняття припортової території, як цілісного містобудівного утворення.

Розглянуто основні етапи формування припортової території, розміщення об'єктів промисловості, які в основному і визначають її сучасний стан.

За аналізом функціонально-планувальної структури встановлено наявне функціональне зонування території – це промислова, транспортно-пішохідна, житлова, бізнес, освітня, культурно-рекреаційна, військова та спортивна зони, а також визначено домінуючу функцію – промислову, що складає 78,8 % від загальної площі припортової території.

У результаті дослідження припортова територія вперше розглянута як цілісна у функціонально-планувальному відношенні територія, що має перспективу для сучасного розвитку в планувальній структурі міста.

Література

1. Гольштейн Н. Нова Петрівка. Проект планування Петрівсько-Куренівського району / Н. Гольштейн. // Соціалістичний Київ. – 1936. – №1. – С. 35–36, 39.
2. Дудник Е. Міст через гавань Дніпра / Едуард Дудник // Звід пам'яток історії та культури України: Київ: Енциклопедичне видання. Кн. 1, ч. 2: М-С / Е. Дудник. – Київ, 2004. – 1217 с.
3. Ієвлева В. П. Пам'ятки індустріального розвитку Києва кінця XIX – першої третини XX століття / Валерія Павлівна Ієвлева. – К.: Прес-КІТ, 2004. – 248 с.
4. Іноземцев В. Л. Современное постиндустриальное общество: природа, противоречия, перспективы / В. Л. Іноземцев. – М.: Логос, 2000. – 303 с.
5. Кальницький М. Б. Забудова Києва доби класичного капіталізму / М. Б. Кальницький, Н. М. Кондель-Пермінова, Т. В. Скібіцька. – К.: Варто, 2012. – 560 с.

6. Проценко Б. Елеватор, 1951-54 / Борис Проценко // Звід пам'яток історії та культури України: Київ: Енциклопедичне видання. Кн. 1, ч. 1: А – Л / Б. Проценко. – Київ, 2004. – 570 с.
7. Ромінський Є. Дніпро в бетон або граніт / Є. Ромінський, С. Копман // Соціалістичний Київ. – 1934. – № 7-8. – С. 8-10.

Аннотація

В статті дано определение поняття припортової території, установлені границі і рассмотрено її функціонально-планувальну структуру.

Ключевые слова: Киев, припортовая территория, границы, промышленная территория.

Abstract

The article defines dockside territory, its borders and also examines its functional-planning pattern.

Keywords: Kyiv, dockside, borders industrial areas.