

4. Весь мир как на ладони. Одесские катакомбы. Один из самых запутанных в мире лабиринтов. Статья, 7 декабря 2010, категории: Места, История, др. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://lifeglobe.net/blogs/details?id=141>

УДК 711.27.711.6

ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ КИЇВСЬКИХ ПЛОЩ ШЛЯХОМ РОЗВИТКУ ЇХ ГРОМАДСЬКОГО ПРОСТОРУ

Колмаков Є. О., аспірант

Київський національний університет будівництва і архітектури, Україна

Тел. (044)241-54-97

Анотація. У статті проаналізовано сучасний стан потенціалу громадського простору деяких центральних київських площ в щільній історичній забудові з позицій комфортності для жителів міста. Виявлено основні проблеми забудови і благоустрою площ. Акцентовано увагу на негативний вплив недосконалого розмежування пішохідно-транспортного руху як визначального фактора, який знижує комфортність громадського простору площ. Одним із шляхів вирішення цієї проблеми в центральних історичних зонах великих і найбільших міст може бути формування багаторівневих міських структур.

Ключові слова: громадський простір, площа, історична забудова, містобудівний аналіз, комфортність.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА КИЕВСКИХ ПЛОЩАДЕЙ ПУТЕМ РАЗВИТИЯ ИХ ОБЩЕСТВЕННОГО ПРОСТРАНСТВА

Колмаков Е. О., аспирант

Киевский национальный университет строительства и архитектуры, Украина

Тел. (044)241-54-97

Аннотация. В статье проанализировано современное состояние потенциала общественного пространства некоторых центральных киевских площадей в плотной исторической застройке с позиций комфортности для жителей города. Выявлены основные проблемы застройки и благоустройства площадей. Акцентируется внимание на отрицательном влиянии несовершенного разграничения пешеходно-транспортного движения как определяющего фактора, который снижает комфортность общественного пространства площадей. Одним из путей решения этой проблемы в центральных исторических зонах крупных и крупнейших городов может быть формирование многоуровневых городских структур.

Ключевые слова: общественное пространство, площадь, историческая застройка, градостроительный анализ, комфортность.

USE OF THE POTENTIAL OF KIEV AREAS BY THE DEVELOPMENT OF THEIR PUBLIC SPACES

Kolmakov E. O., graduate student

Kyiv National University of Construction and Architecture, Ukraine

Tel. (044) 241-54-97

Abstract. The current state some of the central Kiev squares in a dense historical building from the point of view of the quality of their public space are analyzed in the article. The basic problems of development and improvement of areas are revealed. The attention is focused on the negative impact of imperfectly differentiating the pedestrian-traffic movement as a determining factor that reduces the comfort of the public space of the areas. One of the ways of using the potential of the central historical zones of large and the largest cities may be the formation of multi-level urban structures.

Key words: public space, area, historical development, graphical analysis, comfort.

Визначення проблеми. Проблема архітектурно-планувальної організації сучасних комфортних багатофункціональних громадських просторів у щільній історичній забудові актуальна для більшості багатолюдних міст світу. Різні аспекти цієї проблеми неодноразово обговорювалися на міжнародних конгресах та конференціях ООН: Ріо-де-Жанейро (1992 р.); Йоганнесбург (2002 р.); щорічних конференціях до Дня Хабітат (проект Хабітат стратегічного розвитку на 2008-2013 р.); Міжнародній конференції в Гарварді (2013 р.) тощо. Одним із шляхів вирішення проблеми комфортності центральних історичних зон великих і найкрупніших міст з архітектурних позицій є формування багаторівневих міських структур, здатних на невеликих вільних від забудови ділянках не тільки органічно поєднати осередки комерційної та громадської діяльності, але й створити місця для спілкування й відпочинку міських мешканців. Насамперед такий підхід передбачає відокремлення пішохідного й транспортного руху, підвищення якості благоустрою та озеленення міських територій, зокрема площ.

Окремі грані зазначеної проблеми досліджувалися в роботах представників української та зарубіжної архітектурно-містобудівної теорії та практики. Зокрема, А. Е Гутнов, К. Лінч, П. В. Аурелі, О. М. Унгерс, Р. Колхас, А. Россі, Л. Кріє, В. Т. Шимко присвятили свої праці розгляду загальних проблем архітектурно-планувальної організації громадських просторів міст. Тоді як, наприклад, Д. Джейкобс, В. Рибчінський, Я. Гейл розглядали громадські простори міст з точки зору їх комфортності для людини. Дослідження А. Й. Урбах, М. Т. Лін, Ю. О. Закірова були спрямовані на вирішення проблем формування пішохідних міських просторів. Проте на сучасному етапі, незважаючи на значну кількість напрацювань, проблеми використання потенціалу багаторівневого громадського простору в історичних центрах міст вивчені недостатньо. Більш глибокого дослідження потребують окремі питання щодо формування комфортного середовища для перебування людей у центральних зонах міст та застосування багаторівневих міських структур для збільшення традиційних територій громадського призначення в умовах щільної історичної забудови, зокрема на міських площах.

Мета роботи полягає в дослідженні потенціалу київських площ з недостатньо розвинутим громадським простором та способів підвищення їх комфортності для мешканців міста.

Задачі роботи: дослідити потенціал київських площ, виявити вади у функціонуванні їх громадського простору та розробити пропозиції щодо усунення існуючих проблем.

Історичні центри найкрупніших міст представлені широким спектром традиційних громадських просторів, зокрема, таких як площі, вулиці-променади, сквери. Ця частина міста має високу функціональну щільність забудови, що зберігає безперервність суспільного простору, чому сприяє як історична глибина, так і колективна міська підсвідомість його сприйняття. При цьому площа завжди була й залишається особливою формою міського громадського простору. Якщо історично більшість центральних площ виконували візову та торговельну функції й слугували місцем зустрічей та спілкування мешканців міста, то наразі їх переважна більшість втратила ці природні функції й перетворилася на звичайні транспортні розв'язки. Іноді слово «площа» лише номінально вказує на цей тип міського простору. Наприклад, особливо потерпають від втрати первинних функцій площі в центральній історичній частині Києва (Верхнє місто, Поділ, Печерськ). Тому, маючи величезний потенціал для розвитку (наявність історичної оточуючої забудови, присутність зон зелених насаджень в безпосередній близькості, історичну традицію), площі в історичній частині міста більше не розвиваються, а фактично зникають. Їх простір захоплюється автомобільними парковками, тимчасовими спорудами, об'єктами зовнішньої реклами, несанкціонованою торгівлею тощо. Про це свідчать і результати проведеного нами містобудівного аналізу центральних площ м. Києва, зокрема таких як Лук'янівська, Львівська, Майдан Незалежності, Спортивна, Європейська.

Містобудівний аналіз вибраних київських площ проводився за наступним планом:

- Розташування площ;
- Основні містобудівні умови і обмеження;
- Характер забудови;
- Стан благоустрою та озеленення ділянки.

Площі, які досліджувалися, розташовуються в історичній зоні Києва (Лук'янівська, Львівська, Майдан Незалежності, Спортивна, Європейська).

Результати містобудівного аналізу деяких центральних площ м. Києва представлено в таблиці.

Містобудівний аналіз деяких центральних площ м. Києва

Площі	Містобудівний аналіз			
	Функції площ	Містобудівні умови й обмеження	Характер забудови	Стан благоустрою й озеленення
Лук'янівська	Торговельна, розважальна, громадського харчування, відпочинку, паркінгу, зупинки громадського транспорту	Обмеження від: входів і виходів з метро, державних та муніципальних установ, зупинок міського транспорту, об'єктів пам'ятно-охоронного значення, пішохідних переходів, території ринку, перехресть вулиць та червоних ліній. Площа оточена з двох сторін автомобільними магістралями.	Площа майже повністю забудована. Стан будівель та споруд на площі задовільний. На прилеглих до площі територіях знаходяться будівельні майданчики.	Покриття площі знаходиться у задовільному стані, але не має чіткої стилістики. Розміщено багато засобів візуальної інформації та елементів зовнішньої реклами. Засобів моделювання рельєфу не виявлено, хоча рельєф динамічний. Озеленення відсутнє.
Львівська	Торговельна, громадського харчування, відпочинку, паркінгу, зупинки громадського транспорту, рекреаційна.	Обмеження від: зупинок міського транспорту, державних та муніципальних установ, об'єктів пам'ятно-охоронного значення, перехресть вулиць та червоних ліній.	Будинки навколо площі призначені для житла, торгівлі, університету та культури.	Алеї та доріжки недавно реставровані, тому у хорошому стані. Встановлено чималу кількість рекламних елементів: великі білборди вздовж магістральної вулиці, рекламні стенди по периметру площі. Озеленення представлено безліччю дерев, кущів та трав'янистих рослин.

Спортивна	Відпочинку, зупинки громадського транспорту, рекреаційна.	Обмеження від: зупинок міського транспорту, державних та муніципальних установ, об'єктів пам'ятно-охоронного значення, перехресть вулиць та червоних ліній, виходів з метро.	Більшість будинків навколо площі займають громадські будівлі, незначна частка належить житловій забудові. Забудова площі неоднорідна і за віком.	Багато різноманітних засобів візуальної орієнтації. Недосконале наповнення площі предметами благоустрою для пасивного відпочинку. Стан покриття на площі задовільний. Малі архітектурні форми представлені: лавками, ліхтарями, фонтанами. Озеленення майже відсутнє.
Майдан Незалежності	Торгівельна, громадського харчування, відпочинку, зупинки громадського транспорту, рекреаційна.	Обмеження від: зупинок міського транспорту, державних та муніципальних установ, об'єктів пам'ятно-охоронного значення, перехресть вулиць та червоних ліній, виходів з метро.	Будинки навколо площі займають громадські будівлі, адміністративні, для торгівлі.	Багато різноманітних засобів візуальної орієнтації, яке не відповідає єдиній стилістиці. Стан покриття на площі гарний. Серед малих архітектурних форм є: лавки, ліхтарі, фонтани. Озеленення має задовільний стан.
Європейська	Транзитна для транспорту та пішоходів.	Обмеження від об'єктів пам'ятно-охоронного значення, перехресть вулиць та червоних ліній.	Будинки навколо площі займають громадські та адміністративні будівлі.	Стан покриття на площі задовільний. Серед малих архітектурних форм є лише ліхтарі. Озеленення на самій площі відсутнє, але поряд є парк.

За результатами аналізу виявлено, що київські площі є багатофункціональними, тобто мають низку функцій, окрім головної. Для них характерні як специфічні проблеми, так і загальні, які є типовими: обмеження пішохідного руху, висока щільність оточуючої забудови, переважно низька якість благоустрою й не висока комфортність.

Таким чином, узагальнено можна виділити найбільш типові проблеми громадського простору київських площ, які мають негативний вплив на його комфортність, зокрема:

1. підпорядкованість громадських просторів транспортним (транзитним) потребам і витіснення з них соціальної активності;
2. багатофункціональність громадських просторів при переважанні однорівневості;
3. безсистемний підхід, що сприяє активній комерціалізації простору;
4. відсутність чіткого пішохідного та транспортного зонування та визначення пріоритетів руху;
5. відсутність пішохідних та пішохідно-велосипедних зон;
6. переважання великої кількості тимчасових споруд та великої кількості малих архітектурних форм, парковок автотранспорту;
7. відсутність сучасного обладнання для відпочинку й дозвілля та низька доступність для маломобільних верств населення;
8. недостатнє озеленення й низька якість елементів благоустрою.

Слід акцентувати увагу, що серед низки виявлених проблем найбільшого негативно впливу на комфортність громадського простору площ мають ті, які безпосередньо пов'язані з недосконалістю розмежування пішохідно-транспортного руху. Тому, виходячи з позицій недосконалого розмежування пішохідно-транспортного руху, київські центральні площі можна умовно розподілити на 5 основних типів, представлених на рис.1, зокрема:

1. на громадських територіях розташовуються будівлі, які витісняють пішохідний рух за смугу червоних ліній (Лук'янівська площа);
2. громадський простір з усіх сторін оточують автомобільні дороги (Львівська площа);
3. громадський простір розділяє автомобільна дорога (Майдан Незалежності);

4. основне(і) сполучення громадського простору (бульвари, алеї) з самим громадським простором розділяє автомобільна дорога (Спортивна площа);
5. існуючий раніше громадський простір перетворений частково або повністю на автомобільну парковку або розв'язку (Європейська площа).

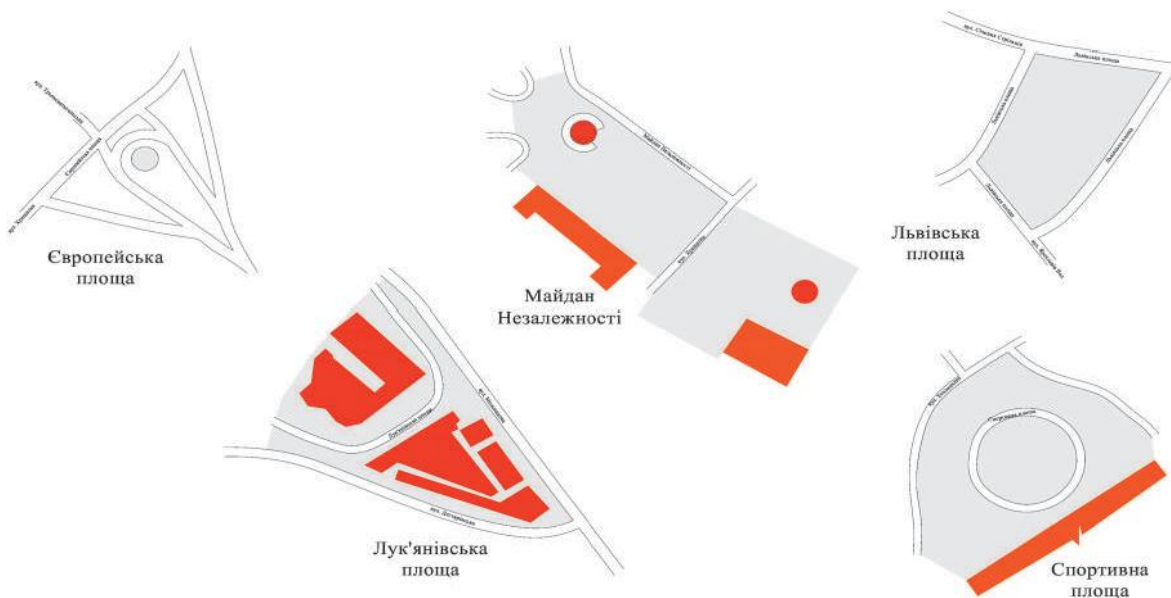


Рис. 1. Типи розмежування пішохідно-транспортного руху на площах.

Таким чином, виходячи з точки зору комфортності для пішоходів як «користувачів міста», громадські простори київських площ наразі втрачають свої позиції й мають значно менший потенціал, аніж парки чи сквери. Це підтверджується і висновком, який зробили щодо проекту реконструкції львівського скверу на Святоюрській горі в площу спеціалістки GIZ (Німецьке товариство міжнародного співробітництва) архітектор та містопланувальник Іріс Гляхманн (Iris Gleichmann) та урбаніст Ленка Войтова (Lenka Vojtova) 7 грудня 2014 року: «Такий гіперболізований порожній простір не лише нагадує стиль оформлення площ при віджилому радянському режимі, але й також, як показує досвід, залишається безлюдним і мертвим, у холодну пору року продувається вітрами, влітку швидко нагрівається, тобто не може забезпечити відповідного комфорту для перебування людини» [1]. Тому можна погодитися з точкою зору, що посилення підпорядкованості громадських просторів площ транспортним (транзитним) потребам і витіснення з них соціальної активності досі залишається серйозною проблемою сучасної урбаністики [2]. Причому якщо найбільш прогресивні міста світу за останні десятиліття вже почали масово відмовлятися від автотранспорту як головного засобу пересування, то в Україні автомобілецентричність продовжує залишатися в основі містобудування.

Таким чином, класичне розуміння концепції міських «громадських просторів» і сучасна практика забезпечення комфортності цих просторів показує їх кризу. Тому найбільшого занепокоєння серед сучасних архітекторів викликає питання, як за ринкових умов проектування взагалі можливо зберегти громадський простір. Наприклад, архітектор В. Зотов вважає, що «головна проблема публічного простору в Києві полягає у відсутності сучасних підходів до його планування, адекватних з точки зору теорії та практики урбанізму. Тоді як В. Приймак акцентує увагу, що сьогодні проектний процес сконцентрований на окремих ділянках, виділених під забудову для приватних девелоперів і нові проекти, як правило, передбачають високу щільність і об'єм забудови. Тому він вважає, що «таких понять як «простір площі» і «простір вулиці» в сучасній українській проектувальній практиці просто не існує». На його думку, те справді важливе, що ми сьогодні можемо зробити для київ-

ських площ – це зберегти їх як порожні місця в забудові, де потенційно могли б збиратися містяни і відбуватись публічні події» [3].

Ян Гейл у книзі «Міста для людей» [4] за результатами свого дослідження громадського простору міст з точки зору їх комфортності для мешканців, розробив певні рекомендації щодо вирішення цієї проблеми. Для цього Ян Гейл розглядає окремо людський масштаб, взаємовплив формування міста на людину та людини на місто, місто як місце зустрічей. Його рекомендації можуть бути використані й для підвищення комфортності громадського простору площ. При цьому необхідно враховувати, що естетичні якості площ з поверхнею в різних рівнях, значно вищі за естетичні якості однорівневих площ. Необхідність пропуску транспортного руху часто обмежує можливості формування поверхні площі й має негативний вплив на комфортність громадського простору.

Враховуючи вище зазначене, комфортність громадського простору площ, які розглядаються у статті, можна підвищити за рахунок проведення наступних заходів.

Лук'янівська площа: є центром історичної місцевості Лук'янівка на території Шевченківського району м. Києва. Площу можна реорганізувати в культурний (рекреаційний) центр місцевості, адже функціонально територія є перевантаженою. Пропонується перемістити ринок у інше місце та запроєктувати місце відпочинку для населення. Необхідно запроєктувати достатню кількість місць паркування, щоб уникнути створення зон стихійного паркування. Збільшити додаткове озеленення, а існуючі зони озеленення зробити більш охайними.

Львівська площа: належить до історичної частини міста й знаходиться неподалік центру. Вона має велике значення та потенціал в загальній структурі міста. Необхідно прибрати зону торгівлі з тротуарів та зупинок громадського транспорту, щоб звільнити простір для перехожих. Також необхідно побудувати паркінг, щоб задовільнити потреби людей. Попри те, що функціональне призначення будівель є доречним і не потребує змін, одним із варіантів покращення ситуації на Львівській площі може бути створення багаторівневого простору за рахунок освоєння підземного простору площі й даху супермаркету "Billa". Під площею знаходиться недобудована станція метро «Львівська Брама», яку слід реконструювати та зробити виходи з неї на саму площу.

Майдан Незалежності: є головною площею міста Києва, розташований у Шевченківському районі. Площу можна реорганізувати в культурний (рекреаційний) центр місцевості, адже функціонально територія є перевантаженою. Пропонується впорядкувати транзитні потоки пішоходів, реорганізувати старі та запроєктувати нові місця відпочинку для населення. Проектування підземних тунелів під вулицями Хрещатик, Михайлівська та алеєю Небесної сотні дасть змогу відновити транзит автомобілів через колишню ділянку вулиці Інститутська й об'єднає пішохідні зони із обох боків Хрещатику.

Спортивна площа: є важливим акцентом у транспортній системі міста, бо на площі знаходиться вхід до однієї з центральних станцій Київського метрополітену, а також зупинки громадського транспорту. Крім того, досліджувана ділянка є місцем проведення багатьох масових заходів, що приваблює на площу великі натовпи людей, яким необхідно надати максимально безпечні й комфортні умови пересування по території. Значну частину площі займають громадські будівлі та споруди. Приблизно по 5% припадає на житлову забудову й на зелені насадження, що є недостатнім показником. При розміщенні установ і підприємств обслуговування у зонах короткочасного відпочинку слід формувати громадські центри. Об'ємно просторову структуру також варто реорганізувати, так як існуюча є дуже неоднорідною: амплітуда поверховості дуже велика – 31 поверх, що створює дисонанс в композиції площі. Стильові розбіжності також значні: забудова початку 20 ст. не гармонійно поєднується із сучасною.

Європейська площа: її наземний простір розмежовується автомобільними потоками та використовується як місце для парковок автомобілів. Пішоходам виділено лише підземний простір площі. Комфортність площі доцільно було б підвищити за рахунок автомобіль-

ного транзиту та багаторівневості: перенесення місць для парковки під площу, а в надземній частині зробити міст чи іншу споруду для розмежування пішохідних потоків.

Висновки. Таким чином, за результатами проведеного аналізу сучасного стану деяких центральних київських площ, які знаходяться у щільній історичній забудові, виявлено, що переважна їх більшість є некомфортною для мешканців міста. Київські площі, маючи величезний потенціал для розвитку (наявність історичної оточуючої забудови, присутність зон зелених насаджень у безпосередній близькості, історичну традицію, багатофункціональність) більше не розвиваються, а фактично зникають, перетворившись на транспортні розв'язки, парковки, місця несанкціонованої торгівлі тощо. Основні проблеми центральних площ здебільшого є типовими. Найбільш негативного впливу на комфортність громадського простору площ мають ті проблеми, які безпосередньо пов'язані з недосконалістю розмежування пішохідно-транспортного руху. Одним із шляхів вирішення цієї проблеми у центральних історичних зонах крупних і крупніших міст може стати формування багаторівневих міських структур, що сприятиме більш повному використанню потенціалу цих ділянок поселень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Отріщенко Н. Більше ніж сквер: створення громадського простору [Електронний ресурс] / Н.Отріщенко. – Режим доступу: <http://prolab.in.ua/>
2. Сеннет Р. Падение публичного человека. Перевод с английского О. Исаевой, Е. Рудницкой, В. Софронова, К. Чухрукидзе. – М.: Логос, 2003. – 424 с.
3. Дмитренко К. Київські площі: куди зникає публічний простір? [Електронний ресурс] / К. Дмитренко. – Режим доступу: <https://ua.boell.org/uk/2011/02/05>.
4. Гейл Я. Города для людей / Я Гейл; [пер. з англ. Токтонов А.]. – М. : Крост, 2012. – 276 с.

УДК 721.021

РЕГЕНЕРАЦИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ МЕТОДОМ ГОРОДСКОЙ АКУПУНКТУРЫ

Дзюба Елена Александровна, студент, магистр

ГВУЗ «Приднепровская государственная академия строительства и архитектуры»

Товстик Тамара Николаевна, доцент, научный руководитель

ГВУЗ «Приднепровская государственная академия строительства и архитектуры»

Рабочий телефон: +380958315535

Аннотация: статья посвящена рассмотрению метода управления урбанистическими системами, который заключается в точечных локальных воздействиях на городскую ткань – метод городской акупунктуры. Рассмотрен город в контексте синергетической парадигмы, как живой организм. Описаны алгоритм применения метода на практике, характеристики точек «иглоукалывания» и типы работ, которые могут применяться для эффективного городского планирования. Приведены примеры городской акупунктуры, реализованные в городе Днепр.