

DOI: 10.32347/2786-7269.2024.7.145-156

УДК 69.059.7:725.4

к. арх., доцент **Приймак В.В.**,
pryimak.vv@knuba.edu.ua, ORCID: 0000-0001-8584-7240,
Київського національного університету будівництва і архітектури

НАУКОВІ ДОСЛІДЖЕННЯ І ПРАКТИКА ПРОЄКТУВАННЯ МІСТОБУДІВЕЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ НА ПРИКЛАДІ м. КИЄВА

Розглядаються питання взаємодії архітектурних досліджень і проєктної практики щодо реконструкції вузлових громадських комплексів великих міст. Розгляд урбаністичних трансформацій сучасних українських міст на прикладі м. Києва дозволяє автору констатувати низьку ефективність наших наукових рекомендацій. Однак, висвітлення таких досліджень може мати, як науковий, так і практичний результат в якості рекомендацій для менеджерів міського планування і для проєктувальників.

Висвітлено деякі напрямки трансформації урбаністичного середовища на межі 20 і початку 21 століття в Україні на прикладі м. Києва. Сформульовані перспективні тенденції можливих напрямків трансформації типології громадських центрів і житлових комплексів. Розглянуто тенденції реконструкції і розвитку архітектурно-містобудівної структури. Наведено ієрархію житлово-громадських центрів великих міст, як основних структурних вузлів міста в єдності з транспортно-пішохідною інфраструктурою. Зроблені висновки по можливим напрямкам трансформації існуючої забудови з формуванням нових типів громадських центрів.

Ретроспективний розгляд конкурсної практики в м. Києві кінця 20 століття дозволяє авторові систематизувати свої багаторічні наукові дослідження і проєктну практику в частині формування архітектури громадських центрів. Наукові результати досліджень було втілено в низці експериментальних і конкурсних проєктів автора громадських центрів в м. Києві.

Використання системного підходу дозволяє розвинути громадських центрів щодо розміщення і організації внутрішньої структури таких комплексів.

Ключові слова: громадські центри (комплекси); системний підхід; транспортно-комунікаційні вузли; пішохідні простори; методика проєктування; ефективне містобудівельне планування.

Вступ та постановка проблеми: За останні 40 років в київській містобудівній політиці відбувся зсув з пошуку нових ідей просторової

організації вузлових точок планувальної структури в бік безсистемної забудови будь-яких ділянок випадковими об'єктами. При чому, якщо мета переходу від екстенсивного територіального розширення до інтенсифікації використання міської території залишається актуальною, але її методи т.з. «ущільнення» призводять до негативних явищ. Перевантажуються соціально-культурна та інженерна інфраструктури, нехтується ландшафт, забруднюється природне середовище і врешті призводить до економічних втрат.

Причинами такої практики є очевидні прорахунки професіональних містобудівників в моделювання майбутнього життя городян. Основні чинники такої ситуації пов'язані з руйнуванням сталого розвитку міст і прилеглих територій. Увага професіоналів скеровується в напрямку виправлення містобудівних помилок, які заважають розвитку міст, з урахуванням реальних потреб мешканців [3]. Наряду з транспортними проблемами основна увага міського планування повинна бути скерована на покращення пішохідної інфраструктури міста, створенню людського масштабу вулиць, площ, кварталів житлової і громадської забудови.

Метою публікації є привернення уваги професійної спільноти до пошуку оптимальних моделей розташування і типології житлово-громадських комплексів, перспективних тенденцій для відбудови України на основі здобутків в вітчизняній архітектурній науці і проєктній практиці.

Основна частина.

До написання цього тексту мене спонукало відчуття непоінформованості нового покоління архітекторів щодо потужних результатів вітчизняних наукових досліджень з 1970 по 1990 роки.

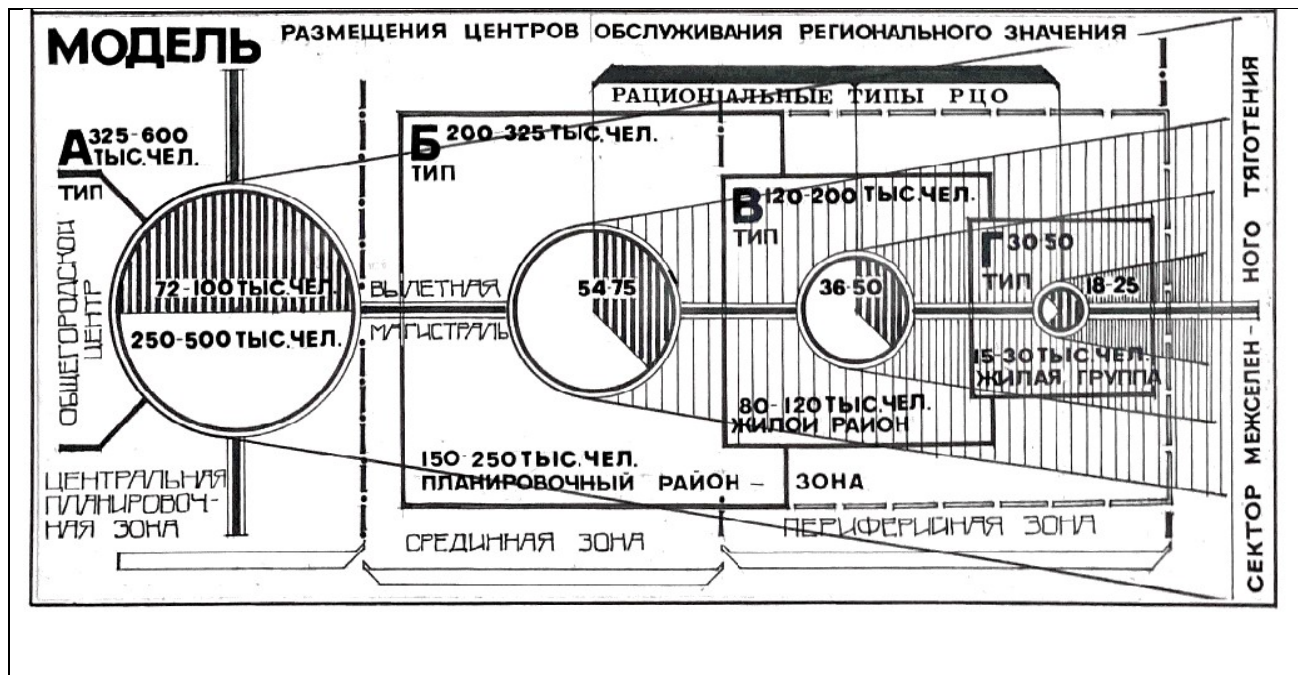
Саме в той час були створені галузеві науково-дослідні і проєктні інститути експериментального проєктування, в т.ч. і в Києві.

Мені пощастило бути учасником цих досліджень в КиївЗНДІЕПі з 1979 по 1997 р. Умовно цю третину зі своєї 50-річної професійної діяльності можна назвати науковою, другу третину практично проєктною, і теперішню третину – педагогічною. Всі ці назви умовні, бо в кожній з них присутня доля з кожної. Так, теоретичні дослідження постійно супроводжувалися експериментальним проєктуванням, розробкою концептуальних рішень щодо нових типів містобудівних комплексів. Автор багато років був завідувачем сектором архітектури громадських центрів в відділі містобудівних комплексів КиївЗНДІЕП.

В своїх дослідженнях систем громадського обслуговування, в середині 1980-х років[1], мною було запропоновано модель-схему перспективного розміщення громадських центрів великого міста, як основних його структурних

вузлів, що пов'язані з каркасом міста – його транспортно-комунікаційною інфраструктурою.

Такі центри створювали своєрідну ієрархію від ядра до периферії території міста вздовж «вилітних» (зовнішніх) транспортних магістралей, що пов'язують місто з навколишньою системою розселення (мал.1):



Мал. 1. Схема розташування ієрархія громадських центрів найкрупніших міст. Вектор розташування від центру до периферії – вздовж вильотних автомагістралей на транспортно-пересадкових вузлах.

- Тип А – розташований в зоні ядра загально-міського центру;
- Тип Б – в серединній зоні міста – центр планувального;
- Тип В – периферійних житлових районах міста;
- Тип Г – центр в приміських населених пунктах на прилеглій до міста території.

Згідно запропонованої типології було розраховано перспективну номенклатуру таких громадських центрів з орієнтовним функціональним складом і відповідною потужністю функцій громадського обслуговування.

Баланс функцій в складі таких громадських центрів був з великим домінуванням об'єктів торгівлі і закладів культурно-видовищного призначення. Данна гіпотеза знайшла згодом підтвердження в практиці проектування і будівництва численних ТРЦ від початку 2000-х і до поточного часу.

Наведена номенклатура наслідує традицію так званої «ступінчастої системи» обслуговування в поєднанні з «комунікаційною системою» - тобто увібрала в себе ієрархію функціональних елементів по їх потужності (корисній площі) та принцип наближення громадських центрів до магістралей

зовнішнього транспорту і транспортно-комунікаційних вузлів (ТКВ). Зі зростанням мобільності населення додається ще вплив на запропоновану модель міжселищних зв'язків міста з регіональною системою населених місць[10,11].

Впроваджувати дану модель мені довелося в численних експериментальних і конкурсних проектах громадських центрів. Для цього була розроблена блок-модульна система компоновки функціонально-планувальної структури на основі решітчастої загальної модульної сітки.

Детальніше подробиці використання таких модульних архітектурних систем в типології громадських центрів мною буде розглянуто в наступних статтях, а основні принципи архітектурно-планувальної організації представлені в попередніх публікаціях автора [1].

Ці теоретичні позиції були апробовані в конкурсному проектуванні в 1980-85 р. Успішна практика проведення таких конкурсів, на жаль, забута в сучасній містобудівельній політиці міста Києва.

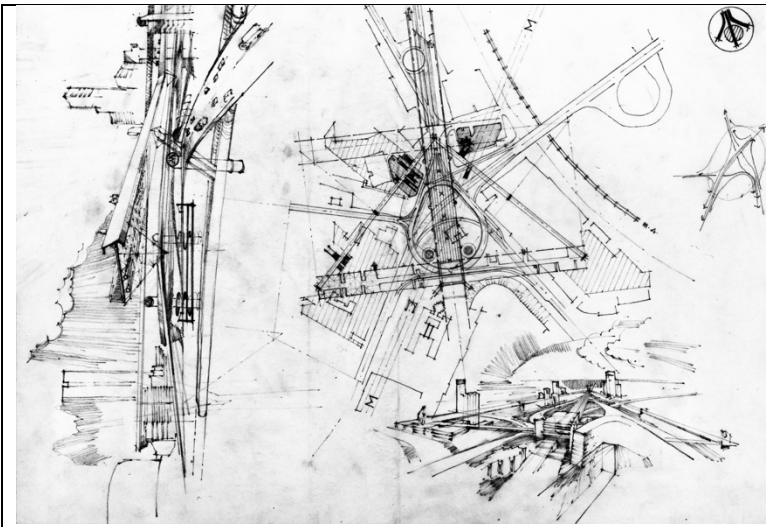
В короткий період часу київським ГоловаПУ і Спілкою архітекторів було проведено низку відкритих архітектурних конкурсів щодо вирішення архітектурно-просторового перетворення ключових вузлів міста. Серед них конкурси по реконструкції Львівської, Ленінградської (Дарницької), Бессарабської, Московської (Деміївської), Поштової, Харківської площ, центру житлового району Оболонь, кварталу вул. Хрещатик від бул. Шевченка до Б. Хмельницького[5,6].

У багатьох з цих конкурсів автору вдалося взяти участь через пов'язаність моїх наукових досліджень архітектури громадських центрів до проблематики конкурсів. Отримані ГоловаПУ концептуальні проекти стали вагомим аргументом щодо подальшого впровадження тих ідей в практику. На жаль, через зміну економічних умов нам не вдалося вповні реалізувати такі ідеї, але частково вони стали в нагоді при прийнятті рішень щодо реконструкції ключових містобудівельних вузлів Києва.

Розглянемо деякі аспекти конкурсного проектування від ретельно складеного завдання до проекту на прикладі архітектурно-просторової організації забудови Деміївської (Московської) пл., по якому ми отримали 2 премію.

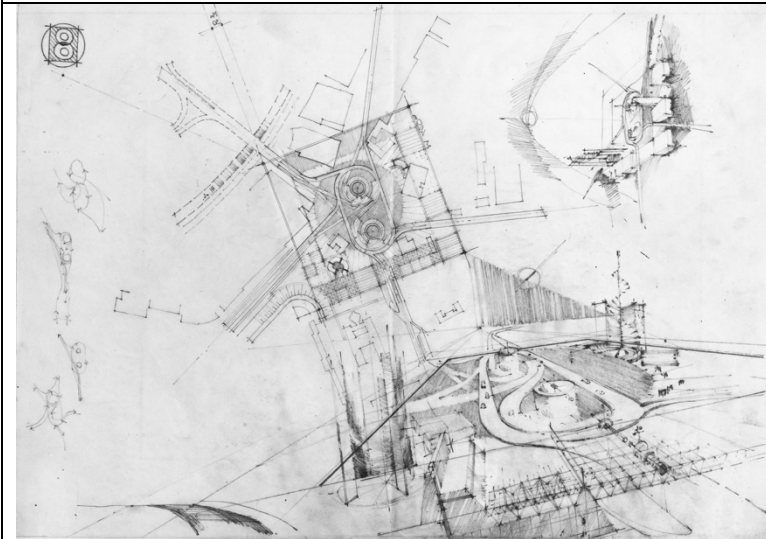
Архітектор мислить образами, а образи відбиваються в графічних ескізах – клаузурах. Згідно завдання необхідно було враховувати безліч технічних вимог щодо розв'язання транспортних потоків. Основна мета конкурсу була власне в створенні простору пішохідної Деміївської площі перед головною домінантою – Бібліотекою Вернадського і забезпечення в'їздів і виїздів у всіх напрямках від автовокзалу. Нагадую, що це був 1982 рік і лінія метро ще не сполучала

Деміївську і Либідську площі. Через те, що часто недооцінюють роль графічних ескізів, публікую тут свої пошукові начерки з того періоду роботи над площею.



Варіант 1. Транспортна розв'язка в 2 рівнях з застосуванням кільцевого руху. Основний транзит по осі Голосіївський проспект(тоді 40-річчя) – бульвар Миколи Міхновського(тоді Дружби народів). Вул. Саперно-Слобідська – просп. Лобановського – рух по колу.

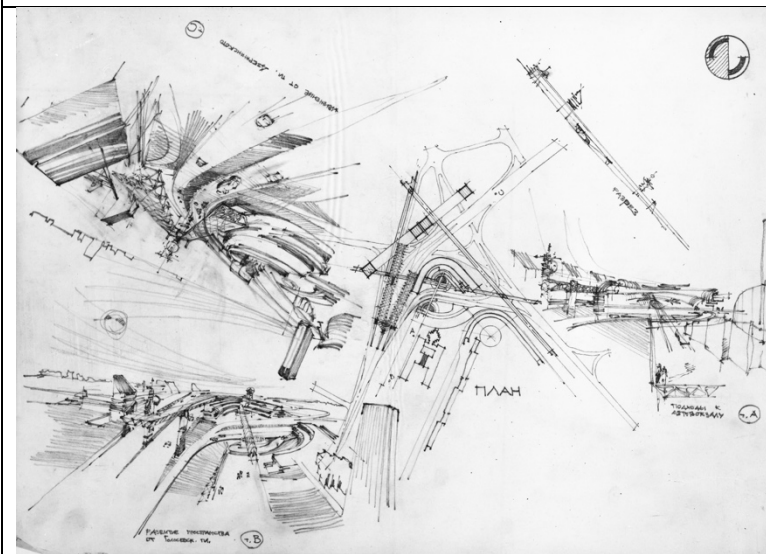
Пішохідна платформа над розв'язкою Х-подібного типу в напрямках Пн-Пд і Сх-Зх.



Варіант 2.

Пішохідний рух по надземній платформі, що пов'язує основні ділянки житлової і громадської забудови.

Площа відсутня.

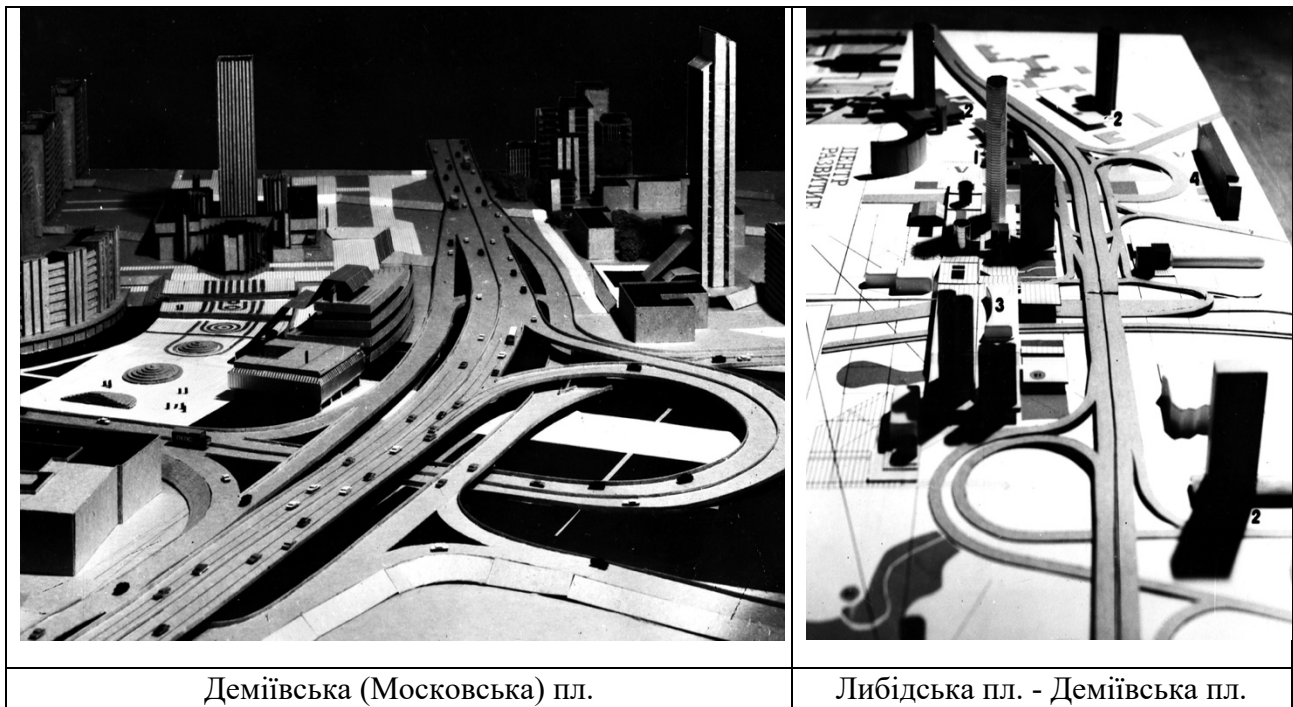


Варіант 3. Спроба змістити пішохідну площу в бік ринку і трансформувати автовокзал в підземному рівні. Поверхня землі залишається за пішохідним рухом. Але простір площі втрачається за транспортними проїздами.

	<p>Варіант 4. Витіснення розв'язки в бік промислової території і ринку і створення пішохідної платформи від Голосіївського проспекту до ділянки кондитерської фабрики і автовокзалу. Вдале використання рельєфу для пішохідного руху.</p>
	<p>Варіант 5. Пошук розв'язки по мережі дотичних вулиць і проїздів і звернення уваги на забезпечення виїздів автобусів з автовокзалу. Спроба накласти мега-модуль створення ансамблю в межах двох площ: Деміївська-Либідська. Пішохідної площі не вдається створити.</p>
	<p>Варіант 6. Спроба знайти напрямок просторового розвитку від Деміївської площі до Либідської. Напрямок зафіксовано модульною сіткою по осі Пд-Зх – Пн-Сх.</p>

Мал. 2. Аналіз варіантів реконструкції. Етап проведення клаузури в команді. Пропозиції автора. Поступове відсіювання зайвого.

Власне і площі в традиційному означенні цього терміну в цих місцинах не існували, а це були, і на жаль залишаються, транспортні розв'язки з



Деміївська (Московська) пл.

Либідська пл. - Деміївська пл.

Мал. 4. Варіант КиївЗНДІЕП, автори – канд. архіт Костенко О.Я., архітектори Приймак В.В., Єжов С.В., Власова Т.Ю., інженер транспортник Авдєєв Ю.С. Друга премія [5]. Пішохідний публічний простір між бібліотекою і автовокзалом.

Як показала подальша історія містобудівельних трансформацій простору Деміївської площі, деякі результати конкурсу все-ж знайшли відгук в проектних рішеннях 2000-х років. Розв'язка транспортних потоків відбувається в 2 рівнях, однак зберігається підземні пішохідні переходи, які стали вхідними вестибюлями для станції метро «Деміївська». Громадський центр в цьому районі ще не сформовано, але функції його хаотично проявляються в вигляді тимчасових МАФів. Думаю, наступні покоління архітекторів ще повернуться до реалізації ідей конкурсу, які не втратили актуальності[12].

Натомість, сучасна практика спорудження нових потужних ТРЦ на периферії міста вимагає кращого обґрунтування з врахуванням містобудівних закономірностей і застосування раціональних методів організації їх внутрішньої технологічної структури, що зрештою призведе до поліпшення економічної ефективності і соціальної доцільності центрів для споживачів.

На жаль, системний підхід до формування комерційної нерухомості в вигляді ТРЦ втрачено. Ситуація навколо т.з. «тарілки» (будівлі УкрНДІТІ) на Либідській площі з хаотичним агресивним об'ємом чергової «Оушен-Плази», викликає сум. Все могло бути набагато краще зі створенням пішохідної платформи з громадським центром від площі Либідської до Деміївської. Територія під цією платформою перерізана автошляхами, залізницею, річкою Либідь, тому надземний пішохідний рівень, як запропоновано було в нашому

проекті, дав би можливість комфортного пішохідного руху зі зручним доступом до закладів громадського обслуговування, міської електрички і метро.

В сучасних містах, як павутиння віртуальної реальності, ширяться будови торгових і ділових центрів, що відносяться до штибу віртуальної, «клонової» архітектури, що видно на прикладах «розважальних, комерційних, «несерйозних» будівель, безформних і агресивних, що не зважають на ландшафт і історичне оточення[3].

При використанні системного підходу відкриваються можливості опрацювання номенклатури основних типів проєктних рішень модульних будівель, яка дозволяє враховувати безліч структурних і динамічних характеристик об'єкту проєктування. Структурна єдність об'ємно-планувальних елементів при умові їх модульної координації і уніфікації конструктивних елементів доповнюється єдністю динамічних характеристик – порядком компоновки, адитивністю структури, можливостями просторового розвитку і трансформації.

Критерієм раціональності цих рішень є уніфікація об'ємно-планувальних параметрів і універсальність решітки, яка дозволяє проєктувальнику мати варіантність напрямків компоновки і просторового розвитку в залежності від містобудівної ситуації. При цьому щільність структури зростає, а це значить підвищується раціональність матеріально-економічних витрат і енергетична ефективність, зменшення тепловитрат через скорочення периметру зовнішніх стін. Площа забудови громадських центрів скорочується на 20%, будівельний об'єм до 30%, а економія міської території під забудову досягає 50% стосовно схеми окремо розміщених будівель.

Запропонована система проєктування багатофункціональних комплексів в інтегрованій модульній структурі забезпечує оптимальність внутрішньої структури. Це один з шляхів розвитку функціоналізму[7].

Функціональна архітектура майбутнього створюватиметься за допомоги програмного забезпечення, а можливо і не потребуватиме архітекторів, за допомогою штучного інтелекту і буде позбавлена оригінальності. Тому, пошук оригінальних, хоч і суб'єктивних, ідей в конкурсному проєктуванні дозволяє вийти з кола випадкових рішень клаптикової забудови.

Загальні висновки:

Зроблені висновки щодо можливості впливу такої методики на практику проєктування громадських комплексів.

Ретроспективний аналіз конкурсної практики урбаністичних перетворень в Києві 1980-х років дозволяє констатувати її високу концептуальну важливість для архітектурної практики. Наукові концепції щодо проєктування ефективних функціонально-планувальних систем громадського обслуговування в ув'язці з

транспортно-комунікаційними вузлами не застаріли і понині. Шкода, що про їх існування не знають ні забудовники, ні архітектори-проектувальники.

Наші методичні рекомендації архітекторам-проектувальникам можуть включати наступну послідовність прийняття рішень: на топоідоснову наноситься умовна сітка осей модульної технологічної решітки в найбільш придатних для габаритів ділянки параметрах. Інтегрована блок-модульна система дозволяє застосування в якості зовнішньої оболонки безліч дизайнерських рішень фасадів від лаконічних до будь-яких параметричних оболонок, без втрати технологічної ефективності внутрішньої структури.

Література

1. Приймак В.В. Перспективні тенденції архітектурної трансформації житлово-громадських центрів великих міст. Науково-технічний збірник. Сучасні проблеми архітектури та містобудування, Випуск №64. / Київ, КНУБА, 2022. 194 с.
2. Жариков М.Л. Мои майданы. – Київ, Фенікс, 2008. – 240 с.
3. Ж. Бодрійар. Архитектура: правда или радикальность? Перевод с немецкого. М., Социологические исследования, №5, 2011. 114-122 с.
4. С. Шліпченко. Записано в камені. Короткі інтервенції в історію та теорію архітектури. Всесвіт, Київ, 2008.
5. Агуф М.М., Евреинов Ю.Н. Конкурс на проект планировки и застройки Московской площади в г. Киеве. Строительство и архитектура Украины, К., Будівельник, 1982, №3, 14-17 с.
6. Килессо С.К. Конкурс на проект застройки Харьковской площади в Киеве. Строительство и архитектура Украины, К., Будівельник, 1984, №5, 4-6 с.
7. Planning cities: Legacy and portent. London, W. Houghton – Evans, 1978. 187 p.
8. Альдо Росси. Архитектура города. М.: Strelka Press. 2015. 264 p.
9. Рем Колхас. Гигантизм или проблема большого. Город-генерик. Мусорное пространство. М.: ООО «Арт Гид», 2015. 115 с.
10. Джей Форрестер. Динамика развития города. Перевод с английского. М., Прогресс, 1974 - 285 с.
11. Приймак В.В. Архитектурно-пространственное развитие общегородского центра крупнейшего города / на примере г. Киева / – В сб. Строительство и архитектура. Жилые дома и здания общественного назначения. Вып. 19. Киев, Будівельник, 1983, 30 – 32 с.
12. Приймак В.В. Открытые, публичные пространства – основа архитектурной коммуникации в городе. К.: “The architect”, № 21, 2/2010. 9 с.

Associate Professor **Pryimak Volodymyr**,
Kyiv National University of Construction and Architecture

SCIENTIFIC RESEARCH AND PRACTICE DESIGNING URBAN COMPLEXES ON THE EXAMPLE OF KYIV

The article examines the interaction of architectural research and design practice regarding the reconstruction of nodal public complexes of large cities. Examining the urban transformations of modern Ukrainian cities on the example of Kyiv allows the author to state the low effectiveness of our scientific recommendations. However, the coverage of such studies can have both scientific and practical results as recommendations for urban planning managers and designers.

Some directions of the transformation of the urban environment at the turn of the 20th and the beginning of the 21st century in Ukraine are highlighted using the example of the city of Kyiv. Prospective trends of possible directions of transformation of the typology of public centers and residential complexes are formulated. The trends of reconstruction and development of the architectural and town-planning structure are considered. The hierarchy of residential and public centers of large cities as the main structural nodes of the city in unity with the transport and pedestrian infrastructure is presented. Conclusions are made on possible directions of transformation of existing buildings with the formation of new types of public centers.

A retrospective examination of competition practice in Kyiv at the end of the 20th century allows the author to systematize his many years of scientific research and design practice in the part of forming the architecture of public centers.

The scientific results of the research were implemented in a number of experimental and competitive projects of the author of public centers in Kyiv.

The use of a systemic approach allows for the development of public centers regarding the placement and organization of the internal structure of such complexes.

Keywords: public centers (complexes); systemic approach; transport and communication hubs; pedestrian spaces; design methodology; effective urban planning.

REFERENCES

1. Volodymyr Pryimak. Promising trends of architectural transformation of residential and public centers of large cities. Scientific and technical collection. Modern problems of architecture and urban planning, Issue #64. {Perspectywnyi tendencyi architekturnoi transformacyi zhytlowo-hromadskych centriw welykych mist}. / Kyiv, KNUBA, 2022. 194 p. {in Ukrainian}.

2. Mykola Zharikov. My Maidans. {Moi maydany}– Kyiv, Phoenix, 2008. – 240 p. {in Russian}.
3. J. Jorge Baudrillard. Architecture: truth or radicalism? Translation from German. {Architectyra. Pravda ili radycalnost?} M., Sociological studies, No. 5, 2011. 114-122 p. {in Russian}.
4. Svetlana Shlipchenko. Written in stone. Short interventions in the history and theory of architecture. {Zapysano w kameni. Korotky interwencyi w histotiy ta teoriy architectyry}. Wseswyt, Kyiv, 2008. {in Ukrainian}.
5. Aguf M.M., Evreinov Y.N. Competition for the project of planning and construction of Moskovskaya Square in Kyiv. {Konkurs na proekt planirovki I zastroyki Moskovskoy ploschady v Kyewe}. Construction and architecture of Ukraine, K., Budivelnik, 1982, №3, 14-17 p. {In Russian}.
6. Killeso Sergyi. Competition for the construction project of Kharkovskaya Square in Kyiv. {Konkurs na proekt zastroyki Charkowskoy ploschady w Kyewe}. Construction and architecture of Ukraine, K., Budivelnik, 1984, №5, 4-6 p. {In Russian}.
7. Planning cities: Legacy and portent. London, W. Houghton – Evans, 1978. 187 p. {in English}.
8. Aldo Rossi. L'architettura della citta / Architecture of the City. {Arkhytektura horoda}. Moscow. Strelka Press. 264 p. {in Russian}.
9. Rem Koolhaas. Bigness or the problem of large. Generic City. {Hyhantyzm yly problema bol'shoho. Horod-heneryk. Musornoe prostranstvo}. Moscow. Art Guide editions. 2015. 84 p. {in Russian}.
10. Jay W. Forrester. Urban dynamics. {Dynamyca razwytia horoda}, Moscow. Progress/1974 285 p. {in Russian}.
11. Volodymyr Pryimak, (1983). Architectural and spatial development of the city center of the largest city /on the example of Kyiv/. {Arkhytekturno-prostranstvennoye razvitye obshchegorodskogo tsentra krupneyshego goroda /na primere g. Kiyeva}. - On Sat. Construction and architecture. Issue 19. Residential and public buildings. Kyiv, Budyvelnik. 30-32 p. {in Russian}.
12. Volodymyr Pryimak. Open, public spaces are the basis of architectural communication in the city. {Otkrytyye, publichnyye prostranstva – osnova arkhytekturnoy kommunikatsii v gorode} Kyiv. "The architect", 2010. №21, 9 p. {in Russian}.