

УДК 72.038.11(477)

Марковський А. І.*кандидат архітектури, докторант кафедри інформаційних технологій в архітектурі, КНУБА.*

РОЛЬ ДНІПРА У МІСТОБУДІВНОМУ КАРКАСІ КИЄВА В ІСТОРИЧНОМУ РОЗРІЗІ

Анотація: роль Дніпра, як ключової водної артерії в містобудівному каркасі Києва, відповідно до трансформацій містоформуючих функцій та завдань, що ставилися соціумом перед зодчими у відповідні історичні періоди.

Ключові слова: Київ, генеральний план, Дніпро, набережна.

Починаючи від перших літописних згадок про місто Київ, структура його забудови була розділена на два функціональні підрозділи: верхнє місто і місто нижнє. Відповідне зонування було продиктоване як виразним рельєфом, так і чітким соціально-утилітарним розподілом: верхнє місто включало в себе княжий палац з двором, адміністративно-релігійний центр та поселення правлячих еліт; місто низове було ремісничо-торгівельним осередком, заселеним представниками середнього класу та бідноти.

Якщо нижнє місто, Поділ, було розгорнуте до Дніпра, як основної транспортної артерії, то верхнє місто, не маючи виходу до води, було позбавлене рефлексії на ріку.

З плином століть, адміністративно-сакральна функція Києва продовжувала ствердження, в той час як промислово-торгівельна поступово згасала (особливо після нівеляції торговельного шляху «з варяг у греки»), що призвело до остаточного формування містобудівного ядра на пагорбах, перетворивши нижнє місто на відносну периферію, якою вона залишалась до кінця XIX сторіччя. В середині самого Подолу, згідно містобудівних планів XVII-XIX ст. ключовим ядром виступала Контрактова (ярмаркова) площа, домінантами були ряд церков та Могилянська академія, що також знаходились на певній відстані від кромки ріки.

Фактично, набережна використовувалась лише як портова гавань з пакгаузами, повністю виключаючи можливість позиціонування останньої як представницької рекреаційної зони. Обумовлено це було не лише соціально-функціональним розподілом, а й складним для інженерного освоєння глинисто-піщаним берегом ріки та щорічним підтопленням через весінні паводки. Після розвитку залізничної мережі, торговельна функція річкового порту значно зменшилася - діловий центр Києва змістився у верхнє місто.

В кінці XIX ст. ситуація починає змінюватися наростаючі темпи урбанізації та здорожчення землі змушують забудовників звертати увагу на раніше не придатні території, що можуть бути освоєні за рахунок досягнень інженерно-будівельної галузі часів промислової революції. Водночас з посиленням ролі буржуазії нівелюється умовний соціально-класовий розподіл між містом верхнім і нижнім. Індустріалізація також робить Поділ привабливим для інвесторів.

Після завершення будівництва Михайлівського електричного канатного підйому [фунікулеру] 1905 року за проектом М. К. П'ятницького та М. І. Баришнікова, постало питання про опорядження Поштової площі, однак відповідні роботи не були проведені в повному обсязі через Першу світову війну і наступні революційні події.

Після національно-визвольних самостійницьких змагань та комуністичних революційних потрясінь містобудівна ситуація взагалі та питання використання набережної Дніпра зокрема значно погіршилася. Стара концепція забудови та розвитку принципово не влаштувала нову радянську владу через містобудівне домінування культових споруд; розробляти нову не було ресурсів через перенесення адміністративної столиці до Харкова.

В 1920-ті роки відмічені відсутністю реального реалізованого плану розвитку Києва: місто розбудовувалося, в основному, за рахунок посиленої індустріалізації та збільшення питомої ваги промислових підприємств. Впроваджувалась зміна основного містоформуєчого акценту Києва з релігійно-сакрального та ділового центру на індустріальний вузол: «Що ж до промисловості, то вона [до 1917 року] знаходилась у зародковому стані і мала, в основному кустарний та напівкустарний характер. Робітників цензової промисловості в місті з півмільйонним населенням налічувалось менше 15 тисяч» [5, с. 14]. Архітектор П. П. Хаустов констатує: «Особливо сильно Київ економічно розвинувся протягом першої п'ятирічки, коли були утворені не тільки окремі нові промислові підприємства, але і цілі галузі промисловості» [5, с. 15].

В статті «Досвід планування міст України» від березня 1938 року інженер В. Новіков вказує на різко незадовільний стан містобудівної роботи в УРСР [3]. Якщо відкинути обвинувачення в сторону «ворогів народу» та «троцькістів-бухаринців», то автор конструктивно вказує на ряд принципових недоліків системи містобудування, що склалася в середині 1920-х років. Зокрема, відмічена тенденція до відсутності чіткого містобудівного плану як основного документу по забудові населених пунктів; порушення окремими забудовниками установлених меж, вільне розміщення промислових об'єктів в супереч

загальному задуму; переобтяжений бюрократичний апарат та відсутність взаємодії між відомствами.

Всі вищезазначені проблеми були в повній мірі характерні для забудови Києва до 1934 року, коли, з поверненням столичного статусу, починається структурована розробка генплану. Архітектори міста приходять до висновку в необхідності створення принципово нового генерального плану, що дозволив би нормувати забудову, групувати промислові підприємства по принципу зональності та включити в обіг перспективні території, що раніше не використовувалися через санітарні (низинність, заболоченість), геологічні (складні ґрунти) чи фінансові (здорожчання будівництва на рельєфі) чинники.

Як зазначає Б. Єрофалов-Пилипчак, у генплані, розробленому у 1934–1935 рр. намічений подальший курс на індустріалізацію міста, з одночасною перебудовою його згідно відновленого столичного статусу [1]. Основні вектори розвитку означеного генплану що був остаточно затверджений 1938 року, з констатацією перших здобутків при його реалізації, наводить сам архітектор П. П. Хаустов у своїй статті «Будівництво 1938 року і планування Києва»: «Можна з упевненістю сказати, що 1938 рік буде дуже істотним етапом для будівництва Києва, етапом у здійсненні його генерального проекту реконструкції. В цьому напрямку буде проведено ряд важливих технічних заходів. Разом з тим місто збагатиться новими будинками, чудовими пам'ятниками, живописними масивами і зеленню. Київ повинен стати і стане зразковою столицею квітучої УРСР» [5, с. 17].

В контексті порушеного питання ролі Дніпра та його набережної, новий генеральний план «розгортає Київ до ріки» набережна має стати новою зоною рекреації та фасадом міста. Згідно плану, зокрема:

1. Проводяться роботи по укріпленню та опорядженню правого берегу. Зводиться підпірна стіна та облицьована гранітом, піднята набережна та Набережне шосе, якому відводиться стратегічна роль. «Одним з важливих об'єктів будівництва столиці є дніпровська набережна, яка по закінченню не тільки поліпшить зв'язок з новим лівобережним районом Києва, але й буде істотним елементом архітектурного оформлення правого берега. Набережна будується з рядом спусків до води і являє собою складну технічну споруду, зважаючи на зсувний характер місцевості» [4, с. 10];
2. Розробляється комплексний проект пейзажних видових майданчиків та алей, парків, подекуди з частковим знесенням забудови, для «розкриття виду на ріку»;
3. Вперше до реалізації приймається план розвитку Києва з залученням територій на лівому березі [4, с. 7] (хоча, формально, лівобережний район і був включений до складу Києва до цього, однак упорядженої цілісної

забудови не мав) Дніпро перестає бути межею міста, перетворюючись на ріку в середині агломерації. У проекті зазначені плани по зведенню нової гавані на місці сучасної Русанівки з забудовою Венеціанського острова (Гідропарк) та перетворенням Труханового та Долобецького островів на парк (можливо з частковою штучною зміною русла);

4. Розкриття у проекті нового Урядового кварталу, що має стати адміністративно-політичним центром Києва, до ріки, з виведенням силуету комплексу на дніпровські схили та парадними сходами до набережної [2].

У післявоєнний період продовжується стрімка забудова лівого берегу: прокладаються нові мости, гілка метро, множитья житлова забудова. У численних містобудівних проектах, створених у 60-70-ті роки проєктанти пропонують перенесення частини адміністративної та громадсько-культурної забудови на лівий берег (переважно в район сучасної метро Лівобережна та не зведеної станції Русанівська на кромці ріки). Зокрема, частковою реалізацією задумів слугують театр, поштамт та готель «Турист» біля станції Лівобережна.

Відповідно, згадані проекти активно включають Дніпро в мережу громадсько-рекреаційних територій Києва, опоряджуючи набережні, пропонуючи проекти пішохідних естакад від Поштової прощі до нових центрів через острови і т.д. Нажаль, перспективні, на думку автора, проекти не були в повній мірі реалізовані з ряду причин (з яких можна окремо виділити не бажання керуючого міського апарату переїжджати з історичного центру). Між тим, означені концепти проявляють домінуючі тенденції архітектурної думки другої половини ХХ сторіччя і дають цінний матеріал для розробки майбутніх генеральних планів Києва.

Отже, в межах даної статті ми дослідили поступову трансформацію ролі Дніпра, зміщення акцентів в залежності від конкретних історично обумовлених соціо-економічних факторів. Ми можемо вивести пряму залежність між увагою зодчих до ключової водної артерії міста та зміною домінуючої урбаністичої функції і відповідною орієнтацією містобудівного каркасу, розміщенням центрального ядра. Поступово перетворюючись від транспортного шляху на головну рекреаційну принаду столиці, Дніпро має величезний потенціал до подальшого освоєння, упорядження і використання берегових територій та островів відповідно до перспектив розвитку Києва та навколишньої агломерації.

Література

1. Ерофалов-Пилипчак Б.Л. Архитектура советского Киева. - К.: А+С, 2010.—638 с.
2. Молокин А. Г. Проектирование Правительственного Центра УССР в Киеве // Архитектура СССР. - 1935. - № 9. - С. 11–28.

3. Новіков В. Досвід планування міст України // Архітектура Радянської України. – 1938. – № 3. – С. 4–7.
4. Хаустов П.П. Будівництво 1938 року і планування Києва // Архітектура Радянської України. – 1938. – № 4-5. – С. 6–10.
5. Хаустов П.П. Київ дворянський та Київ соціалістичний // Архітектура Радянської України. – 1938. – № 10-11. – С. 13–17.

Аннотация

Роль Днепра, как ключевой водной артерии в градостроительном каркасе Киева, в согласовании с трансформацией градообразующих функций и задач, которые ставились социумом перед зодчими в соответствующие исторические периоды. Ключевые слова: Киев, генеральный план, Днепр, набережная.

Annotation

The role of Dnieper River, a key waterway in Kiev city planning carcass, in accordance with the transformation of core functions and tasks, set by society to architects in corresponding with historical periods.

Keywords: Kyiv, city master plan, the Dnieper embankment.

УДК 72.01

Мироненко В.П.

доктор архітектури, професор

Нестеренко В.В.

аспірант

Харківський університет будівництва та архітектури

КОНЦЕПЦІЯ ЗЕЛЕНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Анотація: у статті представлена концепція зеленої інфраструктури міста та проаналізовано особливості її впровадження в містобудівні програми розвитку міст. Представлені різні підходи до визначення поняття «зелена інфраструктура». На прикладі Німеччини, показано, яким чином дана концепція може бути впроваджена в програму розвитку міст. Представлені основні елементи, характерні для моделі зеленого міста, зокрема мінімізація негативного антропогенного впливу на навколишнє середовище в рамках сталого розвитку території. Показано, що необхідний системний підхід: а саме від спільних зусиль планувальників-містобудівників з екологами та управлінцями залежить успіх впровадження концепції в практику.

Ключові слова: зелена інфраструктура, місто, екосистемні послуги, Україна.