

# АРХІТЕКТУРА

УДК 725.381.8

## МІСТОБУДІВНА МОДЕЛЬ ОРГАНІЗАЦІЇ СПОРУД ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДІВ В ІСТОРИЧНОМУ МІСЬКОМУ СЕРЕДОВИЩІ НА ПРИКЛАДІ КОНТРАКТОВОЇ ПЛОЩІ

Гарбар М.В.

Київський національний університет будівництва та архітектури

В статті розглянуто особливості функціонально-просторової організації споруд для велосипедів в історичному міському середовищі (на прикладі організації громадського простору на Контрактовій площі в Подільському районі м. Києва). Викладено результати передпроектного аналізу з використанням статистичних даних, методів натурного обстеження. Сформульовано вимоги до рекреаційних просторів найкрупніших міст. Обґрунтовано доцільність використання європейського досвіду активного використання велосипедного транспорту в центральних частинах міст для Києва. Описано прийоми моделювання велоінфраструктури на основі експериментального проектування.

**Ключові слова:** історичне середовище, споруди для велосипедного транспорту, велосипедна мережа, велосипедна інфраструктура, транспортно-пересадочний вузол.

**Постановка проблеми.** Проблеми транспорту, які виникли в великих містах країни, без сумніву, належать до найбільш актуальних екологічних, соціальних та містобудівних проблем. Організація і впорядкування транспортних і пішохідних потоків – першочергова задача збереження рекреаційних ділянок у центральних зонах міста. Актуальність проблеми створення комфортних просторів для людей не викликає сумніву в умовах пожевопоборного зацікавлення територіями центрів міст і навіть площ для забудови під торгівельні та бізнес-центри, що приваблює ще більшу кількість транспорту і сприяє заторам і погіршенню екологічного стану середовища. Містобудівні умови є визначальними при корекції існуючої планувальної та функціональної структури міст у напрямку покращення функціонування та розвитку міського середовища з урахуванням нових тенденцій.

Поруч із вдосконаленням засобів транспорту великий вклад в зменшення забруднення повітря міст слід ввести наступні заходи: планувальні, щодо вдосконалення управління автомобільними потоками та раціоналізації перевезень всередині міста.

Велосипедний транспорт займає все більше місця в загальній транспортній системі міст України. Зняття транспортних пробок в центральних районах міста за допомогою часткової організації безавтомобільного руху на окремих ділянках, збільшення велосипедного та громадського транспорту та пересування пішки призводить до покращення екологічної ситуації та характеризує місто як «зелена мобільність» [5].

В березні 2015 р. було оголошено архітектурний закритий бліц-конкурс на визначення кращої концепції організації громадського простору на Контрактовій площі в Подільському районі м. Києва [3]. Відповідно до планувальної структури міста за Генеральним планом, задана територія знаходиться в Центральній планувальній зоні, входить в зону історичного ядра столиці та вва-

жається однією з найпрестижніших місцевостей Києва.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.**

За завданням конкурсу необхідно було:

- вирішити питання містобудівного розвитку Контрактовій площі як сучасного і комфортного громадського простору;
- забезпечити використання принципів сталого розвитку;
- забезпечити збереження і розвиток об'єктів історико – культурної спадщини, розташованих на території проектування;
- розробити пропозиції з благоустрою території та покращення умов для відпочинку різних груп населення;
- передбачити розвиток пішохідної та велосипедної інфраструктури території з врахуванням перспективної транспортної схеми Подолу та можливості включення Контрактовій площі та прилеглих територій до пішохідного маршруту схилами Дніпра.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** При розробці конкурсної пропозиції необхідно було врахувати результати Міжнародного архітектурного проектного семінару «Контрактова площа: сценарії розвитку», міжнародного закритого бліц-конкурсу на кращий проект інженерно-архітектурного рішення мостового пішохідно-велосипедного переходу між парками Хрещатий та Володимирська гірка; концепції реабілітації історичного середовища «Київ Самобутній» на Подолі та Дніпровських схилах тощо.

**Мега статті.** Головною метою цієї роботи є поширення інформації про сучасні тенденції та розвиток велосипедної інфраструктури в містах України, зокрема в місті Києві. Обґрунтування основної ідеї реабілітації історичного середовища сприятиме можливості її подальшого застосування в інших подібних ситуаціях. Апробація прийомів моделювання велоінфраструктури, визначених в результаті дисертаційного дослід-

дження, на основі конкурсного проекту підкреслює практичну значимість впровадження теоретичних пошуків.

**Виклад основного матеріалу.** Соціальний склад території формують різні групи людей – ті, що тут мешкають, працюють, навчаються, проводять дозвілля та ті, що приїжджають сюди з діловою або туристичною метою. Кожна з цих груп висуває певні вимоги до матеріально-просторового середовища своєї життєдіяльності. Тому концепція має врахувати інтереси усіх представників соціуму в залежності від періодичності їх перебування на досліджуваній ділянці [1].

Однією з найбільших груп, що формують соціум проектної території, є її мешканці, кількість яких складає майже 12 тис. осіб. Коло їхніх інтересів пов'язане з належними умовами проживання, побуту, охорони здоров'я, виховання та навчання дітей, соціального забезпечення, безпеки середовища, а також активного родинного відпочинку та відвідування соціально-культурних заходів.

Окрім цього найбільш численною групою соціуму – більше ніж 22,8 тис. осіб – є працівники розташованих в межах проектної території установ та підприємств, які складають основу денного населення. В останній час їх структура змінюється в бік зростання частки службовців та офісних працівників, що зумовлено посиленням тут функції центрального ділового району. Це призвело до збільшення транспортних та пішохідних потоків, формування додаткового попиту на заклади громадського харчування та торговельно-сервісні центри.

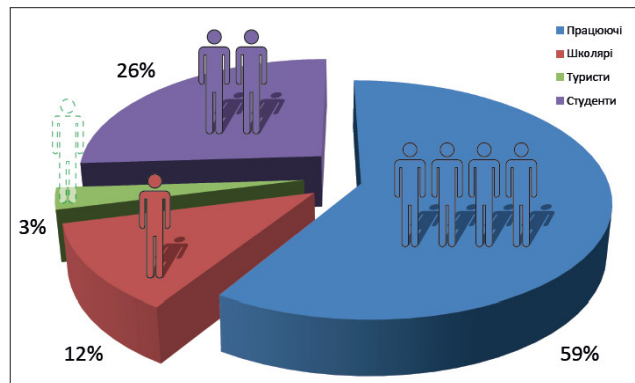
Важливою групою соціуму є студенти вищих навчальних закладів, загалом ця група складає понад 10 тис. осіб, що потребує створення відповідних умов для поглиблення знань, творчої самореалізації та самовираження, громадської діяльності та задоволення широкого спектру дозвілля.

Центральна частина Подолу, зокрема Контрактова площа, та Андріївський узвіз є одними з найбільш популярних місць зустрічей та дозвілля киян і гостей міста. Тут проводяться громадські та культурно-мистецькі заходи. Важливою складовою інфраструктури дозвілля є заклади громадського харчування та об'єкти готельного бізнесу.

Туристи та відпочиваючі є активною та мобільною групою соціуму, що висувають особливі вимоги до формування публічного простору, зокрема до його пішоходизації. Визначальними факторами для них являються естетична привабливість середовища, наявність закладів обслуговування, зручне обладнання та меблі для відпочинку чи очікування, безпечність пересування.

Важливою групою соціуму є транзитні пасажирів, для яких Контрактова площа є пересадочним пунктом з метрополітену на наземний транспорт. В цілому пасажиропотік станції «Контрактова площа» становить 53,5 тис. осіб на добу. Для мешканців міста, в першу чергу, це транспортно-пересадочний вузол для ділових поїздок та запланованих переміщень. Наявність таких масово відвідуваних об'єктів як Києво-Могилянська академія, Київський муніципаль-

ний театр опери та балету, свято-Вознесенський Флоровський монастир та ін. робить цю територію транзитною. В таких умовах вона має стати оазою для перепочинку від пошвавленого руху та зміни вражень.



**Рис. 1. Розподіл структури аудиторій без урахування проживаючого населення, %**

Джерело: [1]

В рамках концепції «Київ Самобутній» запланований ряд заходів по перерозподілу використання різних видів транспорту даної території: автомобільного транспорту в бік зменшення, велосипедів в бік збільшення. Це позитивно вплине на екологію даної частини міста та додасть привабливості як мешканцям Подолу, туристичній і діловій верствам населення.

На даний час територія Подолу дуже завантажена автомобільним транспортом, що негативно відображається на можливості організації публічного простору – простору, пов'язаного із певними типами громадської діяльності, такими, як спілкування і дозвілля, простору, що створює місце для прогулянок і відпочинку. В якомусь сенсі публічний простір є синонімом якості життя в місті [1].

Контрактова площа за своїм місцем розташування та історичною та культурною спадщиною має всі передумови для створення якісного публічного простору. В конкурсному проекті запропоновано скорегувати існуючу транспортну мережу Подолу. Більшість прилеглих вулиць зробити з однібічним рухом, по периметру розмістити автомобільні стоянки, саму Контрактову площу запропоновано зробити пішохідно-велосипедною. Разом із автомобільними паркінгами передбачені стоянки для велосипедів, що дасть можливість, за необхідності, швидкого пересаджування з одного виду транспорту на інший.

Також запропоноване розташування велосипедних доріжок по периметру площі та велосмуг на прилеглих вулицях уздовж автомобільних доріг, які мають безперервну структуру та поєднані в загальну велосипедну мережу району та міста в цілому.

В центральних районах міста, в тому числі і на Подолі, житлова забудова межує із офісними центрами, адміністративними будівлями, торговельними центрами, історичними та туристичними пам'ятками.

Велосипедний транспорт можливо використовувати як самостійний в межах житлового району: від місця проживання до: місця роботи, навчання, відпочинку тощо; в якості підвезення до

громадського транспорту – метро, або навпаки від станцій метро до місця навчання, роботи, а також в туристичних цілях – велопрокат.

В проекті запропоновано розділити велосипедні стоянки за тривалістю використання на довготривалі та короткочасні (рис. 2).

Довготривалого використання: велостанція повного обслуговування та вело прокат на 30-50 велосипедів.

1. Велостанція повного циклу, розташована в безпосередній близькості від станції метро Контрактова площа та передбачена в першу чергу для мешканців даного району, працівників та студентів. Велостанція виконує функцію підвозячого транспорту (від місця проживання, навчання та роботи до метро і навпаки). В даному випадку можливе використання власного та прокатного велосипеда. Велостанція складається з місць зберігання велосипедів, приміщень ремонту та продажу велосапчастин, шаф зберігання особистих речей, санвузлів та душових.

2. Велопрокат, як частина загального велопрокату району та міста. Передбачений в першу чергу для туристів та відпочиваючих. Окрім місць зберігання велосипедів в велопрокаті передбачене невелике приміщення первинного ремонту та огляду велосипеда.

3. Приміщення довготривалого використання повинні мати обов'язкову цілодобову охорону.

Короткочасного використання:

4. Короткочасна стоянка прагматичного типу на 6-10 велосипедів, розташоване по периметру площі біля всіх входів в магазини, кафе, театр, навчальних закладів, офісних будівель тощо.

5. Короткочасна стоянка поєднана із лавами для сидіння, смітниками, являє собою міні комплекс з елементами дизайну, притаманному загальному стилю даного міського середовища. Розташовані на подвір'ї Могиллянської академії, в центрі Контрактової площі, біля Гостинного двору.

Згідно конкурсного завдання був розроблений транспортно-пересадочний вузол: споруда, яка поєднує між собою різні види транспорту, розташована поруч із станцією метро Контрактова площа та композиційно поєднує поруч розташовані будівлі.

Зараз це малопривабливе місце з хаотично розташованими МАФами, стоянками маршрутних автобусів, трамваїв. Головною задачею новоствореної будівлі є забезпечення щоденних потреб мешканців навколишньої території, працюючих, студентів, відпочиваючих та туристів (рис. 3). Будівля буде мати 2 рівні: перший рівень



Рис. 2. Схема руху автомобільного та велосипедного транспорту

Джерело: розроблено автором



передбачений для обслуговує щоденних потреб великої кількості людей, другий – для більш тривалого перебування відпочиваючих та туристів. Умовно будівля поділена на 2 частини: 1 – громадське обслуговування: магазини, громадське харчування, туалети, сувеніри, зона відпочинку у вигляді сходів; 2 – транспортний вузол, який поєднує зупинку туристичних автобусів, автомобільну стоянку та велосипедну станцію довготривалого використання (стоянка велосипедів, ремонт, санвузли та шафки для зберігання речей), інформаційний блок для туристів, велопрое-

кат. Будівля поєднана загальним дахом та має видовий майданчик на прилеглий території.

Питання модернізації історичного середовища завжди викликають дебати і антагоністичні точки зору. Особливо це проявляється при забудові так званих «вільних територій», якими необгрунтовано вважаються сквери і парки які начебто передбачені для розвитку літніх площадок ресторанів, кіосків та ін. Це все призводить до незручностей і пригніблення вільного пересування пішоходів у будній день та простору для відпочинку на свята чи вихідні. Неагресивне серед-



Рис. 3. Транспортно-пересадочний вузол Контрактової площі

Джерело: розроблено автором

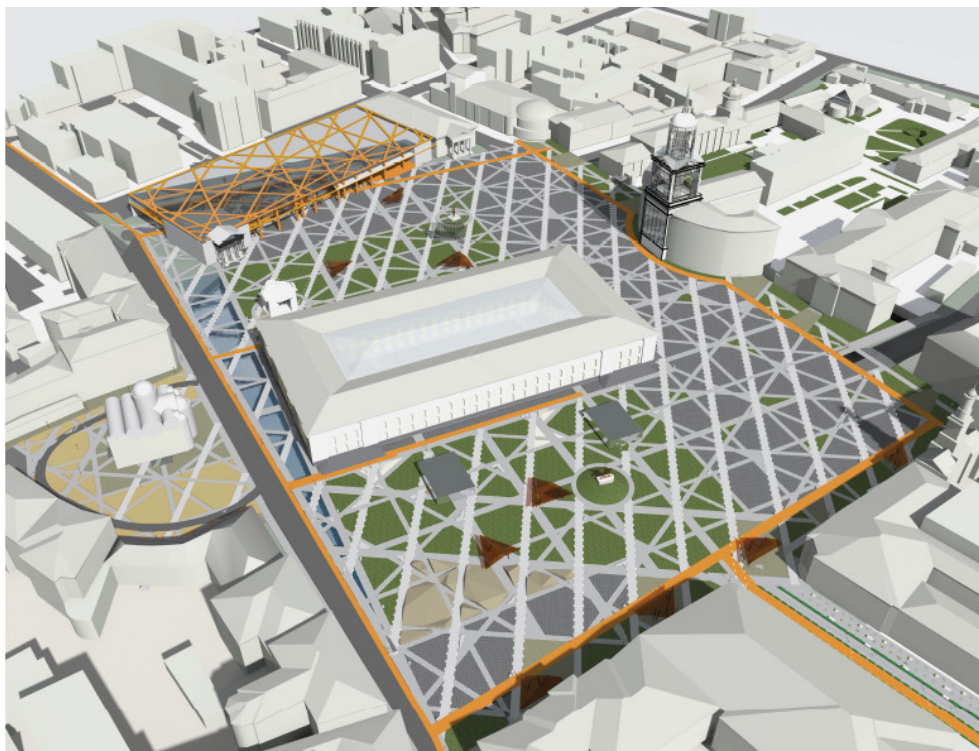


Рис. 4. Загальний вигляд Контрактової площі (проектне рішення)

Джерело: розроблено автором

овище з належним благоустроєм та мінімізацією впливу транспортних потоків і стихійних стоянок автомобілів сприяє пожевопоборженню міст та їхній основній меті – існувати для людей.

**Висновки і пропозиції.** Контрактова площа та прилеглі до неї вулиці Подолу є історичною частиною міста, і тому будь-які зміни: перерозподіл пішохідних і транспортних потоків, включення району Подолу в загальну велосипедну інфраструктуру міста призведуть до покращення екологічного та соціального стану та збільшення туристичної привабливості даної території.

В центральних районах міста (на прикладі Контрактової площі та прилеглих територій) най-

кращим чином можливо використати всі складові велоінфраструктури – інфраструктури спеціально для обслуговування потреб велосипедистів в складі: велосипедна мережа (велосипедні смуги, доріжки), велосипедні стоянки (стійки, стелажі для велосипедів, велосипедні шафки, велосипедні станції, автоматизовані стоянки), дорожні конструкції, спеціальні велосипедні знаки, забезпечити велопрокатом відпочиваючих та туристів міста.

Збільшення пішохідно-велосипедних зон в центрі міста дасть поштовх для розвитку комунікаційних публічних просторів, публічних просторів для самовираження та рекреаційних просторів в складі всього міста.

## Список літератури:

1. «Міська концепція «Київ Самобутній» – шлях до сталого розвитку території», Київська міська державна адміністрація, Київмістобудування, Проектгенплан, буклет, 2013, 49 с.
2. МУО Гостиний двір, МУО П. Сагайдачного.
3. Розпорядження №247 від 20.03.2015р. Департаментом містобудування та архітектури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).
4. PRESTO : Велоінфраструктура на транспортних узлах. Практическое пособие. Dirk Dufour, Ligtermoet & Partners, Нідерланди, 2010, 9 с.
5. Ян Гейл. «Города для людей». Изд. на русском языке – Концерн «КРОСТ», пер. с англ. – М.: Альпина Паблишер, 2012. – 276 с.

**Гарбар М.В.**

Киевский национальный университет строительства и архитектуры

## ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДОВ В ИСТОРИЧЕСКОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ НА ПРИМЕРЕ КОНТРАКТОВОЙ ПЛОЩАДИ

### Аннотация

В статье рассматриваются особенности функционально-пространственной организации сооружений для велосипедов в исторической городской среде (на примере организации общественного пространства на Контрактовой площади в Подольском районе м. Киева). Изложены результаты предпроектного анализа с использованием статистических данных, методов натурного обследования. Сформулированы требования к рекреационным пространствам крупных городов. Обоснована целесообразность использования европейского опыта активного использования велосипедного транспорта в центральных частях городов для Киева. Описываются приемы моделирования велоинфраструктуры на основании экспериментального проектирования.

**Ключевые слова:** сооружения для велосипедного транспорта, историческая среда, велосипедная сеть, велосипедная инфраструктура, транспортно-пересадочный узел.

**Harbar M.V.**

Kyiv National University of Construction and Architecture

## MODEL OF URBAN PLANNING FACILITIES FOR BIKES IN THE HISTORIC URBAN ENVIRONMENT BASED ON KONTRAKTOVA SQUARE

### Summary

In the article the features of functional - spatial organization of facilities for bicycles in the historic urban environment (on the example of public space on Kontraktova square in the Podolsk district of Kyiv). The results of pre-project analysis using statistical data, methods of field survey are presented. Requirements are formulated for the recreational spaces of large cities. The expediency of using the European experience of active use of cycling transport in the central parts of the cities for Kiev is grounded. Describes modeling techniques cycling infrastructure based on experimental design.

**Keywords:** cycling facilities, historical environment, cycle network, cycling infrastructure, transfer hub.