

DOI: 10.32347/2076-815X.2024.85.505-513

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

ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРОВАНИХ ГРОМАДСЬКИХ ЦЕНТРІВ В УРБАНІСТИЧНОМУ СЕРЕДОВИЩІ НАЙБІЛЬШИХ МІСТ УКРАЇНИ

Розглядаються проблеми теоретико-методичні проблеми містобудівного розвитку, в контексті розвитку системи соціально-побутового обслуговування в найкрупніших містах – центрах регіональних систем населених місць України. Архітектурна теорія і практика мають спільні з рештою галузеві кореневі вади і недоліки, як і можливості для самовдосконалення. Урбаністичне планування обмежені безліччю регламентних перепон від бюрократичних інстанцій, непрозорістю інвестиційного процесу на всіх стадіях його реалізації.

Через відсутність цілісного уявлення про місто в системі оточуючих його населених місць, з яких щоденно відбувається маятникова міграція робочої сили і споживачів громадських послуг, виникають диспропорції, конфлікти, транспортний колапс, негативні соціально-культурні наслідки. Настала необхідність комплексного погляду на проблему з виявленням ключових больових точок. Одним з методологічних шляхів вирішення проблеми, на мій погляд, має стати мережа центрів регіонального значення, які мають бути органічно поєднані як зовнішнім, так і внутрішнім міським транспортом. Такий конгломерат має стати новим типом інтегрованих центрів громадського обслуговування, забезпечений необхідною транспортною та інженерно-технологічною інфраструктурою. В поняття інфраструктури включено також вулично-дорожню мережу та планувальну морфологію оточуючої забудови.

Ключові слова: громадські центри (комплекси); системний підхід; транспортно-комунікаційні вузли; методика проектування мереж громадських центрів; ефективне містобудівельне планування.

Вступ та постановка проблеми: На початку 2000-х років в Україні набрав силу будівельний бум, що не завжди позитивно сприймалось у суспільстві, через грубі містобудівельні помилки при будівництві в умовах історичної забудови та на ландшафтних теренах. Після 2008 р. з настанням світової інвестиційної кризи прийшов час переосмислити результати архітектурної діяльності в містах України за пост-радянський період.

Негативні відгуки в українському суспільстві отримали відомі всім вади інвестиційного буму: хаотичне точкове будівництво, перевищення сталої поверховості історичної забудови, забудова зелених зон, історичних ландшафтів, відсутність зручних публічних просторів, площ, вулиць, тощо. Деякі проблеми пов'язані з вадами містобудівних регламентів та непрозорістю отримання земельних ділянок, але є і професійні негаразди: перевищення масштабу міської забудови на догоду хижацьким вимогам замовника, відсутність професійної солідарності в відстоюванні інтересів міста, що в кінцевому рахунку призводить до непоправних містобудівних помилок.

Наразі відсутній замовник на такі об'єкти – місто немає достатнього бюджету, а приватні інвестори незацікавлені в додаткових витратах на міську інфраструктуру і благоустрій, архітектори-практики обмежені в своїй діяльності межами ділянки проектування, вихід за які суворо контролюється на всіх стадіях погодження генплану забудови. До всіх вад просторової організації наших міст додається ще перманентний колапс транспортної інфраструктури, автомобільні корки та парковки на тротуарах, газонах, захаращення транспортними потоками всього публічного простору міста, призводить вже до проблем самого фізичного виживання городян. Тут до звичних недоліків з благоустроєм додається ще й брак розгалуженої вуличної мережі, замість мережі маємо напрямки, з яких неможливо виїхати під час заторів. Це все теж вади занедбаної інфраструктури, і теж продукт вибіркової забудови і перевищення норм щодо щільності житлової забудови.

Як вийти з зачарованого кола хаотичної забудови та поганих публічних просторів? Як нашому професійному середовищу вийти на європейський шлях розвитку і нарешті позбутися негативних відгуків суспільства на продукт нашої діяльності?

Метою публікації є розробка теоретико-методичних основ вдосконалення системи прийняття урбаністичних рішень.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити кілька завдань:

Вдосконалити методіку підготовки та прийняття рішень щодо формування/реконструкції систем обслуговування;

Розробити основні напрямки розвитку функціональної типології громадських центрів великого міста;

Надати пропозиції щодо вдосконалення мереж громадського обслуговування в найкрупніших містах України як центрів регіональних систем населених міст;

Сформулювати принципиальні теоретичні засади удосконалення проектно-інвестиційної діяльності в створення поліцентричної структури найкрупніших міст в ув'язці з оточуючими регіонами.

Основна частина:

Сучасний етап урбанізації в Україні характеризується глибокими перетвореннями в функціональній і просторовій структурі найкрупніших міст. Мережа об'єктів обслуговування таких міст розповсюджує свій вплив на функціонування та розвиток всієї регіональної системи населених міст, центрами яких вони є. Характер цього впливу в умовах України обумовлений соціально-економічними та містобудівельно-планувальними факторами урбанізації: високою щільністю міських поселень, розгалуженою мережею транспортних зв'язків. Це призводить до центрострімких потоків в регіональних системах населених місць (РСНМ).

Основною тенденцією розвитку мереж громадського обслуговування міста має стати перехід від розрізнених комплексів торгово-розважальних центрів (ТРЦ) до єдиної системами таких об'єктів міста і прилегло до нього регіону. Ключовим типом таких об'єктів має стати інтегровані в транспортну інфраструктуру міста центри обслуговування регіонального значення, в яких концентруються внутрішні міські і зовнішні міжміські зв'язки.

Таким чином, вплив містобудівних та соціально-економічних факторів урбанізації дозволяє виявити деякі сучасні тенденції в розвитку системи і типів центрів громадського обслуговування:

1. Містобудівна система центрів тяжіє до функціонального і територіально-планувального розвитку відповідністю до ємкості і напрямків транзиту міського і приїжджого населення (споживачів послуг);

2. Функціональний тип центрів обслуговування в умовах екстенсивного розвитку розширяє сферу свого впливу з найкрупніших міст на пов'язану з ними групу населених міст, що відбивається на складі контингенту споживачів послуг.

Робочою гіпотезою розвитку цих тенденцій може слугувати формування інтегрованої мережі і типів регіональних центрів обслуговування. Це дозволить уникнути дисперсності об'єктів обслуговування відносно транспортної інфраструктури міста і регіону, недостатнього діапазону та якості послуг.

Існуюча на сьогодні ситуація є результатом впровадження в попередній пізно-радянський період «ступеневої системи» обслуговування, яка дала можливість вести комплексну забудову міста, однак зупинилася на нижчих сходинках утворенням комплексів повсякденного і періодичного обслуговування, а також хаотичного розміщення ТРЦ в структурі міста за останні 20 років 21 століття. Локалізація таких об'єктів віддалено від основних магістралей швидкісного позавуличного транспорту і комунікаційних пересадкових вузлів робить їх важкодоступними. Таке явище викликано, вочевидь, випадковими рішеннями стосовно доступу інвесторів до земельних

ресурсів міста і прилеглого регіону. Містобудівна політика за останні 10-15 років втратила свою урегульованість і наукове обґрунтування.

Під впливом вибіркості потреб населення, розвитком мобільності, якості послуг, ступенева система еволюціонувала в бік функціональної і комунікаційної системи обслуговування – наближення центрів до магістралей і вузлів швидкісного транспорту, вилітних магістралей, що пов'язують місто з наближеним регіоном.

Подальше вдосконалення перелічених систем, з врахуванням внутрішніх міських так і міжміських зав'язків і потреб населення, має бути пов'язаним з формуванням інтегрованої системи центрів обслуговування міста і регіону.

Територіально-планувальна організація мережі центрів обслуговування залежить від локалізації структурних частин міської території (планувальних і житлових районів) і основних магістралей швидкісного пасажирського транспорту. Така залежність дозволяє виявити низку прийомів упорядкування мережі центрів.

Таким прийомом може слугувати застосування містобудівного планувального модуля території (МПМ), в межах якого визначаються зони локалізації центрів. Параметри модуля визначаються розмірами між магістральних територій з відповідними житловими утвореннями. Такий прийом потребує корекції з урахуванням специфіки і потужності міжміських зав'язків вздовж структуроутворюючих магістралей міського і регіонального значення.

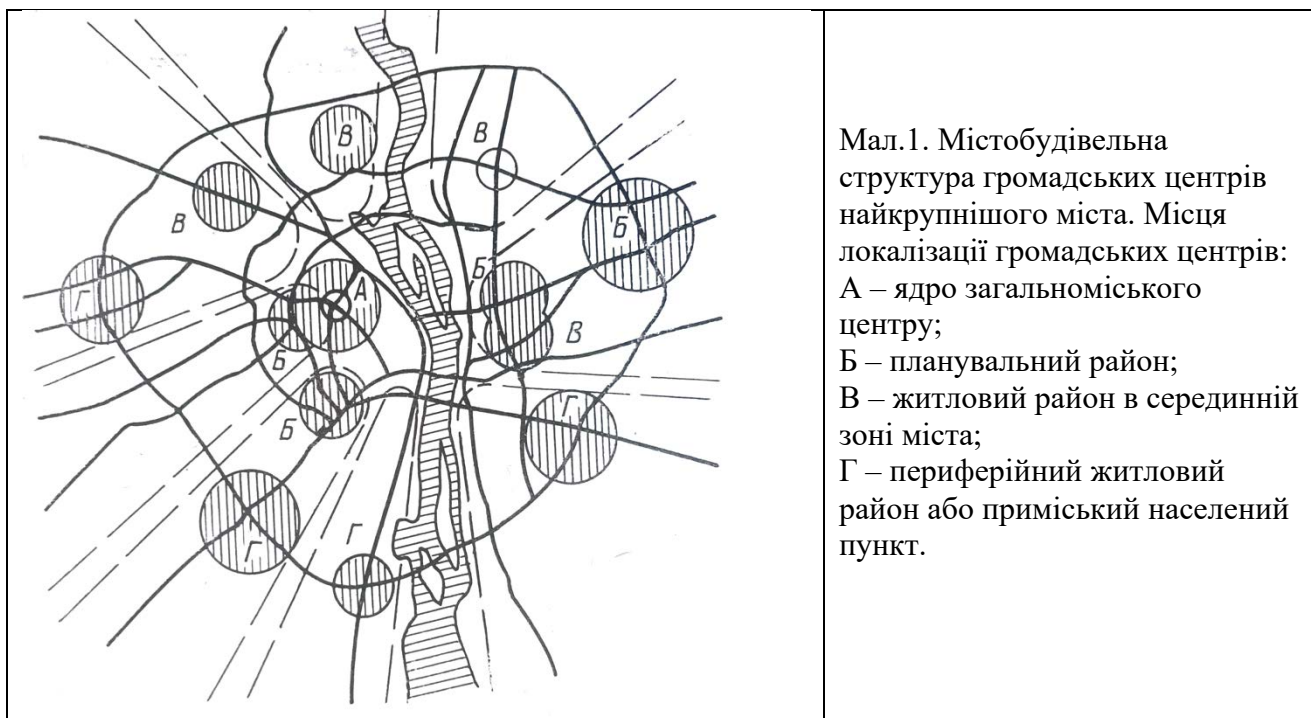
Узагальнення таких прийомів дозволяє запропонувати гіпотезу побудови мережі інтегрованих центрів громадського обслуговування.

В планувальній структурі найкрупніших міст України (Київ, Харків, Дніпро) можна виокремити кілька секторів його території, пов'язаних з автомагістралями і іншими видами зовнішнього транспорту, які перетинають територію прилеглих периферійних житлових районів і приміських населених пунктів. Кожен такий сектор фокусує тяжіння міжміських культурно-побутових зав'язків і, відповідно, може слугувати базою для побудови мережі інтегрованих центрів обслуговування.

На базі цієї концепції розроблена модель секторно-радіальної побудови (СРП) мережі центрів, головними функціональними елементами якої стануть такі громадські центри, а головними функціональними зв'язками – вилітні транспортні магістралі, що пов'язують місто з регіоном.

Кожен такий сектор може включати кілька типів центрів, починаючи від загальноміського центру (тип А), через центри планувальних районів (тип Б), далі до центрів житлових районів в серединній планувальній зоні міста (тип В) і

до центрів периферійних житлових районів(тип Г) і приміських житлових комплексів і населених місць (мал.1).



Формування такої поліцентричної структури міста сприяє рівномірності доступу до якісних послуг міського і приїжджого населення, створює якісні громадські простори і сприяє формуванню значних містобудівельних акцентів в забудові міста власне за рахунок громадських будинків. Наразі, всі значні доміанти в панорамі міста утворені, на жаль, висотними житловими комплексами, без належного ресурсу території для благоустрою і озеленення.

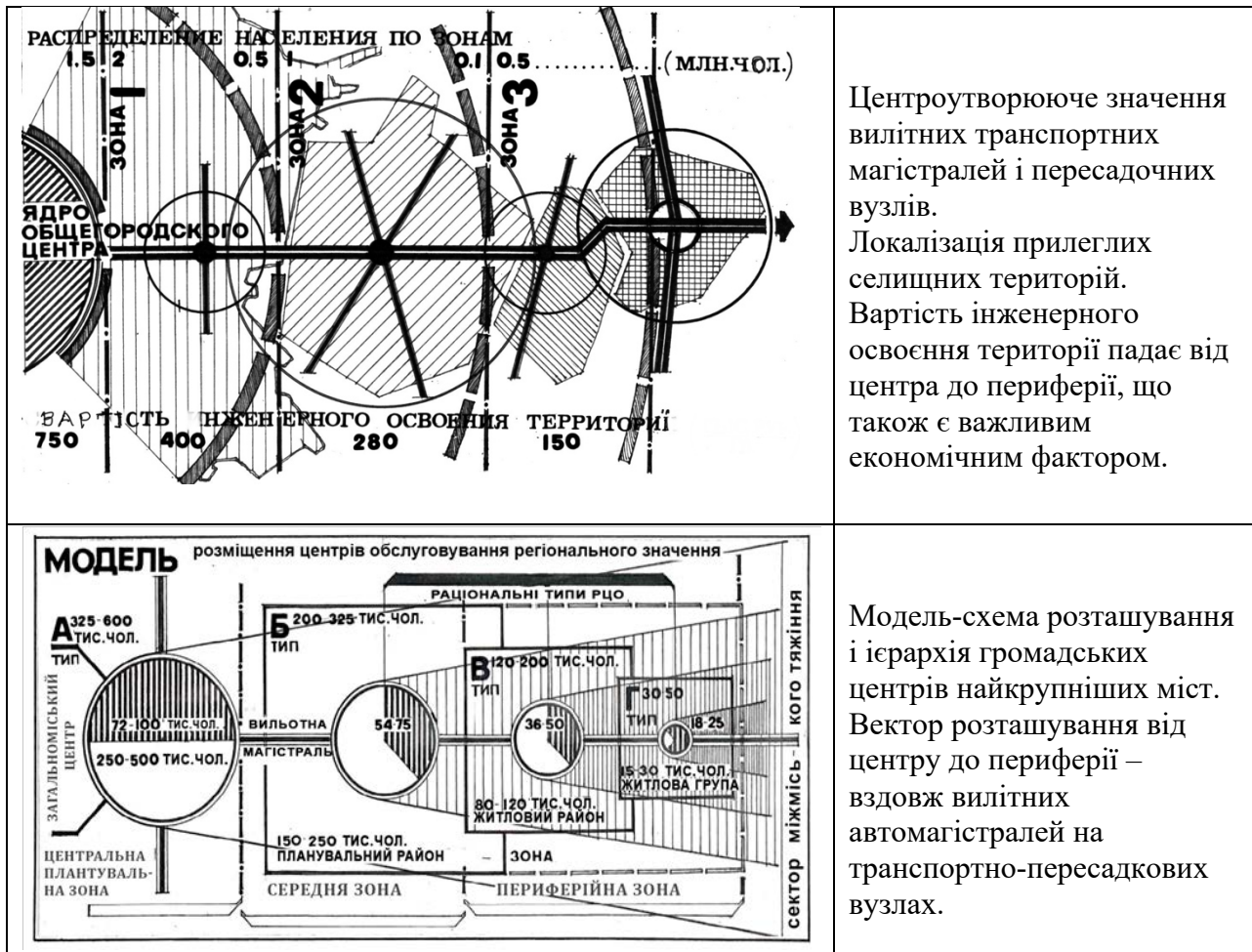
Нарешті необхідно повернути громадські центри на належний рівень просторової акцентної побудови.

Розподіл навантаження на такі центри неоднорідний і залежить від функціональної наповненості таких об'єктів та потужності закладів обслуговування. При цьому ресурс ядра загальноміського центру вже в основному вичерпано, там вже не найбільші заклади обслуговування, але престижність та різнобічність послуг приваблює центрострімкі потоки відвідувачів. Важливо мати на цьому векторі перехоплюючі центри для зменшення чисто утилітарних послуг на шляху до центру міста.

Функціональна типологія громадських центрів регіонального значення має бути розвинута та доповнена з урахуванням двох основних тенденцій:

- функціональної концентрації закладів обслуговування в складі центрів, що розташовані в периферійних житлових районах міста;

- інтеграцію функціональної структури центрів, їх об'єднання з прилеглими житловими комплексами, для забезпечення зручності і комплексності послуг на рівні епізодичного обслуговування.



Мал. 2. Застосування секторно-радіальної моделі локалізації мережі громадських центрів найкрупніших міст.

Виходячи зі специфіки потреб міського і приїжджого населення, та з урахуванням якісного росту сфери послуг, в функціональний склад громадських центрів регіонального значення пропонується включати підприємства торгово-побутового обслуговування, культурно-оздоровчі заклади, адміністративно-комунальні послуги і інформаційно-просвітницькі установи.

Використання приймів внутрішньо-видової кооперації дозволяє визначити склад перелічених комплексів:

- Торгово-побутові в складі: супермаркетів, спеціалізованих магазинів промислових товарів, підприємств громадського харчування, бутікових галерей, тощо;

- Культурно-оздоровчі в складі: кінотеатрів, клубних, розважальних закладів, фітнес-клубів, басейнів, штучних катків, для гри в боулінг, тощо;
- Адміністративно-комунальних: будинків адміністрацій, ЦНАПів, готелів, офісних бізнес-центрів, відділень банків, та інші;

Інформаційно-просвітницькі – бібліотеки-медіатеки, виставкові зали, заклади дозвілля та освіти.

Сталий розвиток систем обслуговування і резистентність (опір від перевантаження) міських центрів найкрупніших міст відображається як в територіальному, так і в соціальному аспектах.

Екстенсивний територіальний розвиток міст за рахунок забудови приміської зони викликаний відносно дешевими земельними ділянками під забудову. Вартість інженерної інфраструктури знижується від центру до периферії. Розростання території міста обмежено витратами на інженерне освоєння території.

Зовнішня межа територіального росту умовно може пройти по трасі Великої кільцевої дороги навколо Києва, будівництво якою заплановано і розпочнеться вже очевидно після війни. Вздовж цього кільця, на його перетинах з радіальними вилітними магістралями, доцільно розмістити інтегровані центри громадського обслуговування. Це призведе до оптимізації системи обслуговування в регіональній системі населених місць довкола Києва на найближчу перспективу.

Шляхом досягнення таких трансформацій можуть стати інвестиційні програми, що будуть реалізовані у відповідності до зобов'язань України щодо сталого розвитку європейських міст. Основні положення програми повинні знайти відображення в матеріалах генпланів наших міст.

Загальні висновки.

Виявлено ряд ключових проблем, щодо розвитку мережі та типів громадських центрів найкрупніших міст:

1. Встановлено, що шляхом вдосконалення системи обслуговування може стати формування нових типів громадських центрів в периферійних районах великих міст і на прилеглий території – інтегрованих центрів обслуговування;
2. Розроблено модель локалізації і ієрархія в типології громадських центрів, визначено основні функціонально-планувальні характеристики таких комплексів;
3. Виявлено, оптимальним критерієм граничної щільності житлово-громадської забудови є можливість його самодостатнього функціонування в окремих структурних одиницях (елементах) – містобудівних комплексах, для уникнення колапсів в функціонуванні міста та дисгармонії його архітектурних ансамблів;

6. Сформульовані базові теоретико-методологічні тези щодо раціональної організації системи обслуговування в регіональній системі населених міст з урахуванням економічних, соціальних, енергетичних, урбаністичних та функціонально-типологічних чинників.

Література

1. Александер К. Як будувати на віки. Архітектура поза часом. Київ: Основи, 2020. 457 с.
2. ДБН Б.2.2-12:2019. «Планування і забудова територій». Київ : Міністерство розвитку громад і територій України. ДП Укрархбудінформ. 2019, с.57-74.
3. Фридман И. Научные методы в архитектуре. М.: Стройиздат. 1983. 158 с.
4. Єжов С.В., Дивак В.І. Особливості формування багатофункціональних комплексів: навчальний посібник / – Київ : КНУБА, 2020. 224 с.
5. Колхас Р. Гигантизм или проблема большого. Город-генерик. Мусорное пространство. М.: ООО «Арт Гид», 2015. 115 с.
6. 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.
7. 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.
8. Форрестер Дж. Динамика развития города. Перевод с английского. М., Прогресс, 1974. 285 с.

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

FORMATION OF INTEGRATED PUBLIC CENTERS IN THE URBAN ENVIRONMENT OF THE LARGEST CITIES OF UKRAINE

The article examines the theoretical and methodological problems of urban development in the context of the development of the system of social and household services in the largest cities - the centers of regional systems of settlements in Ukraine. Architectural theory and practice share common root defects and shortcomings with other branches, as well as opportunities for self-improvement. Urban planning is limited by many regulatory obstacles, the opacity of the investment process at all stages of its implementation.

Due to the lack of a holistic view of the city in the system of its surrounding settlements, from which the pendulum migration of the workforce and consumers of

public services occurs daily, disproportions, conflicts, transport collapse, and negative social and cultural consequences arise. There is a need for a comprehensive look at the problem with the identification of key pain points. One of the methodological ways to solve the problem, in my opinion, should be a network of centers of regional importance, which should be connected by both external and internal city transport. Such a conglomerate should become a new type of integrated public service centers, equipped with the necessary transport and engineering-technological infrastructure. The concept of infrastructure also includes the street and road network and the planning morphology of the surrounding buildings

Keywords: public centers (complexes); systemic approach; transport and communication hubs; methods of designing networks of public centers; effective urban planning.

REFERENCES

1. Alexander, C. *Yak buduvaty na viky* [The timeless way of building]. Kyiv, Osnovy, 2020. P. 457/ {in Ukrainian}.
2. DBN Б.2.2-12:2019. *Planuvannya i zabudova terytoriyi*. [Planning and development of the territory]. Kyiv: Ministry of Regions, DP Ukrarchbudinform, 2019, 57- 75 p. {in Ukrainian}.
3. Friedman, Y. *Nauchnyye metody v arkhitekture*. [Toward a scientific architecture]. M.: Stroyizdat, 1983. 184 p. {in Russian}.
4. Yezhov, S.V., Dyvak, V.I. *Osoblyvosti formuvannya bahatofunktsional'nykh kompleksiv: navchal'nyy posibnyk*. [Features of the formation of multifunctional complexes: training manual] - K.: KNUBA, 2020. - 224 p. {in Ukrainian}.
5. Koolhaas, R. *Hyhantyzm ili problema bol'shoho. Horod-heneryk. Musornoe prostranstvo*. [Bigness or the problem of large. Generic City]. M.: Art Guide editions. 2015. 84 p. {in Russian}.
6. Priymak, V. (2022). *Perspektyvni tendentsiyi arkhitekturnoyi transformatsiyi zhytlovo-hromads'kykh tsentriv velykykh mist* [Promising trends of architectural transformation of residential and public centers of large cities]. *Suchasni problemy architektury ta mistobuduvannya*, (64), p-p. 194-208. <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2022.64.194-208> {in Ukrainian}.
7. Pryimak, V., (1983). *Arkhitekturno-prostranstvennoye razvitiye obshchegorodskogo tsentra krupneyshego goroda /na primere g. Kiyeva*. [Architectural and spatial development of the city center of the largest city/on the example of Kyiv/]. - *On Sat. Construction and architecture*, (19). Residential and public buildings. Kyiv, Budyvelnik, 30-32 p. {in Russian}.
8. Forrester, J.W. *Dynamyca razwytia horoda*. [Urban dynamics]. M.: Progress. 1974. 285 p. {in Russian}.