

DOI: 10.32347/2076-815x.2024.86.208-220

УДК 725; 72.115

д.арх., професор **Тімохін В.О.**,

timokhin.vo@knuba.edu.ua, ORCID: 0000-0002-0559-4384,

к.арх., доцент **Щурова В.А.**,

shchurova.va@knuba.edu.ua, ORCID: 0000-0001-8468-3280

к.арх., доцент **Гарбар М.В.**,

garbar.mv@knuba.edu.ua, ORCID: 0000-0002-1651-3164

Київський національний університет будівництва і архітектури

ЯКІСНІ ПОКАЗНИКИ ВІДКРИТИХ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ

Розглядаються архітектурно-планувальні характеристики транспортно-пересадочних вузлів, на основі яких виділяються наступні ознаки: транспортна функція вузла; потужність, кількість взаємодіючих зв'язків; об'єми функціонального навантаження; організація просторового взаємозв'язку забудови, пішохідних і транспортних комунікацій; інтенсифікація використання середовища. Визначено важливість формування зручних відкритих громадських просторів при розробці архітектурно-планувальних та об'ємно-просторових рішень. Важливою характеристикою є відповідність функціонально-планувальної структури архітектурно-просторовим рішенням середовища. Перевага надається організації функціональних зв'язків, розробці раціональних транспортно-пішохідних схем, розподілу їх по вертикалі. Естетика та композиційна значущість забудови залежить від значущості вузла у планувальній схемі міста. Проаналізовано сучасний досвід розбудови транспортно-пересадочних вузлів, акцентування висотною забудовою ключових точок транспортного каркасу. В результаті, прикладами концептуальних проєктів кафедри дизайну архітектурного середовища проілюстровано програму створення соціально-містобудівного комплексу в м. Києві. Нова ідеологія розвитку домінантних київських просторових структур полягає у відповідності з особливостями місця розташування, які відповідають традиційним особливостям і відмінностям міст, які з'єднують вилітні магістралі, сучасним соціальним та економічним потребам. Якісні показники формування відкритих громадських просторів транспортно-пересадочних вузлів: доступність, різноманітність діяльності, комфорт та безпека, гостинність місця, точки тяжіння, соціалізація простору.

Ключові слова: транспортно-пересадочний вузол; відкриті громадські простори; пішохідні площі; соціально-містобудівний комплекс; концептуальний проєкт; висотна забудова.

Актуальність теми. Хаотичний, невпорядкований характер забудови міст, втрата відкритих громадських просторів та ландшафтно-рекреаційних територій внаслідок недалекогоглядної зацікавленості землевласників, призводить до перегляду складеної дорожньо-транспортної системи, яка потребує удосконалення та добудови і розгалуження каркасу міста. Широкий спектр впливу транспорту на усі сфери людської діяльності і розвиток суспільства в цілому висуває багатопланові вимоги до складної динамічної системи взаємодії транспортних і пішохідних потоків, тому транспортно-пересадочні вузли – це зони найбільшої активності та складності. Функціонування інтегрованої мультимодальної транспортної системи на обмежених площах громадських територій. Цей обмежений природний ресурс в великих містах з високою щільністю населення і рівнем автомобілізації інтенсивніше використовується для транспорту. Саме багатоярусні громадські простори здатні забезпечити необхідний рівень ефективності й безпеки руху на сьогоднішній та перспективній, сприяють підвищенню комфортності пересування містом його мешканців.

Розпорядженням №247 від 20.03.2015р. Департаментом містобудування та архітектури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) було оголошено архітектурний закритий бліц-конкурс на визначення кращої концепції організації громадського простору на Контрактовій площі в Подільському районі м. Києва. Одним із завдань конкурсу було: вирішення питання містобудівного розвитку Контрактової площі як сучасного і комфортного громадського простору. Згідно з «Міською концепцією «Київ Самобутній» [1] – шлях до сталого розвитку території» враховано різні групи людей, які формують соціальний склад території, тому концепція мала врахувати інтереси усіх представників соціуму.

У Європі для удосконалення транспортно-пішохідних зв'язків особливе значення надається організації *open space*, наявність та планування яких визначає характер, ступінь розвитку і комфортність міських територій [2].

Актуальною протягом десятиліть залишається тема концептуального проєкту кафедри дизайну архітектурного середовища по розробці складного містобудівного проєкту – транспортно-пересадочного вузла з багатофункціональним примагістральним комплексом. Проєкт розробляється на основі затвердженої Академією архітектури України концепції розташування висотних будівель у Києві [3]. Створення домінуючих київських просторових структур полягає у відповідності з особливостями місця розташування, які відповідають традиційним особливостям і відмінностям міст, які з'єднують вилітні магістралі, сучасним соціальним та економічним потребам. Складною та відповідальною задачею є формування символічних брам міста нової гармонії архітектурно-просторового рішення висотних

комплексів з формуванням зручних громадських просторів у вигляді багатоярусних площ між частинами комплексу та надземних переходах.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

Серед наукових досліджень останніх років по-перше, слід звернути увагу на дисертаційні дослідження та супутні статті здобувачів. В дисертаційному дослідженні та наукових статтях Гарбар М.В. (2019) під керівництвом проф. Малік Т.В. досліджено формування системи велоспоруд у структурі крупних міст, в тому числі виявлено засоби удосконалення громадського простору на прикладі Контрактової площі [4, 5]. Особливість дослідження Булах І.В. (2017) під керівництвом Тімохіна В.О. полягає у тісному взаємозв'язку з теоретичними здобутками філософії, когнітивної психології, семіотики та мистецтвознавства, що сприяє розширенню горизонтів пізнання категорій простору, міського середовища. Описано основні етапи символізації на різних містобудівних рівнях, сформульовано принципи символізації архітектурно-художнього образотворення, що є важливим для формування символічних брам міста [6, 7]. Кельба С.С. (2012) під керівництвом проф. Слепцова О.С. надає рекомендації щодо розташування перехоплюючих автостоянок на в'їзді до найкрупніших міст, як впровадження розроблено багатофункціональний комплекс на проспекті Паладіна в м. Києві. В дисертації автора Щурової В.А. (2005), виконаної під керівництвом проф. Тімохіна В.О. [8], розроблено типологію транспортно-пересадочних вузлів і зазначено основні шляхи їхнього розвитку, є стаття, присвячена розвитку площ над транспортно-пересадочними вузлами [9, 10]. Також актуальною є навчальна і методична література, видана колективом викладачів кафедри дизайну архітектурного середовища [14-17].

Мета статті. Сформулювати якісні показники формування відкритих громадських просторів транспортно-пересадочних вузлів як приклад нової ідеології розвитку домінантних київських просторових структур.

Виклад основного матеріалу.

На архітектурному факультеті КНУБА у 1993 році було започатковано міжнародний студентський конкурс «АРТЕКА», організацію якого очолила нова на той час кафедра дизайну архітектурного середовища на чолі із завідувачем Віктором Олександровичем Тімохіним. Назва «АРТЕКА» розшифровувалася двояко – «Архітектура та екологія» і якщо читати латинськими літерами «аптека» – архітектура як ліки проти стресу, в першу чергу естетичного. Так як конкурс був покликаний на пошук нових форм викладання професійних дисциплін, «АРТЕКА» отримала ще одну назву «Київська осіння школа». У 2010 році проводився аналогічний конкурс в КНУБА, присвячений 10-тиріччю заснування кафедри дизайну архітектурного середовища під назвою «БульварТека», основним гаслом якої було: «ходити,

дивитись, вивчати» і темою організація пішохідних просторів у місті – бульварів.

В існуючому міському середовищі Києва історично сформувалися майдани, більш-менш рівномірно розташовані у планувальній тканині міста. Сьогодні, у зв'язку зі значним зростанням транзитного руху і міграційних потоків активно розвиваються транспортно-пересадочні вузли. Їхнє розташування формує своєрідний ланцюжок у вигляді намиста і ці значущі ділянки також пов'язані зі схемою утворення громадських центрів, виділених на генеральному плані міста Києва (рис.1 а, б).

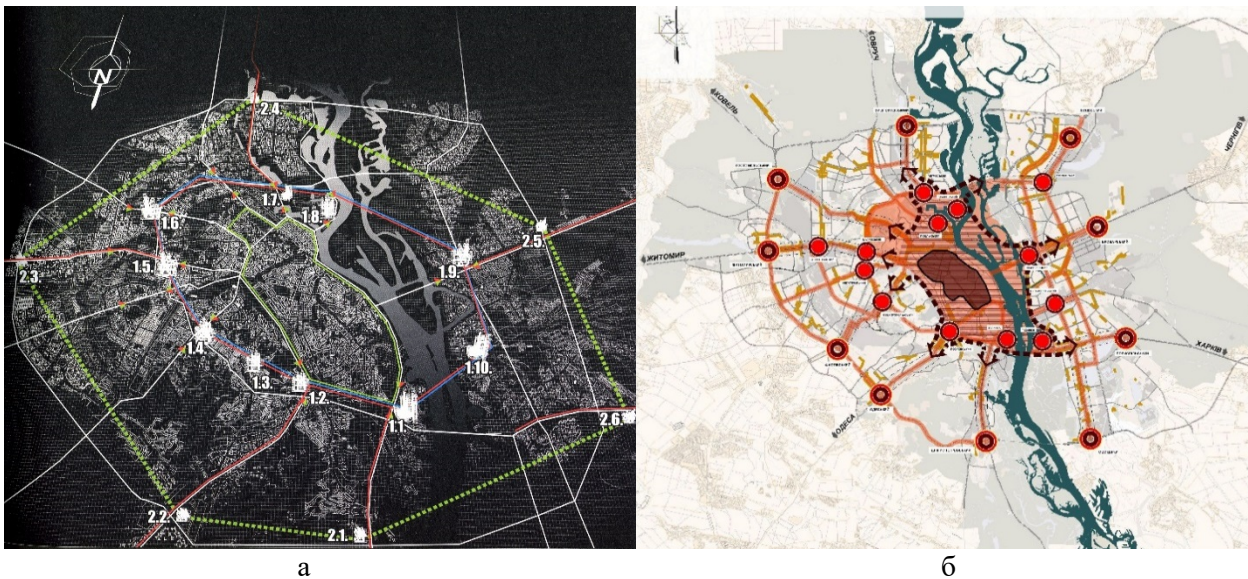


Рис. 1. Концепція розташування висотних комплексів у м. Києві – а). зображення «Корони» і «Намиста» висотних комплексів Києва [19] б). система громадських центрів на генеральному плані м. Києва до 2025 року.

Транспортні кола міської залізниці, малої окружної дороги і санітарно-захисних зон утворюють три кола, які накладаються і сплітаються між собою. Основа концепції формування кільцевого містобудівного ансамблю включає розробку системи нових київських майданів. Ці майдани пропонується розробляти як відкриті громадські простори, бо, нажаль, багато з існуючих майданів транспортні та слугують роль розвороту для транспортних шляхів.

У ході конкурсу метою було обстежити і картографувати 15 ділянок міської території і на цій основі запропонувати систему символічних брам з висотних будівель. Нумерація ділянок та їхнє розміщення на схемі плану Києва розроблені проф. В.О. Тімохіним (рис. 2). Результатом мала стати картотека рішень, які б в майбутньому стали в основу розробки програми щодо коригування генерального плану Києва. У конкурсі йшлося про формування «Нового дитинця» в серединній частині міста, але пізніше ця ідея розширилася до меж зовнішньої кільцевої дороги з розробкою висотних комплексів на

в'їздах у Київ. Розробка системного розташування висотних будівель велася з метою запобігання хаотичної забудови мегалітичних споруд, які псуватимуть своїм виглядом панораму міста. Нажаль ця концепція не дотримується в сучасному будівництві і формування ансамблю та повернення до цієї ідеї може бути вже надвисотними будівлями, які значно будуть перевищувати 30-ти – 40-поверхові комплекси які заповнили і Правий і Лівий береги Києва.

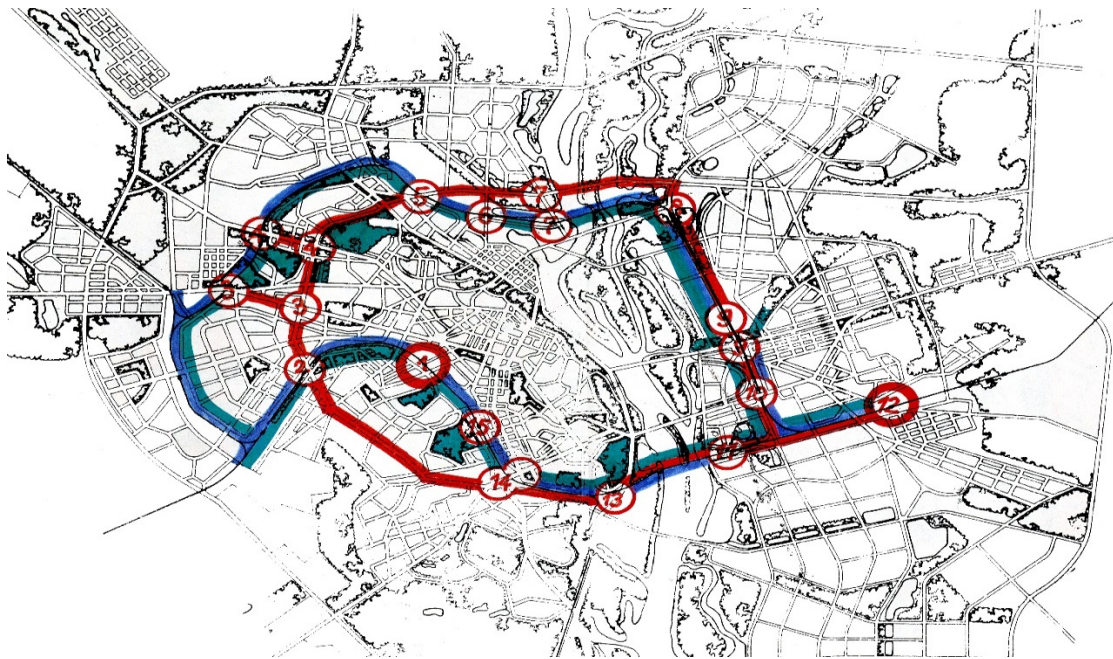


Рис. 2. Схема розташування нових майданів – 1. Вокзально-Привокзальний (Західно-столичний майдан), 2. Індустріально-Каравасєвський (Фастівський майдан), 3. Шулявсько-Індустріальний (Житомирський майдан), 4. Сирецько-Дорогожицький (Ковельський майдан), 5. Зеніт-Куренівський (Вишгородський майдан), 6. Петрівсько-Оболонський (Овруцький майдан), 7. Рибальсько-Оболонський (Портовий майдан), 8. Городня-Воскресенський (Чернігівський майдан), 9. Микільсько-Лівобережний (Броварський майдан), 10. Русанівсько-Дарницький (Ново-Харківський майдан), 11. Березняківсько-Лівобережний (Ново-Північний майдан), 12. Дарницько-Вокзальний (Східно-Столичний майдан), 13. Наддніпрянсько-Видубицький (Дніпровський майдан), 14. Деміївсько-Либідський (Одеський майдан), 15. Протасів Ярський (Вінницький майдан).

Розробка проф. В. О. Тімохіна.

Офісні, вокзальні комплекси з перехоплюючими паркінгами, бізнес-центри з апартаментами і готельними комплексами. Активний вузол Петрівка поступово розвантажується, перевага надається станції Тараса Шевченка і розробкою «Нового Подолу». Пропонується використання нових видів транспорту, застосування новітніх технологій в енергозбереженні, еко-башти. Багатофункціональні мости, еко мости, тунелі, горизонтальні розгалужені комплекси в районі аеропорту Жуляни та станції метро Лівобережної. Штучний ландшафт – урбооболонка (рис.3).



Рис. 3. Концепція Лівобережного громадського центру – міцелій, як структура, в котрій можуть «нарощуватись» нові об'єми. Метаболістичні ідеї О. Панечко (2021 р.) під керівництвом проф. В.О. Тімохіна і В.А. Щурової.

Площі формуються на ярусах розширених стилобатів, переходах над дорогами, навісних майданчиках. Тобто формується багатоярусне громадське середовище. Простір для людей, щоб вони могли безперешкодно комфортно просуватися над транспортно-пересадочним вузлом. Реконструкція площ з напрямком надання їм людяності. Поштова площа – приклад конкурсного проєктування, яка перетворилася на відкритий громадський простір із принадою для мешканців міста і гостей сухим фонтаном і скульптурною композицією дітей. Контрактова площа також стала темою для конкурсу серед діючих архітекторів.

Контрактова площа за доступністю, історичною та культурною спадщиною має всі передумови для створення якісного публічного простору. В конкурсному проєкті Гарбар М.В. запропоновано скоригувати 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. 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 (рис. 4).

Символізм проєктів на транспортно-пересадочних вузлах є важливим

засобами, такими як пропорціювання, ритм, симетрія, тощо. В альбомі АСС представлені конкурсні проекти на зазначені ділянки згідно з концепцією розташування висотних будівель. Серед них проекти відомих київських архітекторів Слєпцова О.С., Куцевича В.В., Юнакова С., Куровського Г., Єжова В.І. [18, 19].

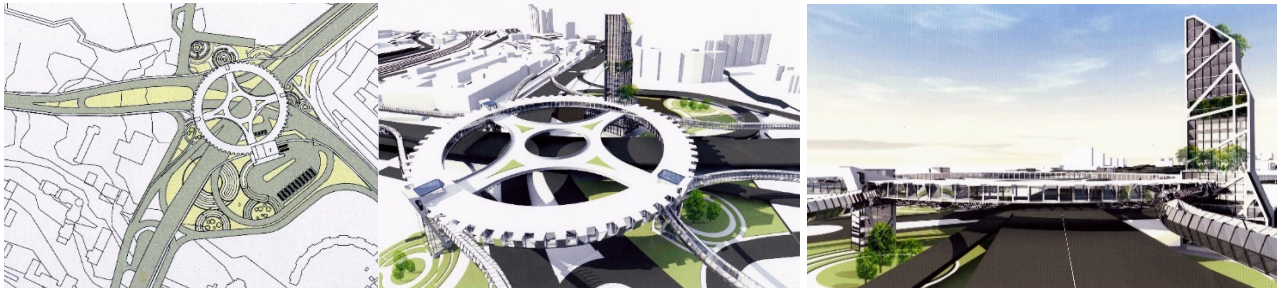
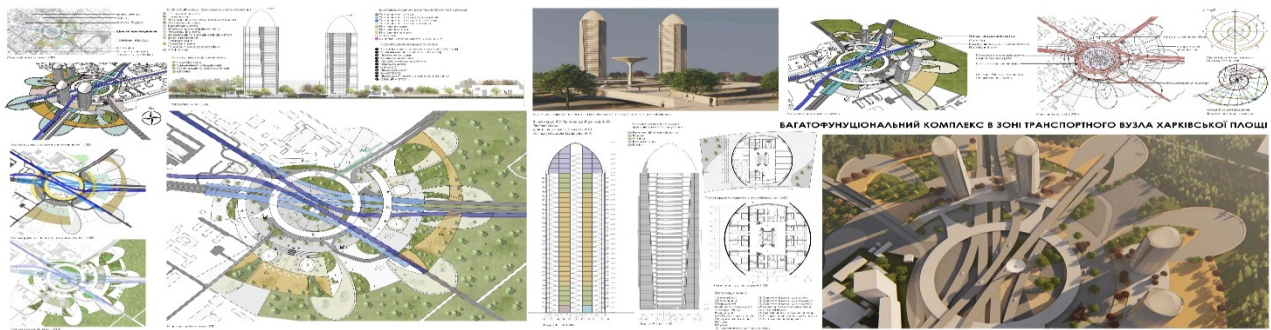
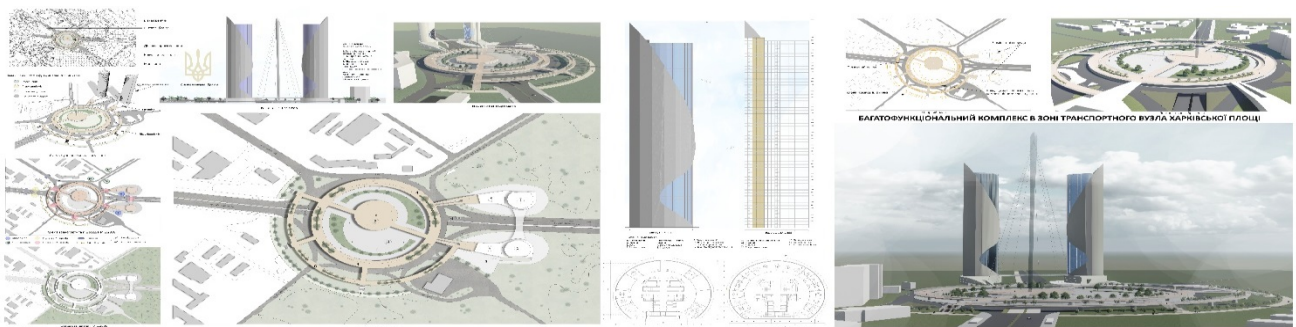


Рис. 5. Концепція розбудови відкритих громадських просторів над транспортно-пересадочним вузлом «Деміївський». Проект виконала В. Грабовська (2013 р.) під керівництвом проф. В.О. Тімохіна і В.А. Щурової.



а



б

Рис. 6. Концептуальний проект розвитку Харківської площі в м. Києві під керівництвом проф. В.О. Тімохіна і В.А. Щурової: а). «Київський каштан» А. Пузіна (2021р.); б). «Тризуб» Є. Березюк (2023р.).

Під час концептуального проектування, проаналізувавши проекти, які були представлені архітекторами на цих ділянках і надихаючись зарубіжними

аналогами здобувачі магістерського рівня розробляють проєкти на зазначених ділянках. На нашу думку, їхній політ фантазії та сміливі рішення заслуговують на увагу.

Таким чином формуються «Нові майдани» або майдани нового рівня і масштабу. Пошуки напрямків нової містобудівної естетики в сполученні з соціальним аспектом – тема, яка розрахована на перспективу.

Висновки.

Наведені приклади проєктування окремих майданів та громадських просторів ілюструють якісні показники формування відкритих громадських просторів транспортно-пересадочних вузлів. Доступність оцінюється по зв'язках вузла при перетині великих потоків пасажирів та пішоходів. Різноманітність діяльності затребувана різними соціальними групами, сприяє реалізації різних стратегій поведінки – незапланованої діяльності. Комфорт та безпека визначається зручністю місць, наявністю відповідного обладнання для різних видів діяльності, достатня освітленість, безбар'єрність середовища, противандальні заходи. Гостинність місця забезпечує атмосферний дизайн. Точки тяжіння – наближеність до пам'яток культури, архітектури, історичних місць або унікальних сучасних творів мистецтва. Соціалізація простору – комфорт для контактів, відчуття приналежності до міської спільноти.

Публічний простір є синонімом якості життя в місті. Важливими напрямками є розкриття коректних ситуацій в розвитку міст та розробка програми аналізу серйозних проблем в житті міст, запропонувати путі їх вирішення, стати арбітрами в конфліктних ситуаціях, виявити можливості і шляхи для розвитку «діалогового» проєктування.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Міська концепція «Київ Самобутній» – шлях до сталого розвитку території», Київська міська державна адміністрація, Київмістобудування, Проєктгенплан, буклет, 2013. 49 с.
2. EPOMM Mobility Management in Europe. URL: http://epomm.eu/tems/compare_cities.phtml
3. Штолько В.Г. Архітектурно-містобудівні аспекти розміщення висотних будинків і споруд у Києві. *Нові технології в будівництві: науково-технічний журнал*. К. : НДІБВ, 2009. Вип. 1-2. С. 6 – 15.
4. Гарбар М.В. Архітектурно-планувальна організація споруд для велосипедів у містах: Дис. ... канд. арх.; 18.00.02 / КНУБА. – К., 2019. 229 с.
5. Гарбар М.В. Містобудівна модель організації споруд для велосипедів в історичному міському середовищі на прикладі контрактної площі. *Молодий вчений*. Херсон, 2017. №3 (43). С. 126 – 13.
6. Булах І.В. Принципи символізації архітектурно-художнього образу міського середовища: Автореф. дис. ... канд. арх.; 18.00.01 / КНУБА – К., 2016. 21 с.

7. Irina Bulakh, Tetyana Kashchenko, Maryna Harbar, Valentyna Praslova, Yuliia Riabets, Viktor Divak. The Integrity of the Artistic Image of the City Based on Symbolization (the Case of Modern Architecture of Dnipro, Ukraine). *Civil Engineering and Architecture*, May, 2022. Vol 10 (May, 2022) No 3, pp. 874 – 887. <https://doi.org/10.13189/cea.2022.100310>
8. Кельба С.С. Архітектурно-планувальна організація в'їздних комплексів крупних та крупніших міст України: Дис. ... канд. арх.: 18.00.02. – Київ: КНУБА, 2012. 185 с.
9. Щурова В.А. Архітектурно-планувальна організація міської забудови у зоні впливу транспортно-пересадочних вузлів: Дис. ... канд. арх.: 18.00.04 / КНУБА. – К., 2005. 174 с.
10. Тімохін В.О. Архітектура міського розвитку. 7 книг з теорії містобудування. – Київ: КНУБА, 2008. 629 с.
11. Щурова В.А. Основні тенденції історичного розвитку міських площ у зоні впливу транспортно-пересадкових вузлів. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. – К.: КНУБА, 2003. – Вип. 11 – 12. С. 211 – 216.
12. Тімохін В.О., Гарбар М.В., Щурова В.А. Особливості використання підземних просторів для велосипедних стоянок у складі транспортно-пересадочних вузлів. *Архітектурний вісник КНУБА*, 2023. – Вип. 28. С. 118 – 127.
13. Тімохін В.О., Гарбар М.В., Щурова В.А. Концептуальність і раціональність в організації підземних просторів транспортно-пересадочних вузлів. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник*. – К.: КНУБА, 2023. Вип. 67. С. 381 – 392. <https://doi.org/10.32347/2519-8661.2023.28.118-127>
14. Ковальський Л.М., Кузьміна Г.В., Ковальська Г.Л. Архітектурне проектування висотних будинків. Навчальний посібник. – Запоріжжя: ПРИВОЗ ПРИНТ, 2012. 123 с.
15. Дизайн архітектурного середовища примагістральних територій: Методичні вказівки і програма завдання до розробки архітектурного проекту/ Уклад.: А.С. Андрощук – К.: КНУБА, 2011. 16 с.
16. Символізація художнього образу архітектурно-містобудівних ансамблів на в'їздах до найкрупніших міст: Методичні вказівки і програма завдання до розробки архітектурного проекту / Укладачі: В.О. Тімохін, В.А. Щурова, І.В. Булах – К.: КНУБА, 2016. 18 с.
17. Симетризація архітектурно-планувальної композиції містобудівних ансамблів на в'їздах до найкрупніших міст: Методичні вказівки і програма завдання до розробки архітектурного проекту / Укладач: О.О. Панченко – К.: КНУБА, 2017. – 18 с.
18. *Kiev Otherwhere* / Укладачі: Б.Л. Єрофалов, О.Г. Шалигін. - К.: А+С, 2014. – 408 с.
19. *A+C / Art+construction / Архітектура і структура* – К.: А+С, 2007. – Вип. 4. – 520 с.

Doctor of Architecture, Professor **Timokhin Viktor**,
Ph.D Architecture, Assistant professor **Shchurova Viktoria**,
Ph.D Architecture, Assistant professor **Harbar Maryna**,
Kyiv National University of Construction and Architecture, Kyiv

QUALITATIVE INDICATORS OF OPEN PUBLIC SPACES AT TRANSPORT AND TRANSFER NODES

The article inspects the architectural and planning characteristics of transport interchange nodes, based on which the following characteristics are distinguished: the

transport function of the node; power, number of interacting connections; volumes of functional load; organization of spatial interconnection of buildings, pedestrian and transport communications; intensification of environment use. The importance of the formation of comfortable open public spaces in the development of architectural, planning, and volume-spatial solutions. Preference to the organization of functional connections, the development of rational transport and pedestrian schemes, their vertical distribution. The aesthetics and compositional significance of the building depends on the significance of the node in the planning scheme of the city. The modern experience of the construction of transport interchanges, accentuation of high-rise construction of key points of the transport framework was analyzed. As a result, examples of conceptual projects of the architectural environment design department illustrated the program of creating a social and urban complex in Kyiv. The new ideology of the development of the dominant Kyiv spatial structures is in accordance with the features of the location, which correspond to the traditional features and differences of the cities that connect the exit highways, modern social and economic needs. Qualitative indicators of the formation of open public spaces of transport hubs: accessibility, variety of activities, comfort and safety, hospitality of the place, points of attraction, socialization of the space.

Keywords: transport interchange; open public spaces; pedestrian squares; social and urban complex; conceptual project; high-rise building.

REFERENCES

1. Mis'ka kontsepsiya «Kyiv samobutniy» – shlyakh do staloho rozvytku terytoriyi» [The urban concept "Kyiv is self-defined" – the way to sustainable development of the territory], Kyivs'ka Mis'ka Derzhavna Administratsiya, Kyivmistobuduvannya, Proekthenplan, buklet, 2013. 49 p. {in Ukrainian}
2. EPOMM Mobility Management in Europe. URL: http://epomm.eu/tems/compare_cities.phtml {in English}
3. Shtol'ko V.H. Arkhitekturno-mistobudivni aspekty rozmishchennya vysotnykh budynkiv i sporud u Kyevi. [Architectural and town-planning aspects of placement of high-rise buildings and structures in Kyiv]. *Novi tekhnolohiyi v budivnytstvi: naukovo-tekhnichnyy zhurnal*. K. : NDIBV, 2009. Vyp. 1-2, P. 6 – 15. {in Ukrainian}
4. Harbar, M.V. (2019). Arkhitekturno-planuval'na orhanizatsiya sporud dlya velosypediv u mistakh [Architectural-planning organization of buildings and equipment for cycling in cities]: Dys. ... kand. arkh.; 18.00.02 / KNUBA. – K. 229 p. {in Ukrainian}
5. Harbar M.V. Mistobudivna model' orhanizatsiyi sporud dlya velosypediv v istorychnomu mis'komu seredovyshchi na prykladi Kontraktovoyi ploshchi. [Urban

planning model of the organization of facilities for bicycles in the historical urban environment on the example of a Kontraktovoyi squar] *Molodyy vchenyy*. Kherson, 2017. №3 (43) S. 126 – 13. {in Ukrainian}

6. Bulakh I.V. Pryntsypy symvolizatsiyi arkhitekturno-khudozhn'oho obrazu mis'koho seredovyscha [Principles of symbolization of the architectural and artistic image of the urban environment]: Avtoref. dys. ... kand. arkh.; 18.00.01 / KNUBA – K., 2016. 21 p. {in Ukrainian}

7. Irina Bulakh, Tetyana Kashchenko, Maryna Harbar, Valentyna Praslova, Yuliia Riabets, Viktor Divak. The Integrity of the Artistic Image of the City Based on Symbolization (the Case of Modern Architecture of Dnipro, Ukraine). *Civil Engineering and Architecture*, May, 2022. Vol 10 (May, 2022) No 3, pp. 874 – 887. <https://doi.org/10.13189/cea.2022.100310> {in English}

8. Kel'ba, S.S. (2012). Arkhitekturno-planuval'na orhanizatsiya v"yiznykh kompleksiv krupnykh ta krupnishykh mist Ukrayiny [Architectural and planning organization of entrance complexes of large and larger cities of Ukraine]: Dys. ... kand. arkh.: 18.00.02. – Kyiv: KNUBA., 185 p. {in Ukrainian}

9. Shchurova, V.A. (2005). Arkhitekturno-planuvalna orhanizatsiia miskoi zabudovy u zonivplyvu transportno-peresadochnykh vuzliv [Architectural and planning organization of city building in zones of influence transplatation junction]: Dys. ... kand. arkh.: 18.00.04 / KNUBA. – K., 174 p. {in Ukrainian}

10. Timokhin, V.O. (2008). Arkhitektura mis'koho rozvytku. 7 knyh z teoriyi mistobuduvannya. [Architecture of urban development. 7 books on the theory of urban planning]. – Kyiv: KNUBA. 629 p. {in Ukrainian}

11. Shchurova, V.A. (2003). Osnovni tendentsiyi istorychnoho rozvytku mis'kykh ploshch u zoni vplyvu transportno-peresadkovykh vuzliv [The main trends of the historical development of urban areas in the zone of influence of transport interchanges]. *Suchasni problemy arkhitektury ta mistobuduvannya*. – K.: KNUBA. – Vyp. (11 – 12). P. 211 – 216. {in Ukrainian}

12. Timokhin V.O., Harbar M.V., Shchurova V.A. Osoblyvosti vykorystannya pidzemnykh prostoriv dlya velosypednykh stoyanok u skladi transportno-peresadochnykh vuzliv. [Peculiarities of the use of underground spaces for bicycle parking as part of transport interchanges]. *Arkhitekturnyy visnyk KNUBA*, 2023. – Vyp 28. P. 118 – 127. {in Ukrainian}

13. Timokhin V.O., Harbar M.V., Shchurova V.A. Kontseptual'nist' i ratsional'nist' v orhanizatsiyi pidzemnykh prostoriv transportno-peresadochnykh vuzliv. [Conceptuality and rationality in the organization of underground spaces of transport interchanges]. *Suchasni problemy arkhitektury ta mistobuduvannya: Nauk.-tekhn. zbirnyk*. – K.: KNUBA, 2023. Vyp. 67. P. 381-392. <https://doi.org/10.32347/2519-8661.2023.28.118-127> {in Ukrainian}

14. Koval's'kyy L.M., Kuz'mina H.V., Koval's'ka H.L. Arkhitekturne proektuvannya vysotnykh budynkiv. [Architectural design of high-rise buildings]. Navchal'nyy posibnyk. – Zaporizhzhya: PRYVOZ PRYNT, 2012. 123 p. {in Ukrainian}

15. Dyzyayn arkhitekturnoho seredovyscha prymahistral'nykh terytoriy [Design of the architectural environment of the main highway territories]: Metodychni vkazivky i prohrama zavdannya do rozrobky arkhitekturnoho proektu/ Uklad.: A.S. Androshchuk – K.: KNUBA, 2011. 16 s. {in Ukrainian}

16. Symvolizatsiya khudozhn'oho obrazu arkhitekturno-mistobudivnykh ansambliv na v'yizdakh do naykrupnishykh mist [Symbolization of the artistic image of architectural and town-planning ensembles at the entrances to the largest cities]: Metodychni vkazivky i prohrama zavdannya do rozrobky arkhitekturnoho proektu / Ukladachi: V.O. Timokhin, V.A. Shchurova, I.V. Bulakh – K.: KNUBA, 2016. 18 p. {in Ukrainian}

17. Symetryzatsiya arkhitekturno-planuval'noyi kompozytsiyi mistobudivnykh ansambliv na v'yizdakh do naykrupnishykh mist [Symmetry of the architectural and planning composition of urban planning ensembles at the entrances to the largest cities]: Metodychni vkazivky i prohrama zavdannya do rozrobky arkhitekturnoho proektu / Ukladach: O.O. Panchenko – K.: KNUBA, 2017. – 18 p. {in Ukrainian}

18. Kiev Otherwhere / Ukladachi: B.L. Yerofalov, O.H. Shalyhin. – K.: A+S, 2014. – 408 p. {in Ukrainian}

19. A+S / Art+construction / *Arkhitektura i struktura* – K.: A+S, 2007. – Vyp. 4. – 520 p. {in Ukrainian}