

УДК 72.01

Олійник О. П.<sup>1</sup><sup>1</sup> д. арх., доцент кафедри архітектурного проектування  
Національна академія образотворчих мистецтв і архітектури, Київ

archiprestig@gmail.com

orcid.org/0000-0002-6786-0633,

Scopus h-індекс = 1; Google Scholar h-індекс = 4

**ОСОБЛИВОСТІ ПРОСТОРОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ПІШОХІДНИХ  
ЗОН В ІСТОРИЧНОМУ ЦЕНТРІ КИЄВА**

© Olena Oliynyk, 2021

<https://doi.org/10.32347/2519-8661.2021.22-23.53-63>

**Анотація.** У статті обґрунтовано необхідність завершення формування інтегрованої мережі пішохідних просторів в історичному центрі Києва. Зараз історичний центр охоплює три пагорби – Верхнє місто, Печерськ і Києво-Печерську Лавру. Проте проблема створення цілісної мережі пішохідних зв'язків в історичному центрі Києва досі не вирішена, і її формування є на сьогодні одним з нагальних завдань. Адже саме створення цілісної системи пішохідних вулиць в історичному місті дає можливість підвищити його туристичний потенціал і забезпечити збереження і розвиток історико-культурної спадщини. Автор пропонує метод просторового аналізу для оцінки стану громадських просторів у місті. Проведений автором порівняльний аналіз двох міст в Великобританії підтвердив важливість та економічну ефективність пішохідних громадських просторів.

Зазначається, що існуюча транспортна інфраструктура міста Києва не передбачає формування нових пішохідних зон. Автор аналізує центральні площі Києва: Майдан Незалежності, Троїцьку, Площу Толстого, Європейську, Софійську, Михайлівську, Львівську, Площу Перемоги з точки зору зручності пішохідного руху та наявності громадських місць. Виявилось, що за категорією транспортної доступності вони є зручними, проте не пристосованими для пішоходів; за використанням – мають переважно адміністративні, політичні функції; обмежено – культурні; за категорією комфортності – є незручними, відсутні санітарні умови, місця для сидіння, відпочинку, зелень; переважно – це транспортні розв'язки; за категорією соціальної функції – місце зустрічі, комерційний простір; не вистачає ознак ідентичності. Запропоновано засоби формування мережі пішохідних громадських просторів та пропозиції щодо оформлення окремих фрагментів міста. Автор визначає, як використовується транзитний простір та стаціонарні простори, чи є можливість їх використання як загальноміського громадського простору та підключення його до основної осі вздовж Володимирської та Хрещатика.

**Ключові слова:** громадські простори; пішохідні простори; історичний центр Києва.

**Вступ.** Історичний центр Києва формувався як лінійна структура, що розвивалася вздовж Дніпра, охоплюючи три пагорби – Верхнє місто, Печерськ і Києво-Печерську Лавру. Значну частину з них займає буферна зона пам'ятки всесвітнього значення – ансамблів споруд Софійського собору та Києво-Печерської Лаври. Наявність буферної зони враховує історико-містобудівні, середовищні і ландшафтні особливості Верхнього міста та забезпечує збереження і можливість ефективного використання нерухомої культурної спадщини міста, але за умови створення відповідних умов, в тому числі формування пішохідної зони [1]. Хоча заявлений режим буферної зони відповідає вимогам Закону України «Про охорону культурної спадщини» та міжнародних угод про збереження нерухомої культурної спадщини, реальна ситуація навколо цієї пам'ятки культури світового значення є досить складною [2]. Зокрема, буферна зона знаходиться всередині адміністративного, комерційного та

культурного центру міста, який перенасичений житловими будинками, комерційними та адміністративними будівлями. Крім того, оскільки існуюча транспортна інфраструктура не передбачає створення пішохідних зон, вулиці, тротуари та навіть сквери перенасичені громадським та приватним транспортом, несанкціонованими паркінгами тощо. Нарешті, поганий стан численних пам'яток архітектури місцевого значення в цій зоні вимагає їх термінового всебічного відновлення, на що у влади немає ні коштів, ні волі.

Автором статті ще в 2006-2010 роках за ініціативи Національної Співки архітекторів України та Української Академії Архітектури було визначено основні положення ревалоризації буферної зони Софії Київської [3,4]. В тому числі були передбачені наступні заходи:

1. Ансамбль Софійського собору слід розглядати як архітектурно-просторовий центр цілісного історичного містобудівного утворення Верхнього міста.
2. На всій території буферної зони провідним має залишатись традиційний характер міського середовища; нові елементи забудови мають бути підпорядковані йому та органічно поєднані з ним.
3. Схема руху транспорту повинна передбачати створення системи пішохідних вулиць вздовж Володимирського проїзду та Пейзажної алеї з влаштуванням підземного тунелю на продовженні вул. Михайлівської та двох'ярусного паркінгу вздовж Володимирського проїзду. В межах охоронної зони рекомендоване використання паркувальних систем нової генерації – автоматизованих паркувальних комплексів матричного типу, з використанням підземного простору та логістичних технологій (рис.1,2).
4. Розподіл вуличної мережі за використанням під туристичні функції або переважно житлові. Коригування функціонально-планувальної структури за цією ознакою.
5. Відтворення втрачених історичних видів.
6. Створення розвиненої семіотичної системи пам'ятоохоронної інформації «Київ в часі та просторі» з піктограмами, інформаційними табло та семантичними знаками – нагадуваннями в місцях втрачених пам'яток історичної культурної спадщини.

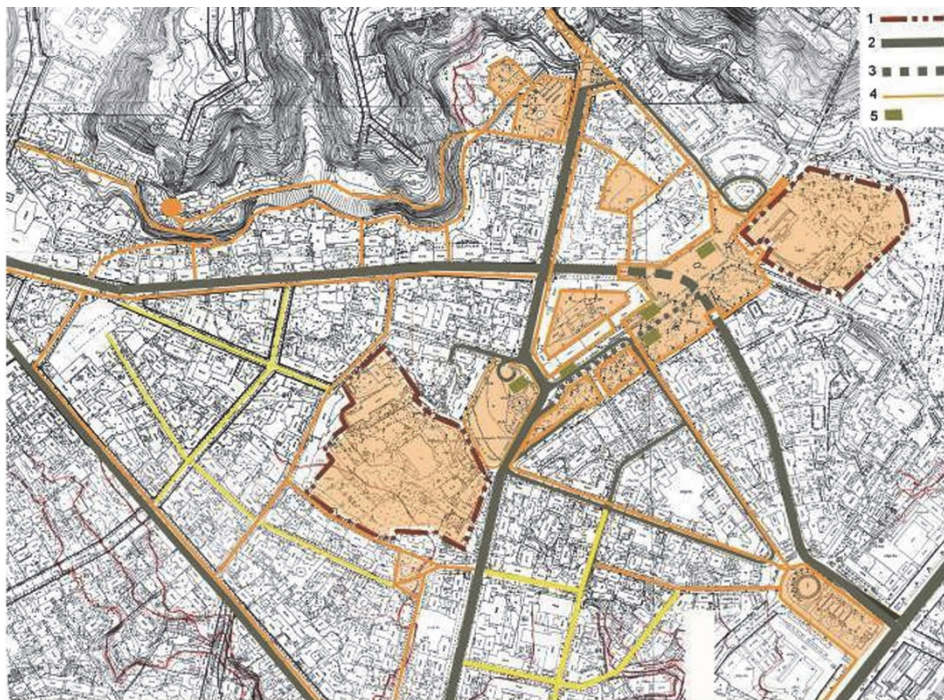


Рис. 1. Пропозиції з руху пішоходів та транспорту в буферній зоні Софії Київської: 1- межі заповідників; 2 – транспортні дороги; 3 – підземний проїзд; 4 – пішохідні шляхи; 5 – підземні паркінги. Джерело: [4]

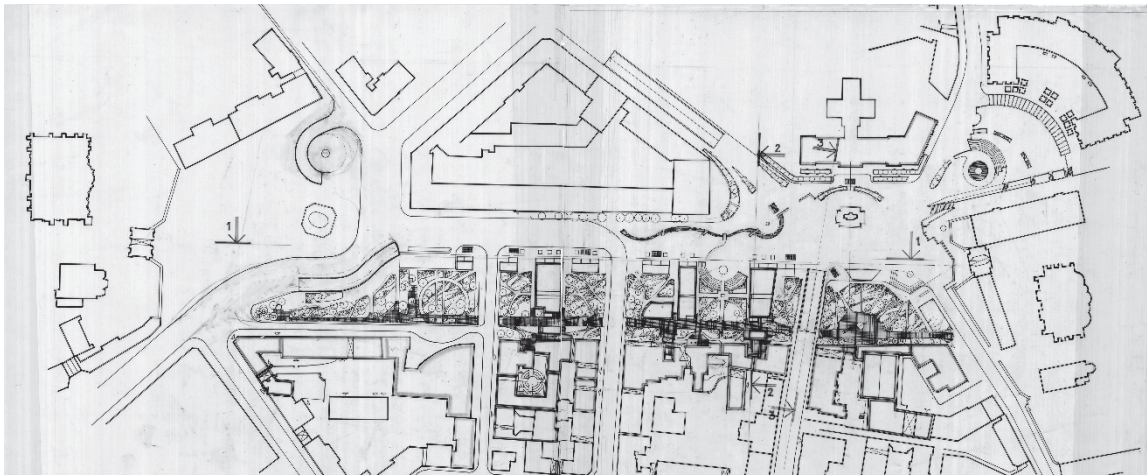


Рис. 2. Концепція регенерації охоронної зони ансамблю споруд Софійського собору в Києві. Генеральний план Володимирського проїзду. 2006 р. Джерело: [4]

Але проблема створення цілісної мережі пішохідних зв'язків в історичному центрі Києва досі не вирішена, і її формування є на сьогодні одним з нагальних завдань.

**Мета статті.** Узагальнити досвід України у формуванні громадських просторів та проаналізувати можливості організації систем пішохідних зон в історичному центрі Києва.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Організації пішохідних зон з різних аспектів була проаналізована у багатьох дослідженнях. Важливе значення для досліджень в галузі містобудування та міського дизайну мають методологічні праці в галузі теорії архітектури, містобудування та мистецтвознавства О. Гутнова, М. Дьоміна, Р. Кріс, В. Тимофійєнка та ін. [5,6,7]. Проблема просторового аналізу приділяється увага в дослідженнях К. Александера, Б. Гілліє, М. Кармона, К. Лінча, Р. Транчіка, [8,9,10,11,12]; а в останні роки і в вітчизняних дослідженнях Ю. Ідак, Г. Осиченко, О. Олійник та інших [13,14,18]. Аналіз робіт К. Зітте [15] дозволяє зафіксувати основні прийоми організації міських просторів, які на сьогоднішній день піднімаються у багатьох теоретичних роботах. Так, в роботах К. Зітте переважно приділено увагу організації міських площ; К. Лінча - вивченню ознак якісного міського середовища [11]; Р. Арнхейма, К. Александера, Д.К. Чина, Ф. Тіля, братів Л. і Р. Кріс – проблемам просторового аналізу та морфології пішохідних зон міста. Інтегровану теорію міського дизайну та аналіз структури відкритих просторів пропонує Р. Транчик [12]. З його точки зору, інтегрована теорія міського дизайну необхідна для інтеграції автомобіля в міську форму без руйнування якості відкритого простору для пішохода.

Проаналізовані роботи сформували джерелознавчу базу дослідження та стали основою для аналізу формування пішохідних зон та громадських просторів в центрі Києва.

#### **Основна частина.**

Дві центральні вулиці історичного центру Києва – Володимирська і Хрещатик – є основними магістралями міста, що несуть певні «генетичні коди» нації, втілюють його ідентичність. Проте і Володимирська, і Хрещатик лише частково використовуються за призначенням, як громадський простір. Хоча в просторову організацію Хрещатика свого часу було закладено просторові зв'язки з оточуючими пагорбами через арки і розриви забудови, її силуетний і ярусний характер.

Разом з тим саме створення цілісної системи пішохідних вулиць в історичному місті дає можливість підвищити його туристичний потенціал і забезпечити збереження і розвиток історико-культурної спадщини.

Встановлено, що лише при пішохідному, найприроднішому виді руху, людина сприймає середовище повноцінно, тривало і детально. Це обумовлено характером пішохідного руху – можливістю частих зупинок, зміною швидкості і напрямку. В свідомості людини поняття простір і час – величини взаємно пов'язані, тобто простір сприймається і вимірюється за допомогою часу [8,16].



Рис. 3. Економічна ефективність пішохідних громадських просторів на прикладі малих міст Великобританії. Джерело: [17]



Рис. 4. Використання змішаних функцій в громадських просторах міст Великобританії та їх послідовний розвиток. Джерело: [17]

Проведений автором порівняльний аналіз двох міст в Великобританії підтвердив важливість та економічну ефективність пішохідних громадських просторів. Так, в містечку Паундбері, Дорчестер, генпланом 2019 року передбачено створення мережі пішохідно доступних громадських просторів з різними функціями поза помешканням. В іншому містечку такого ж розміру, перевага віддавалась роботі вдома, і мережа громадських просторів нерозвинена. Як стверджує звіт Walkability report 2020 р., оцінна вартість в першому прикладі в п'ять разів вища. Площа громадських приміщень в першому випадку складає 55792 кв. метри, в другому – 1904 [17], (рис.3).

Ті самі наслідки дає використання змішаних функцій в громадських просторах та їх послідовний розвиток, що видно на прикладі Бристоля. При цьому не мало принципового значення, це історичне місто чи нове, тому що в першому випадку більш вдалим було новостворене місто, а в другому – порівнювались два райони Бристоля, де більш успішним став історичний район, де було впроваджено стратегії підвищення щільності громадських просторів і пішохідної доступності [17], (рис.4).

Отже, привабливість пішохідних громадських просторів та їх інформативність є незрівнянно вищою порівняно з автомобільними або змішаними за рухом вулицями. З цього ясно, що необхідність поділу пішохідного і транспортного руху визначається не тільки функціональними, але і естетико-психологічними факторами. Людина-пішохід вимагає від забудови такої естетичної цінності і просторової структури, яка відповідає специфічному характеру пішохідного руху. Численні приклади, що ілюструють формування міського центру на базі пішохідної системи руху, показують, що її розвиток через прагнення охопити більш близькі зони сприйняття грає позитивну роль, об'єднуючи забудову. Ця об'єднуюча здатність пішохідного руху допомагає правильно організувати певні частини міського центру, які в зв'язку зі зникненням традиційної вулиці і малою щільністю забудови втрачають свій специфічний міський характер. При реконструкції міських центрів проникнення пішохідного простору в існуючу забудову сприяє поліпшенню її просторової структури і облаштування.

Облаштування пішохідного простору або системи пішохідних просторів виражається в різних заходах, які мають на меті створення оптимальних умов для пішохідного руху. З одного боку, ці заходи пов'язані з поліпшенням і удосконаленням існуючих елементів пішохідного простору, а з іншого – з внесенням нових елементів, метою якого є позитивні зміни в існуючій композиції пішохідного простору.

Автором проаналізовано з точки зору зручності пішохідного руху і наявності громадських просторів центральні площі м. Києва: Майдан Незалежності, Троїцьку, Льва Толстого, Європейську, Софійську, Михайлівську, Львівську, площу Перемоги (Рис. 5,6,7).

Виявилось, що за категорією транспортної доступності вони є зручними, проте пішохідно непристосованими; за використанням – мають переважно адміністративні, політичні функції; обмежено – культурні функції; іноді тут проводяться урочистості, святкування, концерти; за категорією комфортності – всі площі незручні за санітарними умовами, відсутні місця для сидіння, відпочинку; фонтани, зелень; переважно – це транспортні розв'язки; за категорією соціальної функції – місце зустрічі; комерційний простір; не вистачає ознак ідентичності.

Так, безпосередньо з простором Майдану Незалежності поєднані наступні функції: торгівля, ресторани, прогулянка, туризм, адміністративні, політичні. На Майдані Незалежності, як і на інших площах міста, простір недостатньо інтегрований – не вистачає громадських та соціальних функцій, що безпосередньо пов'язані з простором площі.

Площі Толстого та Європейська, хоча і мають по периметру кілька громадських закладів, що безпосередньо виходять на площу (культурний і громадський центр Український дім, Національна філармонія, бібліотека, парк, кілька торговельних закладів та кав'ярень), разом з тим мають вигляд транспортних розв'язок, абсолютно непридатних для пішоходів. Трохи краще ситуація на Софійській та Михайлівській площах – їх простір частково призначений для пішоходів, але по периметру площ не вистачає соціальних та громадських функцій. Поштова площа – це не просто громадський простір, а справжнє поле битви між планами звести тут черговий ТРЦ та наміром створити музей (Рис.8).



Рис. 5. Просторовий аналіз центру Києва. Джерело: автор.

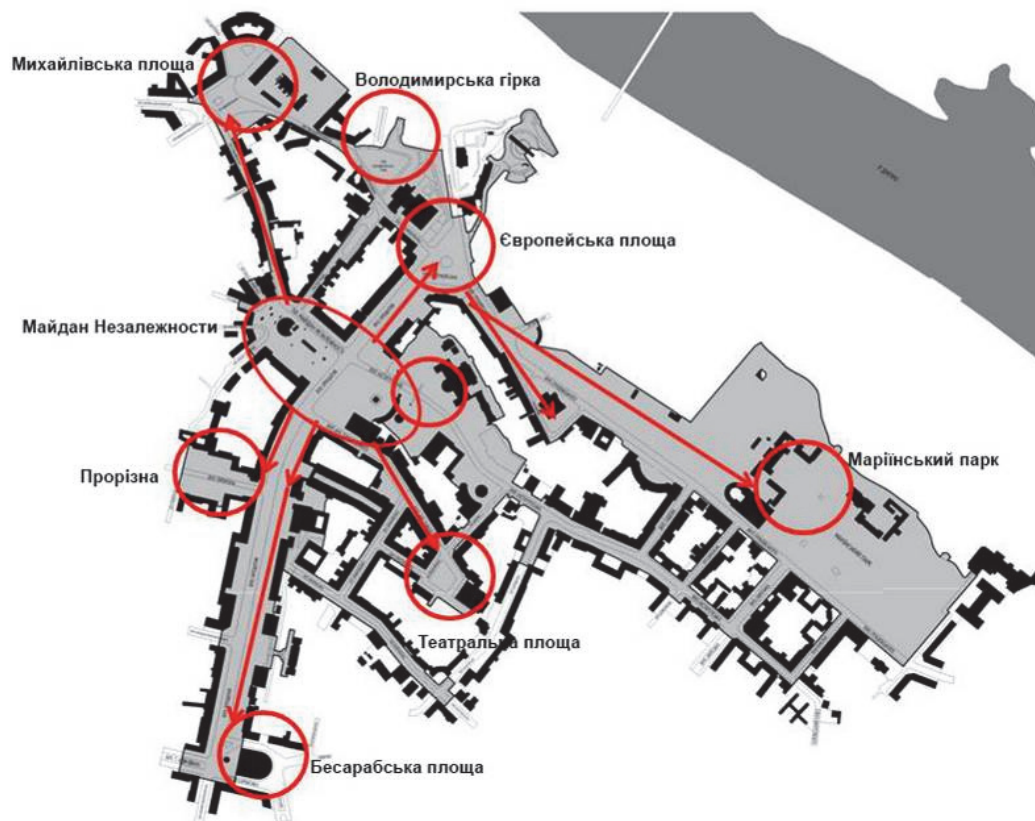


Рис. 6. Розміщення громадських просторів і головних площ в центрі Києва. Джерело: автор.

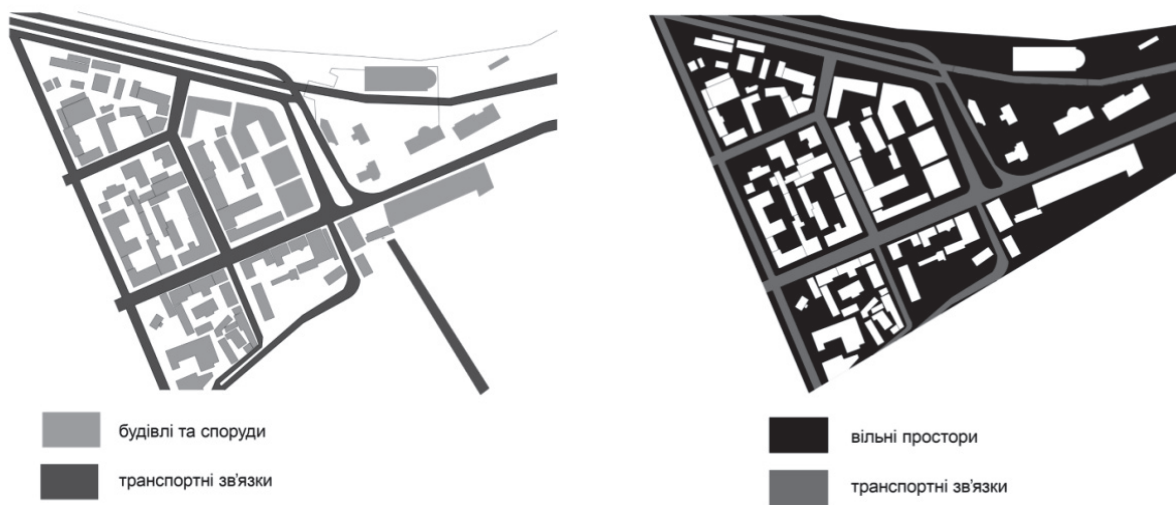
Проблема повернення місту його пішохідних вулиць, парків, дворів, та інших громадських просторів була темою кількарічних проектних розробок студентів-дизайнерів під керівництвом автора. Студенти повинні були виявити потенційно привабливі простори і

об'єднати їх в цілісну систему, запропонувати цікавий і відповідний саме для цього місця дизайн [3,18]. (рис.8-12)

Важливо було визначити, чи використовується транзитний простір (тротуари, площі, проходи) як пішохідний, як використовується закритий простір, чи є можливість його використання як загального громадського простору та підключення до основної осі вздовж Володимирської та Хрещатика. Підсумувати стан проблем з історико-культурною спадщиною та громадськими просторами на даній території. Намітити план заходів по регенерації міських просторів і реконструкції забудови. Використати для дизайну середовища символи та елементи, пов'язані з історією та ідентичністю даного місця (*genius loci*).



Рис. 7. Просторовий аналіз фрагменту непарного боку вул. Хрещатик: а) просторовий аналіз «фігура–фон», б) аналіз існуючих та потенційно можливих громадських просторів. Джерело: автор.



1

2

Рис. 8. Поштова площа: 1– схема транспорту; 2 – просторовий аналіз. Джерело: автор.

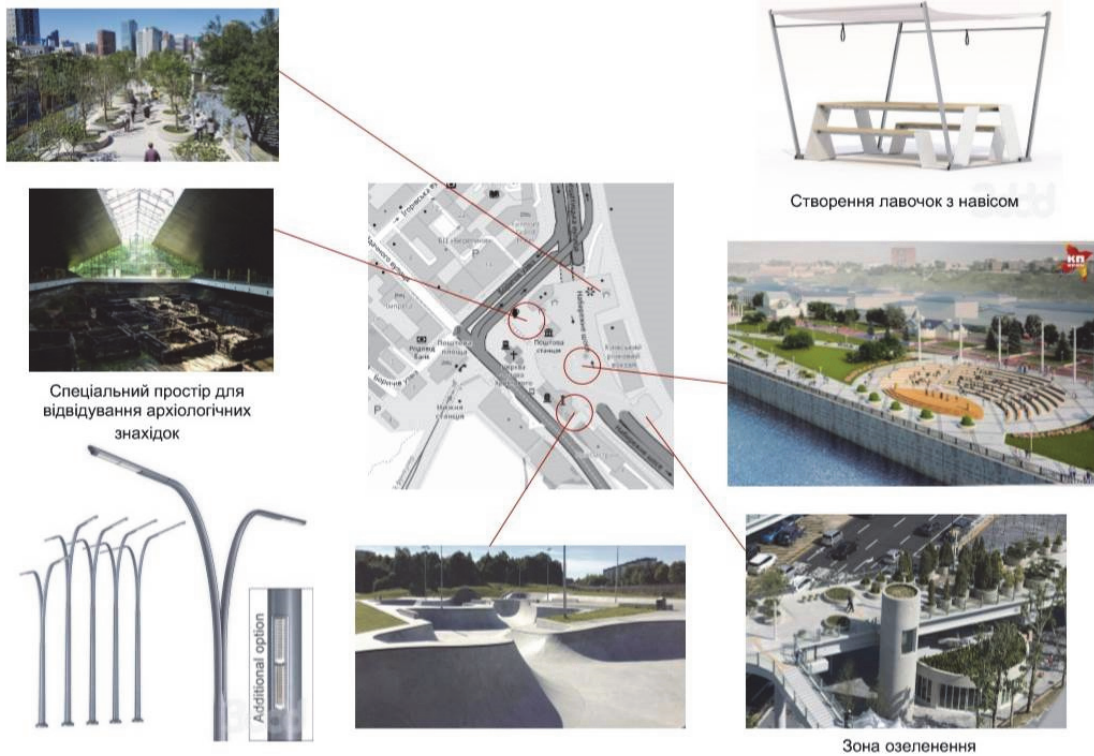


Рис. 9. Поштова площа. Пропозиції з дизайну громадських просторів. Джерело: автор.

Отже, завдання архітектора чи дизайнера, котрий займається міським дизайном – сформувати певну композицію з розірваних фрагментів простору, надати геометричну форму невизначеному простору між будинками, обмеживши його стінами, перепадами рельєфу, малими архітектурними формами, але не надавати йому чітко визначену функцію, залишаючи його користувачам певну свободу дій.



Рис. 10. Фрагмент вул. Володимирської та парк ім. Шевченка в Києві. Просторовий аналіз.  
Джерело: автор.





Рис. 11. Вул. Володимирська – Золоті ворота. Просторовий аналіз. Джерело: автор.



Рис. 12. Вул. Володимирська – Золоті ворота. Пропозиції з дизайну внутрішнього простору кварталу. Джерело: автор.

## Висновки.

1. Потенціал історичного центру Києва використовується не повною мірою, що підтвердив аналіз системи громадських просторів м. Києва в межах вул. Володимирська-Хрещатик, Поштова та Бессарабська площі. Показано можливості підключення додаткових просторів та регенерації існуючих. Запропоновано методи розподілу позитивного простору у відкритих просторах та залучення суміжних інтер'єрних просторів з різними функціями для формування цілісної мережі. Розроблено пропозиції та методи дизайну окремих зон громадських просторів.

2. Встановлено, що за допомогою просторового аналізу доцільно розкрити композиційно-просторову структуру міста. Це особливо важливо для формування цілісної мережі пішохідних просторів. У той час як загальна картина пішохідних транзитних просторів дає уявлення про структуру

та склад системи в цілому, форма, ритм і розмір приєднаних до них закритих (фіксованих) просторів певною мірою впливають на їх функціональний зміст та дизайн.

3. Доцільно розрізняти два типи простору: стаціонарний (або закритий) простір - простір перебування – і транзитний (відкритий) – простір пересування. Транзитні простори показують композицію урбаністичного фрагмента, його структуру. Виявлення стаціонарних (закритих) просторів дозволяє простежити просторову щільність міського фрагмента, наявність незабудованих або не пов'язаних з основним складом фрагментів, проблемних зон.

**Перспективи дослідження.** Цю статтю можна використати для розробки системи пішохідних громадських просторів у містах. Представлені в статті фактологічні та аналітичні матеріали, схеми та приклади проектів можуть стати в нагоді в сучасному дизайні чи дизайні середовища.

#### Література.

1. Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention. URL: <http://whc.unesco.org/archive/opguide13-en.pdf/> (date of application 26.09.2021)
2. Закон України «Про охорону культурної спадщини». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, № 39, ст. 333. Access: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1805-14/page> (date of access 06.09.2021)
3. Oliynyk O. The Principles of Organizing Urban Redevelopment Projects in the Buffer Zone of St. Sopia Cathedral and Related Monastik Buildings in Kiev. URL: [http://www.icomos.org/ge/conference/wp-content/uploads/2011/06/olena\\_oliynyk.pdf](http://www.icomos.org/ge/conference/wp-content/uploads/2011/06/olena_oliynyk.pdf) (date of access 26.01.2021)
4. Концепція регенерації охоронної зони ансамблю Софійського собору в Києві (наук.кер. Олійник О.П., автори: Олійник О.П., Антонюк Д.І., Онищук О.І., Москальцов А.Ю.), 2010-2013.
5. Гутнов А. Э. Эволюция градостроительства. Москва: Стройиздат, 1984. 256 с.
6. Krier, R. Urban Space. New York: Rizzoli, 1993. 456 p.
7. Історія української архітектури / Асеев Ю.С., Вечерський В.В., Годованюк О.М. та ін., за ред. В.І.Тимофієнка. Київ: Техніка, 2003. 472 с.
8. Alexander, C. A New Theory of Urban Design. New York: Oxford University Press. 1987
9. Carmona M. The place-shaping continuum: A theory of Urban design process. Journal of Urban Design. 19(1): 2–36. 2014
10. Carmona M., Heath T., Ос Т., Tiesdell S. Public places – urban spaces. The dimensions of urban design. Oxford: Architectural Press, 2008. 312 p.
11. Линч К. Совершенная форма в градостроительстве. Москва: Стройиздат, 1986. 264 с.
12. Tranchik R. Finding Lost Spaces. Theories of Urban design. New York: Van Nostrand Reinhold Company, 1986. ISBN 0-442-28399-7.
13. Осиченко Г.О. Концепція парадигми естетики містобудування. Містобудування та територіальне планування. Науково-технічний збірник. Київ: КНУБА, 2014. Вип. 51. С. 413-422.
14. Ідак Ю.В. Основи теорії морфології міста: дис. ... д. арх. Київ, 2020. 473 с.
15. Зитте, К., 1993. Художественные основы градостроительства, Москва :Стройиздат.
16. Олійник О.П. Просторовий синтаксис як інструмент дослідження структури та конфігурації громадського простору. Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. зб. КНУБА. Київ, 2021. Вип. 76. С.195-204
17. Walkability report. The Prince's Foundation, 2020. Access: <https://d16zhuza4xzjgx.cloudfront.net/files/resear-6-walkable-cities-report-digital-1-667394a6.pdf> (date of access 21.03.2021).
18. Oliynyk Olena. Urban Spaces: Falsification vs Identification (Fałsyfikacja i identyfikacja przestrzeni miejskich). In book: Defining the Architectural Space – The Truth and Lie of Architecture.

Politehnika Krakowska, wydział Architektury. Oficyna Wydawnicza Atut – Wrocławskie Wydawnictwo Oświatowe, 2020S.89-96. ISBN 978-83-7977-533-0

**Oliynyk Olena<sup>1</sup>**

*<sup>1</sup>Doctor of Architecture, Associate Professor of Architectural Design*

*National Academy of Fine Arts and Architecture, Kyiv*

archiprestig@gmail.com

orcid.org/0000-0002-6786-0633,

Scopus h-index = 1; Google Scholar h-index = 4

## **FEATURES OF SPATIAL ORGANIZATION OF THE SYSTEM OF PEDESTRIAN ZONES IN THE HISTORICAL CENTER OF KYIV**

**Abstract.** The article substantiates the need to complete the formation of an integrated network of pedestrian spaces in the historic center of Kiev. Now the historic center covers three hills - the Upper Town, Pechersk and Kiev-Pechersk Lavra. However, the problem of creating an integrated network of pedestrian connections in the historic center of Kyiv has not yet been solved, and its formation is one of the urgent tasks today. After all, the creation of a holistic system of pedestrian ways in the historic city makes it possible to increase its tourist potential and ensure the preservation and development of historical and cultural heritage. The author proposes a method of spatial analysis to assess the state of public spaces in the city. The author's comparative analysis of two cities in the UK confirmed the importance and cost-effectiveness of pedestrian public spaces.

It is noted that the existing transport infrastructure of the city of Kyiv does not provide for the formation of new pedestrian zones. The author analyzes the central squares of Kyiv: Independence Square, Troitska, Tolstoy, European, Sofiyska, Mykhailivska, Lvivska and Peremohy Squares in terms of comfortable pedestrian movement and the availability of public places. It turned out that in terms of transport accessibility, they are convenient, but not suitable for pedestrians; by use - have mainly administrative, political functions; sometimes - cultural; by category of comfort - are inconvenient, there are no sanitary conditions, places for sitting, rest, greens; these are mainly transport interchanges; by category of social function - meeting places, commercial spaces; there are no signs of identity. Means of forming a network of pedestrian public spaces and proposals for the design of individual fragments of the city are proposed. The author determines how transit space and stationary spaces are used, whether it is possible to use them as a citywide public space and connect it to the main axis along Volodymyrska and Khreschatyk.

Key words: public spaces; pedestrian spaces; the historical center of Kiev.