

УДК 72.03

Олексій Боборикін

*аспірант при кафедрі теорії, історії архітектури та синтезу мистецтв НАОМА,
науковий керівник: кандидат архітектури, проф. Д. І. Антонюк*

Шляхи реновації міських набережних

Анотація. В статті аналізується еволюційний розвиток Набережного шосе в місті Києві, досліджуються сучасні зарубіжні тенденції реновації міських набережних та визначаються шляхи відродження вітчизняних набережних.

Ключові слова: набережні, еволюція набережних, Набережне шосе в Києві, періоди розвитку набережних.

Постановка проблеми. Розвиток сучасного міського транспорту спричинив багато еколого-містобудівних, функціональних і територіальних проблем, які здебільшого залежать від транспортно-пішохідного конфлікту.

Актуальність дослідження обумовлена сучасними проблемами містобудівної практики освоєння прирічкових територій в містах України. Питання існування та подальшого розвитку таких містобудівних утворень, як набережні, пов'язані з необхідністю розв'язання зазначених проблем, оскільки на їхніх територіях мають бути забезпечені сприятливі умови для відпочинку міського населення та для організації екологічного балансу міста загалом.

Зв'язок авторського доробку з важливими науковими та практичними завданнями. Дослідження виконано відповідно до плану науково-дослідних робіт кафедри теорії, історії архітектури і синтезу мистецтв Національної академії образотворчого мистецтва і архітектури, входить до спектру фундаментальних наукових завдань, які стоять перед сучасною теорією та історією архітектури, перебуває у колі досліджень сучасної архітектури України. Наукові праці вчених А. Г. Большакова, Ю. О. Бондаря, В. М. Вадімова, А. П. Вергунова, В. О. Горохова, М. Ф. Денисова, Л. Б. Лунца та інших присвячені ландшафтному проектуванню, обладнанню міських прирічкових територій, у тому числі набережних.

Зазначення не вирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується стаття. Дослідження особливостей розвитку набережних України в межах великих придніпровських міст в попередній період комплексно не здійснювалося. Дана стаття ілюструє еволюційний аспект цієї теми.

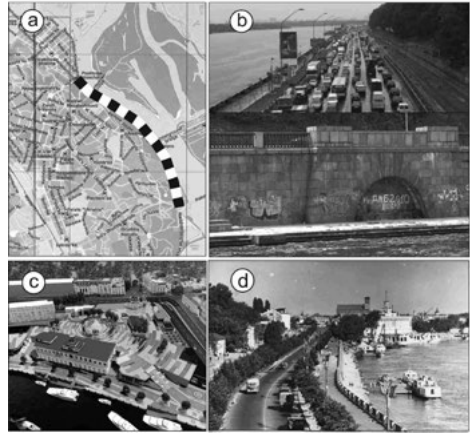
Новизна наукового дослідження полягає в тому, що стаття репрезентує засади еволюції набережних у загальній системі архітектурно-містобудівної та архітектурно-теоретичної спадщини України, а на основі проаналізованих зарубіжних аналогів висувається гіпотеза про спіральність розвитку міських набережних, особливо щодо транспортно-пішохідних зв'язків.

Виклад основного матеріалу.

У сучасній світовій практиці є багато прикладів реновації набережних з урахуванням їхньої позитивної ролі для формування сучасного образу міста та для комфортного користування мешканцями міста. Розвиток транспорту впливає на формування набережних. Дуже часто саме він, поряд з розширенням міст, стає утворюючим чинником для нових набережних. Як засвідчує світовий досвід, будівництво автодоріг уздовж басейнів річок є неприйнятним. Наприклад, спеціалісти-урбаністи з Колумбії, що мають вдалі реалізовані проекти покращення громадських функцій та впровадження пішохідного руху в м.Багота, вважають, що нові дороги не тільки відокремлюють від міст цінні території, а й ускладнюють транспортну ситуацію. Отже, транспортну проблему треба розв'язувати не шляхом будівництва нових доріг, а впровадженням нових технологій в русі громадського транспорту, відмови від підземних переходів, створенням тунелів для автомобілів, відокремлених смуг для руху громадського транспорту, швидкісних автобусів тощо [10].

Набережне шосе в Києві також пов'язане із розвитком транспорту: будівництво Ланцюгового мосту 1855 року спричинило появу набережної вулиці для комунікаційного зв'язку з Подолом [2]. Але саме розвиток транспорту згодом може негативно вплинути на набережну – найважливішу частину прирічкову територію. Нами було проведено дослідження історії київського Набережного шосе (іл. 1), а також декількох зарубіжних набережних, що мають спільні риси. Беручи до уваги, що розвиток набережної відбувається в безпосередньому зв'язку з розвитком транспорту, можна визначити наступні етапи цього процесу: становлення, розвиток, занепад та реновація.

Історія розвитку прибережної річки Чон-гі-Чун в Сеулі (Південна Корея) являє собою революційний приклад сучасного містобудування і урбаністики (іл. 2). Історично Сеул розбудовувався навколо цієї невеликої річки з притоками, що також проходили містом. До XV ст., згідно з давнім свідченням, пові-



Іл. 1. Набережне шосе у м. Києві:
a – розташування Набережного шосе; фрагмент карти Києва (2010 р.);
b – існуючий стан Набережного шосе;
c – фото з проекту реконструкції Поштової площі в Києві;
d – набережна в Києві (фото 50-х років ХХ ст.)

домлялося про закінчення перебудови берегів Чон-гі-Чун. За наказом короля Теджона поглибили її русло, збудували кам'яні набережні та мости. Цей період ілюструє становлення набережних територій.

В наступний період (XV ст. – перша половина XX ст.) відбувся занепад акваторії зазначеної річки. Її на 500 років було перетворено на головну міську стічну канаву, а притоки постачали до Сеула чисту воду. Із збільшенням кількості населення погіршувалася екосистема навколо. У 20-ті роки XX ст., за часів японської окупації, міська влада почала відводити річку під землю відповідно до існуючих на той час сучасних урбаністичних концепцій. Передбачалося, що Чон-гі-чун зрештою зникне з поверхні землі, а територія над нею буде використана для нової столичної забудови. Але ситуація не покращилася, а навпаки, погіршилася – облаштуванням річки не займалися протягом десятиліть. Друга половина XX ст. характеризувалася інтенсивним розвитком транспорту, втім ціною існування Чон-гі-чун – було прийняте радикальне рішення: відвести річку під землю, навколишні нетрі знести, мешканців відселити, збудувати над річкою сучасне міське шосе-фривей, а навколо акваторії створити промислово-торговельну зону. Процес реконструкції тривав 22 роки, головним його результатом стала надсучасна дорога-естакада завдовжки майже 6 кілометрів. Вона мала 4 смуги і проходила над «звичайною» дорогою. Цей проект на той час розглядався як символ повноенного відродження Кореї та її бурхливого економічного зростання. Етап занепаду (кінець XX ст.) характеризується процесами стагнації – екологічні проблеми, шум, загазованість, надмірне скупчення населення призвели до містобудівного тупику.

Етап реновації (початок XXI ст.) набережних Чон-гі-чун та, власне, загальна регенерація території, відбулась революційним шляхом, ілюструючи кращі сучасні футуристичні містобудівні проекти. Новий мер Сеула Лі Мьон Бак запропонував 2001 року неординарне вирішення проблеми: повністю ліквідувати

автомобільну дорогу та естакаду (див. іл. 2); відкрити поверхню річки та рекультивувати її, перетворивши береги на зелені набережні – зони відпочинку. На місці захищеної в бетон канави з'явилася



Іл. 2. Реновація міських берегів річки Чон-Гі-Чун в Сеулі (Корея)

Іл. 3. Реновація
набережної Рейну-
ферштрассе
в Дюссельдорфі
(Німеччина)

зона відпочинку
й культурного до-
звілля. Колишні
опори шляхопро-
воду було збе-
режено та «впи-
сано» в новий
ландшафт. Спеці-
ально для зручно-
сті переходу попе-
рек річки проклали

містки з каменів. Штучні водоспади, фонтани, нічна підсвітка – завдяки цим заходам було реконструйовано Чон-гі-чун.

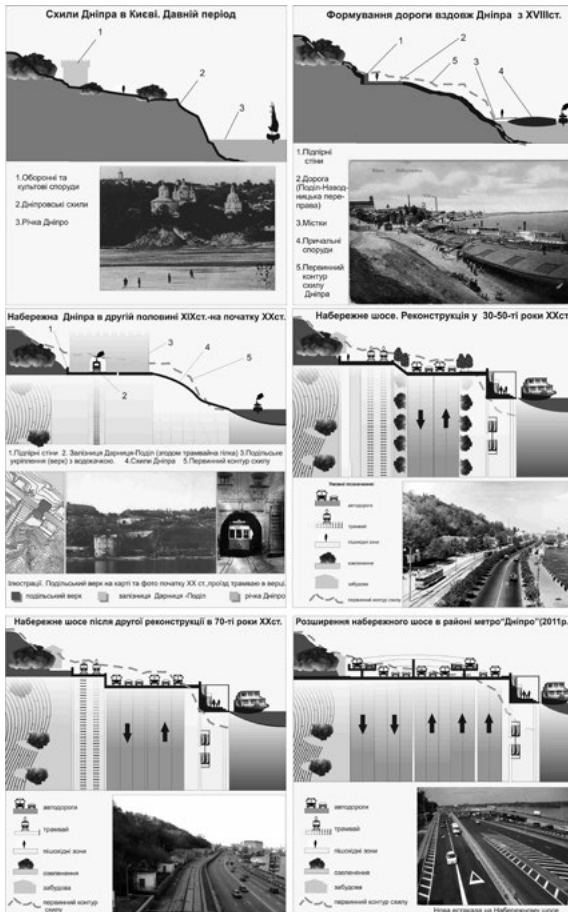
Історичний розвиток прибережної території Чон-гі-чун та її набережних був безпосередньо пов'язаний з розвитком транспорту. Сеульський приклад ілюструє історичну спіральність розвитку прирічкової території: періоди занепаду чергуються з періодами відродження. Так саме відбувається і розвиток набережних (див. іл. 6, а).

Яскравим прикладом реновації є історія набережної р. Рейн у м. Дюссельдорфі (Німеччина). Старовинну дворівневу набережну методично витісняла важлива для розвитку міста дорога, що згодом заблокувала вихід міста до води (іл. 3).

Це символізує період занепаду існування публічного пішохідного простору. Але занепад, в свою чергу, спричинив вибір шляху регенерації через відділення транспорту від пішоходів – будівництво тунелю для транспорту. Муніципалітет інвестував значні кошти у широко відомий 2-кілометровий променад, і таким чином було відновлено транспортно-пішохідну гармонію. За умовами Люневільського мирного договору укладеного 1801 року фортечні мури навколо Дюссельдорфа були знесені. Відразу після цього берег Рейну забудовується, причому будинки зводять безпосередньо на березі річки, що через регулярні повені призводить до підтоплення. Закріплений берег Рейну використовується як причальна набережна.

Етап розвитку у першій половині ХХ ст. характерний формуванням набережної Рейну, що гармонійно поєднувала транспорт з пішохідними шляхами. В 1896 році було відкрито Дюссельдорфський порт. Тому на початку ХХ ст.





Іл. 4. Етапи розвитку Набережного шосе в м. Києві

відпала необхідність використання рейнського берега як причалу, уздовж берегу створюється дворівневий променад-набережна, що на півстоліття стала популярним місцем зустрічей та центром громадського життя біля води.

Етап стагнації (друга половина XX ст.) характеризується занепадом громадської функції набережної через розвиток транспорту. Рейн, по суті, був відгороджений від центру міста автомобільною дорогою. У процесі відновлення міста після Другої світової війни по-новому було організовано автомобільний рух, і берегом Рейну прокладається частина федеральної автомагістралі В1. Таким чином, пішохідна зона уздовж Рейну зникає. У 80-ті роки XX ст. інтенсивний автомобільний рух автомагістраллю призводить до

необхідності побудови тунелю, щоб знову з'єднати місто з річкою.

Етап реновації (з 1993 р.) завершився відродженням пішохідної набережної, що відбулось завдяки спрямуванню транзитного транспорту до підземного тунелю. Дворівневий Рейнський тунель (Reinuserstrasse) завдовжки 1,9 км було відкрито 1993 р. Простір, звільнений від автомобільного руху, дозволив по-новому сформувати Рейнську набережну.

Переможцем конкурсу на нове оформлення її в 1991 р. був визнаний проект архітекторів Н. Фрічі, Б. Шталя та Г. Баума. Оновлена набережна, реалізована

1995 року, отримала першу премію в категорії «Оформлення громадських місць» від Спілки Німецьких архітекторів в 1997 р. Таким чином річку Рейн було знову повернено Дюссельдорфу (див. іл. 3).

Еволюцію транспортно-пішохідних зв'язків набережної р. Рейн в Дюссельдорфі досліджено в графіку «b» (див. іл. 6).

Історія українських набережних має багато спільних рис зі світовими прикладами. Наразі Набережне шосе – автобан безперервного руху, але в історії цієї вулиці був період, коли місто та річка були гармонійно пов'язані (див. іл. 1, d). Сучасна проблематика є спільною майже в усіх українських набережних. Відокремлення особливо цінної для міст прирічкової території промисловими спорудами, приватною забудовою, залізницею та автомобільними дорогами – прикре явище сьогодення.

Набережне шосе в Києві пролягає від Поштової Площі до бульвару Дружби народів і мосту ім. Патона (див. іл. 1, a). У 30, 50, та 80-ті роки ХХ ст. було проведено реконструкції Набережного шосе, внаслідок яких воно набуло сучасного вигляду. Вздовж початку відрізка його з боку Поштової площі існує забудова ХІХ – початку ХХ ст. До Набережного шосе прилучаються міст Пішохідний, міст Метро і узвіз Дніпровський (двічі). На ньому розташовані станції метро «Поштова Площа» та «Дніпро», залізнична станція «Ботанічна», фунікулер та Річковий вокзал [4].

Набережна сформувалася у другій половині ХІХ ст. (іл. 4). Найперші згадки про дорогу вздовж Дніпра біля підніжжя пагорбів можна знайти ще у літописах Нестора літописця Х–ХІІ ст. Дорога слугувала під'їздом до переправи через Дніпро досить довгий час.

У 1761 році у Києві було засновано спеціальну контору для складання пропозицій щодо найнадійнішого закріплення нетвердого берега Дніпра, котрий постійно розмивався плинном річки знизу і струмками талої та дощової води зверху. Щоб запобігти



Іл. 5. Проектні пропозиції щодо реконструкції та забудови Набережного шосе в Києві. 1999–2007

грунтовим зсувам у XIX ст. влаштували дренажні колодязі та підземні водозбірні галереї, які мали дерев'яні кріплення.

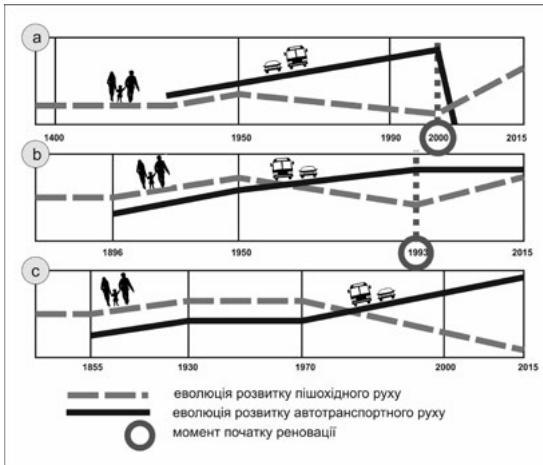
Етап становлення охоплює другу половину XIX ст. – 30 роки XX ст. У 1855 р. разом із появою Ланцюгового мосту через Дніпро, як шлях між ним та Подолом, утворюється Набережне шосе. Транспорт завжди розвивається паралельно з набережними, тож у 50-ті роки XIX ст. тут з'явилася залізниця, що з'єднувала Поділ із Дарницею. Це стало значущим фактором у забезпеченні загальної стійкості схилу. В подальшому залізницю замінив інший вид транспорту – трамвай, що згодом став символом набережної і проіснував тут до 2011 року (див. іл. 4).

Етап розвитку Набережного шосе відноситься до 30–70-х років XX ст. Це період «Гранітної набережної»: у 1935–1938 роках будівництвом капітальної гранітної набережної було завершено закріплення нижньої частини схилів. У 1936 році на березі Дніпра, навпроти однієї з будівель водопровідної станції був встановлений виконаний в натуральну величину макет невеликої ділянки майбутньої гранітної набережної.

Проект першої черги передбачав будівництво трикілометрової набережної від Поштової площі до мосту ім. Євгенії Бош. Сама набережна являла собою шляхову магістраль – шосе завширшки 43 м, яке забезпечувало рух автомобілів, трамваю, гужового, велотранспорту, а також пішоходів. Конструкція самої ж набережної являла собою вертикальну гранітну стіну сім метрів заввишки.

Вона мала укріпити схил від руйнувань, дорогу від паводків та містила чотири сходи-спуски до води. Біля самої води розміщувалася п'ятиметрова прогулянкова горизонтальна тераса зі сходинок до Дніпра (див. іл. 1, b). Більшість цих проектних рішень було втілено, і тривалий час набережна була популярним місцем для відпочинку городян і туристів (див. іл. 1, d).

Етап занепаду спостерігався у 70-ті роки XX ст. – на початку XXI ст. (див. іл. 4). Після реконструкції 70-х та 80-х років набережна зазнала неворотних змін, що



Іл. 6. Графік розвитку транспортно-пішохідного руху для історичних етапів розвитку на прикладі набережних міст:
a – прибережна територія р. Чон-гі-Чун в м. Сеул (Корея);
b – набережна Рейнуфєрштрассе в м. Дюссельдорф;
c – Набережне шосе в м. Києві

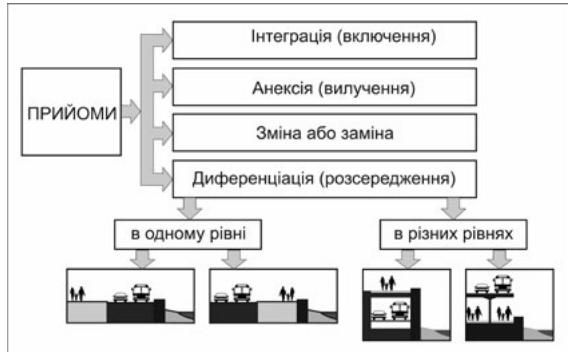
були пов'язані з розширенням її проїзної частини. Це було здійснено за рахунок знесення смуги озеленення з боку Дніпра та звуження пішохідної частини верхньої кромки набережної. Це зробило набережну незатишною та некомфортною для прогулянок. Територіальну пропорцію гармонійного співвідношення транспортно-пішохідних частин її було грубо порушено.

Досить різні явища характеризують етап реновації. Відноситься він до початку ХХІ ст. З одного боку, ведуться полеміки, архітектурні конкурси, громадські обговорення можливості реконструкції, історичної регенерації та забудови Набережного шосе. Вітчизняними та зарубіжними архітекторами виконано багато передпроектних розробок, які можна розділити на групи за кількома принципами (іл. 5).

В цілому це є позитивні явища для повернення міста обличчям до Дніпра. Крім того, реалізується перша спроба щодо наближення пішоходів до набережної шляхом транспортно-пішохідної диференціації – спрямування транспорту в тунель на Поштовій площі.

Сучасний проект передбачає створення пішохідної платформи над автодорогою біля Річкового вокзалу і має бути повністю реалізованим 2015 року (див. іл. 1, с). Також в генплані розвитку Києва до 2020 року передбачено тунель – дублер Набережного шосе, що міг би сприяти видаленню транзитного транспорту з київської набережної [5]. На практиці ж відбувається нарощування транспорту по Набережному шосе. В 2010 році воно було перегороджено відбійником, 2011 року набережна зазнала ще більшого розширення за рахунок демонтажу трамвайних колій у зв'язку із будівництвом дворівневої розв'язки біля станції метро «Дніпро»; 2013 року знято останній світлофор. Набережна перетворилась на потужну автомагістраль. Нижня трикілометрова пішохідна частина її має замало зв'язків із верхнім містом і практично відрізнена від міста. Наразі набережна являє собою територію, повністю виключену з громадського життя.

У графіку «с» (див. іл. 6) представлено історію взаємодії та розвитку транспорту і пішохідного руху у кожний історичний період розвитку Набережного шосе в м. Києві. На сучасному етапі можна чітко прослідкувати занепад пішо-



Іл. 7. Архітектурно-просторові прийоми для розв'язання транспортно-пішохідного конфлікту міських набережних (пропозиція)

хідних зв'язків, натомість спостерігається стрімкий розвиток автотранспорту.

Головні висновки. Для Набережного шосе в Києві є декілька шляхів реновації. Транспортно-пішохідний конфлікт можна вирішити, застосовуючи певні прийоми (іл. 7). Один з них – рівнева транспортно-пішохідна диференціація, що передбачає розосередження руху транспорту і пішоходів. Відомо, що поєднання прогулянкової і транспортних функцій на одній набережній можливе шляхом будівництва автотунелю з експлуатованою покрівлею-променадом, як це зроблено в Дюссельдорфі. Також можливим є засіб інтеграції нових видів транспортного зв'язку або заміни автотранспорту громадським. Варіант транспортної анаексії є найбільш радикальним і потребує детального аналізу транспортної ситуації в місті та чималого інвестування, але, як свідчить досвід реновації прибережних територій р. Чон-гі-Чун в Сеулі є цілком прийнятним.

Усі ці засоби можуть взаємно поєднуватися та доповнюватися залежно від місцевих факторів впливу на архітектурно-просторову структуру набережної. Порівняльний аналіз еволюції набережних (див. іл. 6) доводить, що Набережне шосе у Києві знаходиться тільки на порозі реновації.

Перспективи використання результатів дослідження. Таким чином, на часі прийняття вірного шляху реновації Набережного шосе в Києві, треба лише правильно застосувати світовий містобудівний досвід. Щодо набережних інших українських міст, еволюція яких перебуває тільки на початкових етапах або які зараз тільки проєктуються, цілком ймовірно є використання та впровадження принципу територіальних пропорцій з гармонізованим транспортно-пішохідним співвідношенням. У майбутньому це допоможе запобігти глобальним реконструкціям набережних з метою повернення міст обличчям до річки.

1. *Берлінський М. Ф.* Історія міста Києва / АН УРСР. Археограф. комісія, Ін-т археології, Ін-т історії України. Підг. тексту до друку, передмова та комент. М. Ю.Брайчевського / М. Ф. Берлінський. – Київ: Наук. думка, 1991. – 320 с.

2. *Боборикін О. С.* Передумови виникнення набережних (на прикладі м. Києва) / О. С. Боборикін. // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – Київ: КНУБА. – 2013. – №32. – С. 219–223.

3. *Боборикін О. С.* Тенденції розвитку набережних (на прикладі м. Києва) / О. С. Боборикін. // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – Київ: КНУБА. – 2013. – № 33. – С. 217–220.

4. *Вулиці Києва.* Довідник / За ред. А. В. Кудрицького. – Київ: Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 1995. – 352 с.

5. *Генеральний план міста Києва на період до 2020 р.* Основні положення / Київська міська державна адміністрація; АТ «Київпроект» інститут «Київгенплан». – Київ, 2002. – 69 с.

6. *Денисов М. Ф.* Набережные / М. Ф. Денисов. – Москва: Стройиздат, 1982. – 148 с.

7. *Кальницький М. Б.* Нариси з історії Києва / М. Б. Кальницький. – Київ: Генеза, 2002. – 384 с.

8. *Лишанський Е.* Набережная должна быть пространством для размещения значимых общественных объектов [Електронний ресурс] / Е. Лишанский // Княжий Затон. – 2011. – Режим доступу до ресурсу: <http://k-z.kiev.ua/guests/24495>.

9. *Лук'янчук С.* Знищити дорогу і збудувати річку. Як це зробили в Сеулі і як це можна зробити в нас [Електронний ресурс] / С. Лук'янчук // <http://texty.org.ua/>. – 2012. – Режим доступу до ре-

супсу: <http://texty.org.ua/pg/article/newsmaker/read/36349>.

10. Пеньялоса Е. Як збудувати місто, в якому варто жити. Лекція [Електронний ресурс] / Е.Пеньялоса // <http://texty.org.ua/>. – 2012. – Режим доступу до ресурсу: <http://texty.org.ua/pg/article/newsmaker/read/35559>.

Пути реновации городских набережных

Алексей Боборыкин

Аннотация. В статье анализируется эволюция развития Набережного шоссе в Киеве, исследуются зарубежные тенденции реновации городских набережных и определяются прогнозы возрождения отечественных набережных.

Ключевые слова: набережные, эволюция набережных, Набережное шоссе в Киеве, периоды развития набережных, пути реновации.

Renovation ways of urban waterfronts

Oleksiy Boborykin

Abstract. The article analyzes the evolution of Naberezhne highway in Kiev, studied modern foreign renovation tendencies of urban waterfronts and determined to regain domestic embankments. The article represents the principles of evolution the embankments in overall town-planning system in architectural and theoretical heritage of Ukraine and analyzed on the basis of their foreign counterparts hypothesis of spiralnist development of urban waterfronts, especially for transport and pedestrian communication. The development of modern urban transport caused many environmental and urban planning, functional and regional problems, most of them are made by transport and pedestrian conflict. In areas such complex urban structures like embankments should be provide with favorable conditions for recreation for urban and ecological balance of the city. Considering the development of the waterfront is in the direct connection with the transport, we can define the next stages of evolution quays: the formation, development, decline and refurbishment. There are several ways to renovation for Naberezhne highway in Kiev. Transport conflict can be solved by using certain techniques. One of them is – one level transport and pedestrian differentiation, which involves the dispersal of traffic and pedestrians. It is known that the combination of promenade and transport functions at a waterfront is possible by the construction of the tunnel with roof-exploited area, as is made in Dusseldorf. Also it is possible to integrating new types of transport connections or replacing public transport. Alternative transport annexation is the most radical and requires a detailed analysis of the transport situation in the city and considerable investment, it is quite acceptable as Jong-Ki-Jung river`s experience in Seoul shows.

All these features can be combined and supplemented depending on local factors influencing the architectural – spatial structure of the

waterfront. Comparative analysis of the evolution of embankments proves that Naberezhne highway in Kiev is just on the verge of renovation.

Key words: embankments, embankments evolution, Naberezhne highway in Kiev, renovation ways, urban waterfronts.