

Динаміка змін міського ландшафту впродовж останнього десятиріччя

Анастасія Бойправ, студент, Вікторія Камінська, студент, Юлія Романович, студент,

Галина Агєєва, к. т. н., с. н. с., доцент

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

АНОТАЦІЯ

Наведені результати дослідження динаміки змін міського ландшафту та їх впливу на візуальне сприйняття знакових об'єктів, розташованих на території Національного авіаційного університету (НАУ). За результатами візуального аналізу виявлені найкращі точки візуального сприйняття літака «Анатра»; зони порушення візуальної єдності складових території НАУ та конфлікту сприйняття нового об'єкту, функціональне призначення та кольорове вирішення якого не відповідають місцю розташування.

Ключові слова: містобудування, міський ландшафт, планувальна організація, візуальне сприйняття, візуальне оточення

1. ВСТУП

Регулювання висотності забудови є важливою складовою містобудівної діяльності, спрямованою на припинення порушень та збереження середовища, панорам і силуетів історичних районів міст під час будівництва нових висотних будинків або реконструкції існуючих будівель з надбудовою додаткових поверхів, тощо [1 - 3].

Київ, розташований по обидва береги р. Дніпро – на високому правому та на низинному лівому. Понад 20 км в межах міста береги ріки мають особливості рельєфу, які формують панорамні фронти та перспективи вулиць на тлі природних ландшафтів [3]. Безсистемне втручання у забудову території міста висотними будівлями погіршує візуальне сприйняття панорам та перспектив, призводить до порушення природних ландшафтів та втрати автентичності історичного середовища [3, 4]. Не виключенням є й фрагменти міських ландшафтів, складовими яких є ландшафти житлових районів, парків, закладів вищої освіти тощо.

2. МЕТА РОБОТИ

Оприлюднити результати досліджень динаміки змін міського ландшафту та їх впливу на візуальне сприйняття знакових об'єктів, розташованих на території НАУ.

Дослідження виконані студентами спеціальності 191 «Архітектура та містобудування» НАУ під час вивчення навчальної дисципліни «Теорія містобудування» упродовж 2019-2020 навчального року [5].

3. ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ

Територія НАУ площею 72 га має складний рельєф. При її забудові та під час благоустрою враховані особливості природного каркасу. Вона межує з міським парком «Відрадний», просвітницьким музеєм просто неба «Мамаєва Слобода», магістральною вулицею – просп. Любомира Гузара, дорогами загальноміського значення (просп. Відрадний, вул. Гарматна), житловою забудовою (вул. Героїв Севастополя, вул. Михайла Донця). Упродовж 1960-1980 років побудовані основні навчальні корпуси, гуртожитки, житлові будинки, Центр культури та мистецтв

(ЦКМ) та ін. [6]. Будівля головного корпусу №1 має статус ційно виявленого об'єкта історико-культурної спадщини. Функціональні зони території мають різні показники цільності забудови. Найбільш забудовані навчальна, навчально-дослідницька, фізкультурно-спортивна та житлова зони. Планувальне рішення території НАУ має свої особливості, які передбачені початковим рішенням, відкориговані під час розбудови та експлуатації. При забудові максимально використаний (збережений) природний каркас. Висотною домінантою забудови є 16 поверховий навчальний корпус №8, побудований у 1973-1976 роках. Ця будівля довгі роки була висотною домінантою забудови непарної сторони просп. Любомира Гузара, сформованої п'ятиповерховими житловими будинками перших масових серій. Є об'єкти, які за своїм функціональним призначенням відображають галузеву спрямованість НАУ. Це, насамперед, – двох прогонний ангар (корпус №11) з розмірами у плані 120x60 м, побудований та введений у експлуатацію у 1982 році. Другий об'єкт – найбільша в Україні аеродинамічна труба малих швидкостей (корпус №9).

Проста неба розташовані два літаки:

– військово-транспортний АН-26 у курдонері навчальних корпусів 8 та 8-а, поруч з Приймальною комісією. Встановлений у 2003 році;

– репліка першого українського серійного літака «Анатра» виробництва Одеського літакобудівельного заводу Артура Анатри 1915-1917 років [6]. Встановлений у 2004 році на території внутрішнього двору навчальних корпусів №8 та 8-а, поруч з «Площею знань» перед будівлею ЦКМ, де проводяться посвята першокурсників у студенти, свято останнього дзвоника для випускників аерокосмічного ліцею НАУ, інші культурно-просвітницькі заходи (рисунок 1). Кольорове вирішення літврей літака – у кольорах державного прапора України.

З моменту встановлення літаки стали центром фан-зон та прикрашають не одну тисячу фотознімків абітурієнтів, студентів, випускників НАУ та гостей університету.

Об'єктом дослідження є ділянка внутрішнього простору території НАУ, яка межує з ЦКМ, корпусами №8, 8-а та 12, її планувальна організація (рисунок 1) та зміни її візуального сприйняття після будівництва багатоповерхових житлових будинків на парній стороні вул. Михайла Донця. Домінантою ділянки є літак, встановлений на постаменті та орієнтований у бік входу на

територію НАУ з боку Приймальної комісії (просп. Любомира Гузара). Довжина літака – 7,5 м, розмах крил – 11,0 м. Ось літака співпадає з напрямом головної транзитної пішохідної доріжки довжиною 200 м, яка веде від входу на територію НАУ з боку просп.Любомира Гузара до примикання з внутрішньою дорогою (рисунок 1). За результатами візуального аналізу виявлені найкращі точки сприйняття об'єкта (рисунок 1, 2).



Рисунок 1. Схема розташування точок найближчого візуального сприйняття літака «Анатра»



Рисунок 2. Схема розташування точок віддаленого візуального сприйняття літака «Анатра»



Рисунок 3. Панорамний фронт візуального сприйняття літака «Анатра»

Виявлена ситуація, коли «живописним» фоном для літака служить 25-поверхова житлова забудова парної сторони вул. Михайла Донця (рисунок 3). Будівництво останньої впродовж 2010-2015 років було спрямовано на вирішення проблемних питань забезпечення житлом, але значно змінило висотний силует забудови не тільки території НАУ, але й житлового масиву «Відрадний». Кольорове вирішення (біле-зелене-оранжеве) забудови різко контрастує з літвесею літака та разом з поверховістю

порушують візуальну єдність складових ділянки внутрішнього простору території НАУ. Нажаль, ця найгірша для сприйняття ситуація виникає під час руху головною транзитною пішохідною доріжкою. «Блакитні лінії» фонові для літака житлової забудови дозволяють відтворити динаміку змін візуального сприйняття об'єкту під час руху транзитною пішохідною доріжкою – див. співвідношення висот об'єктів (2:1; 1:1; 1:2; 1:2,5) на відстані 2, 6, 12 та 18 м від літака відповідно (рисунок 3).

4. ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

1. Територія НАУ є складовою міського ландшафту Солом'янського району, яка була сформована впродовж 1960-1980 років під час забудови житлового масиву «Відрадний».

2. Поєднання природних і антропогенних складових для забезпечення навчального процесу дозволило отримати унікальний за містобудівними рішеннями комплекс НАУ, який виконує додаткові для мешканців району розташування функції, зокрема, покращення екологічного стану довкілля.

3. Подальший розвиток житлового масиву «Відрадний», з яким межує НАУ, супроводжувався не тільки додатковим впливом на соціальну структуру району, зростанням рекреаційного навантаження на природні комплекси, але й змінив міський ландшафт. Зокрема, будівництво комплексу 25-поверхових будинків впродовж 2010-2015 років дозволило вирішити, з одного боку, проблемні питання забезпечення житлом, з іншого, – значно змінило висотний силует забудови не тільки території НАУ, але й житлового масиву «Відрадний».

4. Зміна візуального оточення території НАУ призвела до певного візуального дискомфорту, конфлікту сприйняття нового об'єкту – висотної домінанти, функціональне призначення та кольорове вирішення якої не відповідає місцю розташування.

Список літератури

- [1] Апостолова-Сосса Л. О. До питання забезпечення збереження історичних панорам міст. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2017. Вип. 47. С.4-8.
- [2] Плешкановська А. М. «Червоні», «блакитні», «жовті» та «зелені» лінії: до питання практики просторової детермінації в містобудівній документації. *Містобудування та територіальне планування*. 2020. Вип. 73. С. 213-232.
- [3] Клюзко В. М. Містобудівні проблеми висотного будівництва в м. Києві. *Містобудування та територіальне планування*. 2012. Вип.13. С.179-188.
- [4] Духовичний Г. Київ та «Гінесс» – наші беззаперечні світові анти-рекорди (гордість чи ганьба?). *КиївВласть* : веб-сайт. URL: <http://kievvlav.com.ua/mind/kiiv-taginessnashi-bezapperchni-svitovi-anti-rekordi-gordist-chi-ganba-1> (дата звернення: 05.11.2020).
- [5] Чемакіна О. В., Агєєва Г. М., Бжезовська Н. В. Теорія містобудування : практикум. Київ : НАУ, 2018. 36 с.
- [6] Національний авіаційний університет: Літопис / М. С. Кулик та ін.; За ред. М. С. Кулика. – Київ : НАУ-друк, 2010. 368 с.