

DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2019.55.323-340>

УДК 728.03

Товбич Валерій Васильович,

*д. арх., проф., зав. каф. Інформаційних технологій в архітектурі,
Київський національний університет будівництва та архітектури*

tovbych@gmail.com

orcid.org / 0000-0002-4794-4944

Куліченко Наталія Вікторівна,

*Ст. викладач каф. Основ архітектури,
Придніпровська державна академія будівництва та архітектури*

n.kulichenko@ukr.net

orcid.org / 0000-0002-2080-6488

Сисойлов Микола Валентинович,

*к.т.н., доцент,
Придніпровська державна академія будівництва та архітектури*

ging138@gmail.com

orcid.org / 0000-0003-1205-0382

КОНЦЕПТУАЛЬНО-МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗУПИНОЧНО-ПРИЗУПИНОЧНИХ ТЕРИТОРІЙ МІСТ

Анотація: розглядаються загально-методичні питання, що стосуються проблем та засад формування зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії – як самостійних структурних одиниць сучасного середовища життєдіяльності населення. При цьому за основу формування новітньої концепції зупинично-призупиночних територій береться узагальнений варіаційний системний (варіаційно-демоекосистемний) підхід, що варіаційно узагальнює демоекосистемний підхід, уперше введений у науку проф. Лавриком Г.І. на випадок цілеспрямованого обґрунтування, формування та архітектурно-планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії.

Ключові слова: архітектурне планування, зупиночно-призупиночна мережа, зупиночно-призупиночний коридор, екосистема, зупиночно-призупиночний діаметр, зупиночно-призупиночне коло, зупиночно-призупиночний радіус, демоекосистемний зонінг, варіаційний зонінг зупиночно-призупиночних територій міст та поселень, демоекосистемний аналіз, варіаційно-демоекосистемний підхід.

Постановка проблеми. Сталий розвиток міст відноситься до однієї з найголовніших сучасних проблем та водночас і задач Людства. Як

підкреслюється в роботі [10], у сталому розвитку поселень різного рівня ієрархії «транспортні мережі стали чи не найголовнішим містобудівним фактором». При цьому встановлюється і науково обґрунтовується, що «їхня взаємодія, в результаті якої формуються системи багатofункціональних транспортних вузлів, визначальним чином впливає на розвиток структури міст». І це справедливе твердження стосується не тільки багатofункціональних транспортних вузлів, але й зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії, які виділяються у самостійний структуроутворюючий компонент середовища життєдіяльності населення, зокрема, міст. При цьому багатofункціональні транспортні вузли можуть цілком або частково входити до складу зазначених зупиночно-призупиночних територій. В цій же роботі наводиться і структура руху та накопичень знань, що стосуються архітектурної діяльності в цілому, а оскільки діяльність зупиночно-призупиночного градієнта також відноситься до ієрархічно-підпорядкованого підвиду архітектурної діяльності, то узагальнена структура градієнта ЗПТ, розглянутого у цій праці, однозначно має підпорядкований ієрархічний вид, представлений на рис. 1.

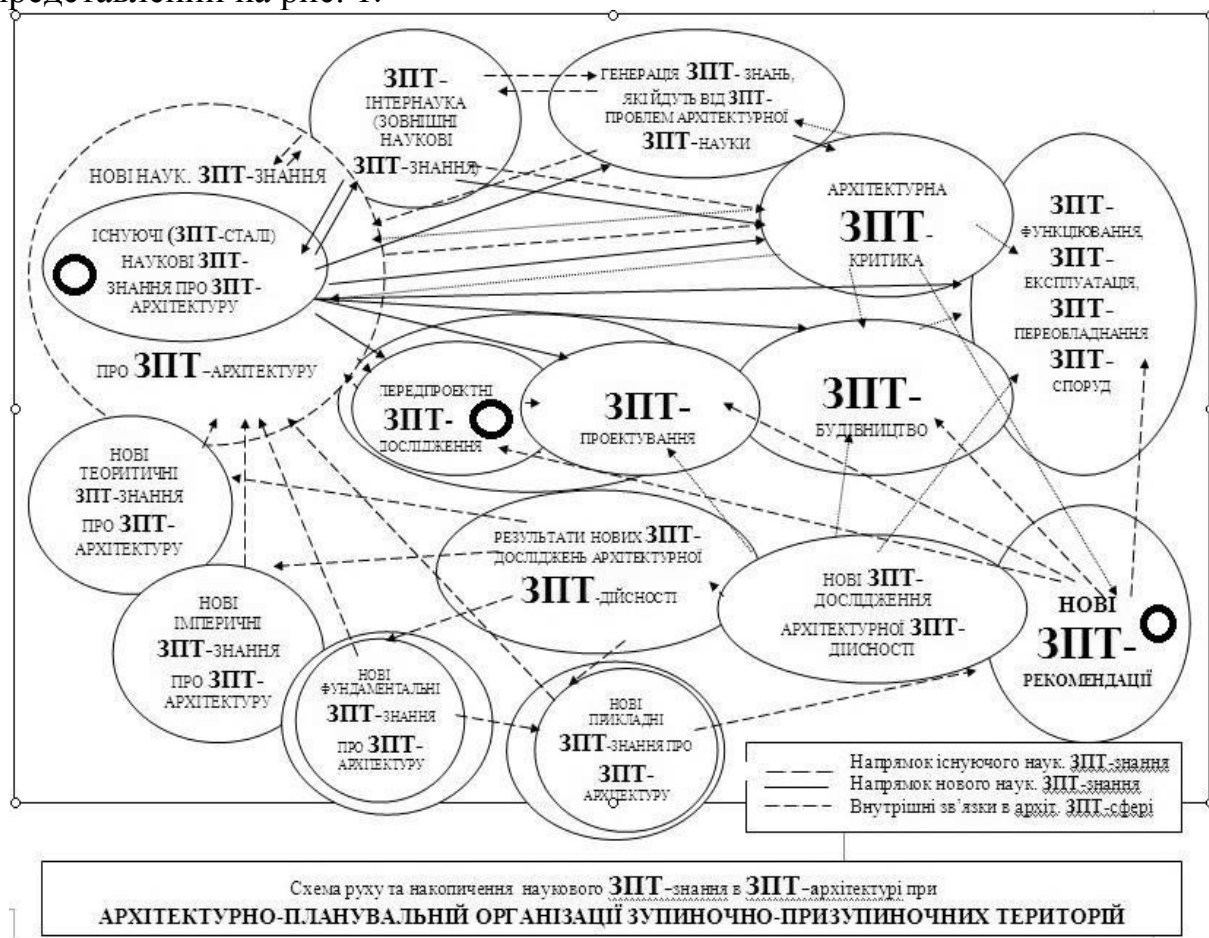


Рис.1. Структура архітектурної діяльності зупиночно-призупиночного градієнта

При цьому приставка «ЗПТ» означає, що розглядаються ті фактори і параметри (явища чи об'єкти), що безпосередньо стосуються процесу формування та сталого розвитку ієрархічно-субпідрядного каркаса зупиночно-призупинчних територій міст та поселень різного рівня ієрархії, зокрема, їхньої архітектурно-планувальної організації. Наприклад, представлений термін «ЗПТ-споруда» означає, що розглянута споруда (як існуюча, так і та, що проектується чи підлягає процесу повної чи часткової реконструкції, чи хоча б часткового перепланування, перепрофілювання тощо) віднесена до розглянутої зупиночно-призупиночної території.

Сучасний стан дослідження проблеми. Сучасний стан наукового розгляду питань архітектурно-містобудівної організації зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії – загалом – стисло можна охарактеризувати такими трьома умовними градієнтами: «стихійно-безконцептуальний», «спеціалізовано-фрагментарний» та «вибірковий». Що мається на увазі: проаналізувавши широке коло науково-теоретичних робіт, що в тій чи іншій мірі торкаються питань, цілей та задач поставленого дослідження, можна стверджувати, що умовно ці роботи можна поділити на дві великі відокремлені групи, де розглядаються питання, що присвячені як формуванню природних каркасів (з низкою зупиночно-призупиночних територій) історичних міст на основі ландшафтно-гідрографічної мережі [1-9], так і еколого-містобудівному розвитку нещодавно освоєних територій – як в нових, так і в історичних місцях та містах [10-21]. При цьому, як зазначалося вище, всі наукові праці за даною тематикою можна класифікувати і з іншого боку, а саме – з позиції цілеспрямованого розгляду питань архітектурно-планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії. З трьох зазначених вище умовних градієнтів – останній, «вибірковий», має найменшу потужність, оскільки висвітлення цілеспрямовано-спеціалізованого градієнта ЗПТ у структурі поселень (наскільки це відомо авторам) ніким не проводилося. І справа не стільки у специфічності терміну ЗПТ-градієнта, скільки у самій концепції ЗПТ, яка чітко ніким не сформульована. А тому – всі інші групи наукових праць з цього питання умовно визначаються як «стихійно-неконцептуальні» та «спеціалізовано-фрагментарні». До речі, до останньої відносять і всі нормативні документи, закони та державні будівельні норми та міжнародні стандарти, в яких розглядаються (хоча б фрагментарно, бо у багатьох працях сама зупинка традиційно трактується як мала архітектурна форма) спеціалізовані питання зупиночного та призупиночного градієнтів розвитку міст та поселень різного рівня ієрархії.

Виклад основного матеріалу. В результаті проведеного аналізу цілого кола робіт та досліджень (загальним обсягом понад 3000 робіт), що тим чи іншим чином торкаються аспектів ЗПТ та ЗПТ-градієнтів різного рівня ієрархії (включаючи і патентні дослідження як України, так і країн світу: Німеччини, США, Китаю, Бельгії, Франції, Англії, Нідерландів тощо) авторами встановлена необхідність не тільки удосконалення розповсюдженого комплексного підходу, але й цілеспрямованого впровадження системного дослідження зупиночно-призупиночних територій міста як складного ієрархічного об'єкта, що формується та функціонує на різних ієрархічно-територіальних рівнях і складається під впливом варіаційно-коливних демографічних, виробничих, соціокультурних та інших соціально-економічних процесів. Зокрема, авторами підготовлено об'ємне ілюстроване видання "Практичний досвід та сучасні тенденції формування міських зупиночно-призупиночних територій міст світу", де проведено детальний аналіз проектного досвіду формування зупиночно-призупиночних територій великих поселень на прикладі таких міст світу, як Сан-Франциско, Лондон, Прага, Бостон, Мадрид, Пекін, Мінськ, Сінгапур та інших.

Це дозволило визначити найсучасніші тенденції формування зупиночно-призупиночних територій на сучасному етапі розвитку містобудівних систем: а) формування функціонально-планувальної структури та комплексної системи функціонально-архітектурних просторів зупиночних та призупиночних місць у взаємозв'язку із транспортною інфраструктурою; б) створення зупиночно-призупиночних кільцевих структур та зелених діаметрів міст як суцільної ландшафтно-оточуючої зони (з одночасною реабілітацією долин та русел річок); в) цілеспрямоване примусове створення відкритих і озелених просторів, що можуть виконувати додаткову функцію як гармонізації зупиночно-призупиночних територій, так і управління транспортно-функціональними та людськими потоками; г) впровадження архітектурно-містобудівних документів – зелених концепцій, зелено-водних стратегій, планів, програм – для гармонійного управління містобудівним розвитком зупиночно-призупиночних територій міста. При цьому формується і ціла низка нових ключових понять та термінів, зокрема: архітектурне планування ЗПТ, зупиночно-призупиночна мережа, зупиночно-призупиночний коридор, екосистема ЗПТ, зупиночно-призупиночний діаметр, зупиночно-призупиночне коло, зупиночно-призупиночний радіус, демоекосистемний зонінг ЗПТ; варіаційний ЗПТ-зонінг зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії, демоекосистемний аналіз ЗПТ та варіаційно-демоекосистемний підхід до ЗПТ. Усі нововведені терміни та поняття органічно розширюють їхні основні загальноприйняті аналоги, які адаптуються

до розгляду питань, що стосуються архітектурно-планувальній організації зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії.

На засадах здійсненого аналізу визначено основні задачі функціонально-планувальної організації зупиночно-призупиночних територій на сучасному етапі: а) архітектурно-планувальні: повернення зелених зупиночно-призупиночних просторів місту (зокрема, на тлі повернення водойм місту); функціональна адаптивність міського середовища до коливних демографічних, соціально-економічних та кліматичних змін; б) виробничі: усунення виробничих транспортних потоків зі структури зупиночно-призупиночних територій міста; в) соціальні: створення нових громадсько-публічних просторів у структурі зупиночно-призупиночних територій; формування гармонійного психологічного комфорту шляхом збільшення можливостей для спостереження за живою природою і природними явищами в умовах зупиночно-призупиночних просторів міста; г) рекреаційні: створення нових рекреаційних просторів у структурі зупиночно-призупиночних територій; відкриття містянам доступу до дзеркала води (як мінімум, фонтанів; як максимум, де це можливо, водоймищ та річок); д) комунікаційні: надання зупиночно-призупиночним територіям міста сучасної комунікаційної якості, починаючи з рекламно-комунікаційного градієнта і закінчуючи комунікаційною адаптацією простору до потреб містян із особливими потребами.

Окрім зазначеного вище, авторами також підготовлено до видання об'ємну працю "Проблеми і передумови планувальної організації зупиночно-призупиночних територій в містах України", де проаналізовано (з вказаних позицій) зупиночно-призупиночні території в містах України, зокрема, на прикладах міст Києва, Дніпра (бувний Дніпропетровськ), Кривого Рогу, Краматорська, Павлограда, Слов'янська, Алушти, Одеси, Генічеська, Харкова, Львова, Донецька та ін. Визначено основні конфліктні ситуації архітектурно-містобудівної організації функціонально-архітектурних просторів зупиночно-призупиночних територій міста (зокрема, функціонально-планувальні, соціально-демографічні та інженерно-економічні), що зумовлюють пригнічення їхнього локально-демоекосистемного (локально-виробничого, локально-соціального, локально-рекреаційного та локально-комунікаційного) потенціалу та культурно-соціологічні можливості – з точки зору гармонійного розвитку узагальненого демоекосистемного простору міста в цілому. Саме демоекосистемний підхід дозволив провести як систематизацію, так і класифікацію основних конфліктних ситуацій архітектурно-містобудівної організації функціонально-архітектурних просторів зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії. У цілому, якщо характеризувати стисло (представлена ціла низка ілюстрованих ієрархічно-

підпорядкованих таблиць), ці конфліктні ситуації також підрозділяються на чотири градієнти: виробничий, соціальний, рекреаційний та комунікаційний градієнти, що безпосередньо визначається прийнятою концепцією на тлі розгляду простору ЗПТ як локалізованого демоекосистемного простору відповідного рівня ієрархії.

Саме на цій двоєдиній концептуально-демоекосистемній основі визначено головні та другорядні конфліктні ситуації архітектурно-містобудівної організації функціонально-архітектурних просторів зупиночно-призупиночних територій міста (зокрема, функціонально-планувальні, соціально-демографічні та інженерно-економічні), внаслідок яких пригнічується їхній локально-демоекосистемний (локально-виробничий, локально-соціальний, локально-рекреаційний та локально-комунікаційний) потенціал та культурно-соціологічні можливості – з точки зору гармонійного розвитку узагальненого демоекосистемного простору міста в цілому.

Така двоєдина концептуально-демоекосистемна підоснова дозволяє системно класифікувати та формувати принципово нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії, оскільки закладається та розкривається системна (демоекосистемна) суть загальної методики проведення досліджень зазначеного градієнта ЗПТ.

Зокрема, нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії – у цілому – підрозділяються на чотири головних градієнти, серед яких:

нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) виробничого градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетними визначаються «виробничий», «соціальний», «рекреаційний», «комунікаційний» аспекти архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини.

Окрім цих чотирьох основних (де визначено один головний градієнт ЗПТ), існують ще і другорядні новітні методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії, які – у цілому – підрозділяються на декілька другорядних, серед яких: I) другорядні з одним головним і одним субпідрядним градієнтами ЗПТ; II) другорядні з одним головним і двома субпідрядними градієнтами ЗПТ; III) другорядні з одним головним і трьома субпідрядними градієнтами ЗПТ; IV) другорядні з двома головними та рівноправними градієнтами ЗПТ; V) другорядні з трьома головними та рівноправними градієнтами ЗПТ; VI) другорядний з чотирма головними та рівноправними градієнтами ЗПТ.

Зокрема, до першої групи «Другорядні з одним головним і одним субпідрядним градієнтами ЗПТ» відносять 12 напрямів (чотири по три), де напрями 1-3 сформовані на основі головного виробничого градієнта ЗПТ; напрями 4-6 – головного соціального градієнта ЗПТ; напрями 7-9 - головного рекреаційного градієнта ЗПТ; напрями 10-12 - головного комунікаційного градієнта ЗПТ. Отже, до першої групи відносять:

1) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) виробничо-соціального градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «виробничо-соціальний» аспект архітектурно-планувального розвитку даної території чи її частини: зокрема, виробничий аспект є визначально-головним, а соціальний – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові виробничі та субпідрядні соціальні параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «виробничо-соціальному» градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «виробничо-соціального» напрямку ЗПТ;

2) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) виробничо-рекреаційного -градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «виробничо-рекреаційний» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини: зокрема, виробничий аспект є визначально-головним, а рекреаційний – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові виробничі та субпідрядні рекреаційні параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «виробничо-рекреаційному» градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «виробничо-рекреаційного» напрямку ЗПТ;

3) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) виробничо-комунікаційного градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «виробничо-комунікаційний» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини: зокрема, виробничий аспект є визначально-головним, а комунікаційний – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові виробничі та субпідрядні рекреаційні параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «виробничо-соціальному» градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «виробничо-комунікаційного» напрямку ЗПТ;

4) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі)

соціально-виробничого градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «соціально-виробничий» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини: зокрема, соціальний аспект є визначально-головним, а виробничий – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові соціальні та субпідрядні виробничі параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «соціально-виробничому» ЗПТ-градієнті конкретизації методики цього «соціально-виробничого» ЗПТ-напряму;

5) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) соціально-рекреаційного градієнта ЗПТ. Про цьому пріоритетним визначається «соціально-рекреаційний» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини: зокрема, соціальний аспект є визначально-головним, а рекреаційний – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові соціальні та субпідрядні рекреаційні параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «соціально-рекреаційному» градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «соціально-рекреаційного» напряму ЗПТ;

6) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) соціально-комунікаційного градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «соціально-комунікаційний» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини: зокрема, соціальний аспект є визначально-головним, а комунікаційний – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові соціальні та субпідрядні комунікаційні параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «соціально-комунікаційному» ЗПТ-градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «соціально-комунікаційного» напряму ЗПТ;

7) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) рекреаційно-виробничого градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «рекреаційно-виробничий» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини: зокрема, рекреаційний аспект є визначально-головним, а виробничий – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові рекреаційні та субпідрядні виробничі параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «рекреаційно-виробничому» ЗПТ-градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «рекреаційно-виробничого» напряму ЗПТ;

8) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) рекреаційно-соціального градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «рекреаційно-соціальний» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини: зокрема, рекреаційний аспект є визначально-головним, а соціальний – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові рекреаційні та субпідрядні соціальні параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «рекреаційно-соціальному» градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «рекреаційно-соціального» напрямку ЗПТ;

9) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) рекреаційно-комунікаційного градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «рекреаційно-комунікаційний» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ території чи її частини: зокрема, рекреаційний аспект є визначально-головним, а комунікаційний – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові рекреаційні та субпідрядні комунікаційні параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «рекреаційно-комунікаційному» градієнті ЗПТ- конкретизації методики цього «рекреаційно-комунікаційного» напрямку ЗПТ;

10) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) комунікаційно-виробничого градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «комунікаційно-виробничий» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ її частини: зокрема, комунікаційний аспект є визначально-головним, а виробничий – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові комунікаційні та субпідрядні виробничі параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «комунікаційно-виробничому» градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «комунікаційно-виробничого» ЗПТ-напрямку ;

11) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) комунікаційно-соціального градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «комунікаційно-соціальний» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини: зокрема, комунікаційний аспект є визначально-головним, а соціальний – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові

комунікаційні та субпідрядні соціальні параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «комунікаційно-соціальному» градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «комунікаційно-соціального» ЗПТ-напряму;

12) нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) комунікаційно-рекреаційного градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним визначається «комунікаційно-рекреаційний» аспект архітектурно-планувального розвитку ЗПТ чи її частини: зокрема, комунікаційний аспект є визначально-головним, а рекреаційний – визначально-субпідрядним, що встановлює додаткові комунікаційні та субпідрядні рекреаційні параметри, акценти, обмеження та пріоритети у загальному «комунікаційно-рекреаційному» градієнті ЗПТ конкретизації методики цього «комунікаційно-рекреаційного» ЗПТ-напряму.

Отже, до першої групи «Другорядні з одним головним і одним субпідрядним градієнтами ЗПТ», як видно, відносяться 12 напрямів (чотири по три) розробки та втілення новітніх методичних підходів до архітектурно-планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії, що формуються на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) одного головного градієнта ЗПТ. При цьому пріоритетним почергово визначається: виробничий, соціальний, рекреаційний та комунікаційний градієнти «спеціалізації» розглянутого зупиночно-призупиночного простору.

У свою чергу, до другої групи «Другорядні з одним головним і двома субпідрядними градієнтами ЗПТ» відносяться 48 напрямів (дванадцять по чотири), де:

— напрями 1-4 сформовані на основі головного виробничого градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 1) соціальний і рекреаційний, серед яких соціальний вище за статусом; 2) соціальний і рекреаційний, серед яких рекреаційний вище за статусом; 3) соціальний і рекреаційний, серед яких і соціальний, і рекреаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 4) соціальний і рекреаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 5-8 сформовані на основі головного виробничого градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 1) соціальний і комунікаційний, серед яких соціальний вище за статусом; 2) соціальний і комунікаційний, серед яких комунікаційний вище за статусом; 3) соціальний і комунікаційний, серед яких і соціальний, і комунікаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 4) соціальний

і комунікаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 9-12 сформовані на основі головного виробничого градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 1) комунікаційний і рекреаційний, серед яких комунікаційний вище за статусом; 2) комунікаційний і рекреаційний, серед яких рекреаційний вище за статусом; 3) комунікаційний і рекреаційний, серед яких і комунікаційний, і рекреаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 4) комунікаційний і рекреаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 13-16 сформовані на основі головного соціального градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 13) виробничий і рекреаційний, серед яких виробничий вище за статусом; 14) виробничий і рекреаційний, серед яких рекреаційний вище за статусом; 15) виробничий і рекреаційний, серед яких і виробничий, і рекреаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 16) виробничий і рекреаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 17-20 сформовані на основі головного соціального градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 17) виробничий і комунікаційний, серед яких виробничий вище за статусом; 18) виробничий і комунікаційний, серед яких комунікаційний вище за статусом; 19) виробничий і комунікаційний, серед яких і виробничий, і комунікаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 20) виробничий і комунікаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 21-24 сформовані на основі головного соціального градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 21) рекреаційний і комунікаційний, серед яких рекреаційний вище за статусом; 22) рекреаційний і комунікаційний, серед яких комунікаційний вище за статусом; 23) рекреаційний і комунікаційний, серед яких і рекреаційний, і комунікаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 24) рекреаційний і комунікаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 25-28 сформовані на основі головного рекреаційного градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 25) виробничий і соціальний, серед яких виробничий вище за статусом; 26) виробничий і соціальний, серед яких соціальний вище за статусом; 27) виробничий і соціальний, серед яких і виробничий, і соціальний – рівні чи майже рівні за статусом; 28) виробничий і соціальний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 29-32 сформовані на основі головного рекреаційного градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 29) виробничий і комунікаційний, серед

яких виробничий вище за статусом; 30) виробничий і комунікаційний, серед яких комунікаційний вище за статусом; 31) виробничий і комунікаційний, серед яких і виробничий, і комунікаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 32) виробничий і комунікаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 33-36 сформовані на основі головного рекреаційного градієнта та двох субпідрядних: 29) соціальний і комунікаційний, серед яких соціальний вище за статусом; 30) соціальний і комунікаційний, серед яких комунікаційний вище за статусом; 31) соціальний і комунікаційний, серед яких і соціальний, і комунікаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 32) соціальний і комунікаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 37-40 сформовані на основі головного комунікаційного градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 37) виробничий і соціальний, серед яких виробничий вище за статусом; 38) виробничий і соціальний, серед яких соціальний вище за статусом; 39) виробничий і соціальний, серед яких і виробничий, і соціальний – рівні чи майже рівні за статусом; 40) виробничий і соціальний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 41-44 сформовані на основі головного комунікаційного градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 41) виробничий і рекреаційний, серед яких виробничий вище за статусом; 42) виробничий і рекреаційний, серед яких рекреаційний вище за статусом; 43) виробничий і рекреаційний, серед яких і виробничий, і рекреаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 44) виробничий і рекреаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

— напрями 45-48 сформовані на основі головного комунікаційного градієнта ЗПТ та двох субпідрядних: 45) соціальний і рекреаційний, серед яких соціальний вище за статусом; 46) соціальний і рекреаційний, серед яких рекреаційний вище за статусом; 47) соціальний і рекреаційний, серед яких і соціальний, і рекреаційний – рівні чи майже рівні за статусом; 48) соціальний і рекреаційний, статус яких носить коливний характер, тобто змінюється залежно від додаткових коливних умов (час пік, пора року тощо);

Отже, до другої групи «Другорядні з одним головним і двома субпідрядними ЗПТ-градієнтами» відносяться 48 напрямів (дванадцять по чотири) розробки та втілення новітніх методичних підходів до архітектурно-планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії, що формуються на основі цілеспрямованої акцентуації (на тій чи іншій підставі чи вимозі) одного головного і двох

субпідрядних градієнтів ЗПТ; при цьому пріоритетним почергово визначається: виробничий, соціальний, рекреаційний та комунікаційний градієнти «спеціалізації» розглянутого зупиночно-призупиночного простору. Аналогічним чином проявляються і інші напрями (на основі перелічених вище груп III – VI).

Висновки. Нові методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії у цілому підрозділяються на чотири головних градієнти: виробничого, соціального рекреаційного та комунікаційного характеру. Окрім чотирьох головних перелічених вище (де визначено один головний градієнт ЗПТ), існують ще і другорядні новітні методичні підходи до планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії, які – у цілому – підрозділяються на 6 груп другорядних.

Зокрема, до першої групи «Другорядні з одним головним і одним субпідрядним градієнтами ЗПТ» відносяться 12 напрямів, а до другої «Другорядні з одним головним і двома субпідрядними ЗПТ-градієнтами» – 48 напрямів, розглянутих у роботі. Аналогічним чином проявляються і інші напрями (на основі перелічених вище груп III – VI) розробки та втілення новітніх методичних підходів до архітектурно-планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міста та інших поселень різного рівня ієрархії. При цьому на засадах визначеної двоєдиної демоекосистемної ієрархічної концепції однозначно визначається і коло головних та другорядних факторів впливу на архітектурно-планувальне формування зупиночно-призупиночних територій міста, а існуючі методичні засоби та підходи органічно доповнюються авторськими пропозиціями (див. рис.1) щодо шляхів їхнього подальшого удосконалення з позицій ієрархічності демоекосистемного підходу та прояву його критерію оптимальності, вперше сформульованого у загальному виді проф. Лавриком Г.І. При цьому встановлено, що існує певне коло варіаційних модифікацій цього критерію, повнота якого проявляється залежно від повноти аналізу та прояву субпідрядності ієрархічних компонентів градієнта ЗПТ – при аналізі питань, що стосуються архітектурно-планувальної організації зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії. Це дає змогу застосовувати уточнений варіаційно-демоекосистемний критерій оптимальності (а також його демоекосистемно-варіаційні модифікації – залежно від типу та характеру поставленої задачі). При архітектурно-планувальній організації, гармонізації та оптимізації зупиночно-призупиночного простору він відіграє чи не найголовнішу роль.

Список використаних джерел

1. Білоконь Ю.М. Методологічні аспекти регіонального планування на принципах еволюціонізму/ Досвід та перспективи розвитку міст України. Вип. 4. – К.: Діпромісто, 2003. – С. 27-45.
2. Габрель М.М. Просторова організація містобудівних систем. – К.: «А.С.С.», 2004. – 400 с.
3. Демин Н.М. Управление развитием градостроительных систем.– К.: Будівельник, 1991. – 185 с.
4. Ксенович М.Я. Містобудівні основи сталого розвитку міста Києва. – Голов. Управління містобудування та архітектури м. Києва. К.: ДН ДПІ, УАА, ін- т Урбаністики у м. Києві, 2002. – 170 с.
5. Сысойлов Н.В. Городская среда как компонент искусственной экологической системы населения / Комплексный розвиток житлового середовища. Спецвипуск. – К.: КИЇВЗНДІЕП, 2006. – С. 91-97.
6. Тімохін В.О. Проблеми і шляхи гармонізації міського розвитку/ Строительство, материаловедение, машиностроение. Сб. научн. тр. Вып. 32, ч. 2 «Архитектура». – Днепропетровск.: ПГАСА, 2004. – С. 37 - 42.
7. Тімохін В.О. Архітектура міського розвитку. 7 книг з теорії містобудування. – Київ - Умань: Уманське ВПП, 2008. – 628с.
8. Товбич В.В., Сисойлов М.В. Архітектура: Мистецтво та Наука (Том 1: Становлення та розвиток процесів і явищ Архітектури). – Дніпропетровськ.: Свідлер, 2007. – 1020 с.
9. Яблонская А.Д. Архитектурная экономика. Проблемы, задачи, приемы// наук.-техн. зб. «Сучасні проблеми архітектури та містобудування», вип..№ 17, К.: КНУБА, 2007. – С. 14-20.
10. Товбич В.В.. Методологічні основи формування і розвитку архітектурної діяльності: Дис... д-ра архітектури: 18.00.01 / Товбич Валерій Васильович; - К., 2014. – 429 с.
11. Товбич В. В., Чжан Синь Му. Особливості використання динамічного демоекономічного підходу в умовах екстремальних показників Китаю. – Сучасні проблеми архі-тектури і містобудування, №44, Київ, КНУБА, 2016 р. – С. 230 - 236.
12. Буряк А.П., Вязовская А.В. DNIPROJECT 2011: Метод работы с городскими приречными территориями. А.С.С. Киев, 2012. № 1. – С. 92 - 95.
13. Tovbych V., Viazovska A., Kryvoruchko Yu. Place and people: landscape as a basis of development and preservation of cultural identity. Technical Transactions. Kraków, 2018. Vol. 115, iss. 5. – P. 65-72. ISSN: 0011-4561. (COPERNICUS).

14. Товбич В.В., Вязовская А.В. Принципы ландшафтного формирования архитектурной среды. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Київ, 2010. Вип. 24. – С. 251 – 257.
15. В'язовська А.В. Концептуальні основи “ландшафтного урбанізму”. Креативний урбанізм: до століття містобудівної освіти у Львівській політехніці: монографія / за заг. ред. Б. С. Черкеса та Г. П. Петришин. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2014. – С. 728 - 733.
16. Панченко Т. Ф., В'язовська А. В. Ландшафтні проблеми урбанізму як навчальна дисципліна (зарубіжний досвід). Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Київ, 2011. Вип. 28. – С. 34 – 38.
17. Яргина З. Н., Косицкий Я. В., Владимиров В. В. Основы теории градостроительства. Москва, 1986. – 326 с.
18. Щурова В. А. Прийоми формування глибинно-просторової композиції водно-зеленого діаметру міста. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Київ, 2016. Вип. 46. – С. 367–371.
19. Шкодовський Ю. М. Методологічні основи екологічної реабілітації архітектурного середовища: автореф. ... докт. арх.: 18.00.01. Харків, 2007. – 35 с.
20. Шулик В. В. Методологічні основи формування рекреаційних систем в Україні: автореф. дис. ... докт. арх.: 18.00.01. Харків, 2008. – 36 с.
21. Нефедов В. А. Архитектурно-ландшафтная реконструкция как средство оптимизации городской среды: автореф. дис. ... докт. арх.: 18.00.04. Санкт-Петербург, 2005. – 45 с.

References

1. Bilokon Y.M. Methodological Aspects of Regional Planning on the Principles of Evolutionism / Experience and Prospects for Urban Development in Ukraine. Issue 4. – К. : Dipromisto, 2003. – P. 27 - 45. (in Ukrainian)
2. M. Gabrel. Spatial organization of town-planning systems. - К. : "ASS", 2004. – 400s. (in Ukrainian)
3. Demin N.M. Development Management of Urban Planning Systems. - К. : Budivelnik, 1991.- 185s. (in Russian)
4. Ksenievich M.Y. Town-planning bases for sustainable development of Kyiv. - Heads. Department of City Planning and Architecture of Kyiv. К.: DN DPI, UAA, Institute of Urban Studies in Kyiv, 2002. – 170 p. (in Ukrainian)
5. Sysoilov N.V. Urban environment as a component of the artificial ecological system of the population / Complex development of the living environment. Special issue. - К.: KYIVZNDIEP, 2006. - P.91-97. (in Russian)

6. Timokhin V.O. Problems and ways of harmonization of urban development / Construction, material science, mechanical engineering. Collection of scientific papers Issue 32, part 2 "Architecture". - Dnepropetrovsk .: PSASA, 2004. – P. 37 – 42. (in Ukrainian)
7. Timokhin V.O. Urban development architecture. 7 books on urban theory. - Kiev-Uman: Uman runway, 2008. – 628p. (in Ukrainian)
8. V.V. Tovbich, M.V. Sisoilov Architecture: Art and Science (Volume 1: The Formation and Development of the Processes and Phenomena of Architecture). - Dnepropetrovsk: Svidler, 2007. – 1020s. (in Ukrainian)
9. Yablonskaya A.D. Architectural Economics. Problems, Problems, Techniques // Nauk.Techn. "Modern Problems of Architecture and Urban Planning", issue №17, K.: KNUBA, 2007. – P.14-20. (in Russian)
10. Tovbich V.V. Methodological bases of formation and development of architectural activity: Dis ... Doctor of Architecture: 18.00.01 / Valery Tovbich; - K., 2014. – 429 p. (in Ukrainian)
11. Tovbich V.V., Zhang Xin Mu. Features of the use of dynamic demoeconomic approach in the conditions of extreme indicators of China. – odern problems of architecture and urban planning, №44, Kyiv, KNUBA, 2016. – P. 230 - 236. (in Ukrainian)
12. A.P. Buryak, A.V. Vyazovskaya. DNIPROJECT 2011: How to work with urban riverine territories. ASS Kiev, 2012. №1. – P. 92-95. (in Russian)
13. Tovbych V., Viazovska A., Kryvoruchko Y. Place and people: landscape as a basis for the development and preservation of cultural identity. Technical Transactions. Kraków, 2018. Vol. 115, iss. – 5. P. 65-72. ISSN: 0011-4561. (COPERNICUS). (in English)
14. Tovbich V.V., Vyazovskaya A.V. Landscape principles formation of architectural environment. Modern problems of architecture and urban planning. Kyiv, 2010. Vol. 24. – P. 251-257. (in Russian)
15. Vyazovskaya A.V. Conceptual foundations of "landscape urbanism". Creative Urbanism: Before the Century of Urban Planning Education in Lviv Polytechnic: monograph / by the head. ed. BS Cherkesa and GP Petrishin. Lviv: Publisher Lviv Polytechnic, 2014. – P. 728-733. (in Ukrainian)
16. Panchenko T.F., Vyazovskaya A.V. Landscape problems of urbanism as a discipline (foreign experience). Modern problems of architecture and urban planning. Kyiv, 2011. Vol. 28. – P. 34-38. (in Ukrainian)
17. Yargina ZN, Kositsky JV, Vladimirov VV Fundamentals of theory town planning. Moscow, 1986. – 326 p. (in Russian)

18. Shchurova VA Methods of formation of the deep-spatial composition of the water-green diameter of the city. Modern problems of architecture and urban planning. Kyiv, 2016. Vol. 46. – P. 367–371. (in Ukrainian)
19. Shkodovsky Y.M. Methodological bases of ecological rehabilitation architectural environment: abstract. doc. arch.: 18.00.01. Kharkiv, 2007. - 35 p. (in Ukrainian)
20. Shulik V. V. Methodological bases of formation of recreational systems in Ukraine: abstract. diss. ... doc. arch.: 18.00.01. Kharkiv, 2008. – 36 p. (in Ukrainian)
21. V. A. Nefedov. Architectural and landscape reconstruction as a means optimization of the urban environment: abstract. diss. ... Doc. arch. : 18.00.04. St. Petersburg, 2005. – 45 p. (in Russian)

Аннотация

Товбич В. В., д. арх., проф., зав. кафедри інформаційних технологій в архітектурі, Київського національного університету будівництва і архітектури. Куличенко Н. В., ст. преподаватель кафедри Основ архітектури, Придніпровської державної академії будівництва і архітектури. Сисойлов Н. В., к.т.н., доцент, Придніпровської державної академії будівництва і архітектури.

Новейшие концептуально-методические аспекты архитектурно-планировочной организации остановочно-приостановочных территорий городов.

Рассматриваются обще-методические вопросы, касающиеся проблем и принципов формирования остановочно-приостановочных территорий городов и поселений разного уровня иерархии - как самостоятельных структурных единиц современной среды жизнедеятельности населения.

При этом за основу формирования новой концепции остановочно-приостановочных территорий берется обобщенный вариационный системный (вариационно-демоэкологический) подход, вариационно обобщает демоэкологический подход, впервые введен в науку проф. Лавриком И. в случае целенаправленного обоснования, формирования и архитектурно-планировочной организации остановочно-приостановочных территорий городов и поселений разного уровня иерархии.

Ключевые слова: архитектурное планирование, остановочно-приостановочная сеть, остановочно-приостановочный коридор, экосистема, остановочно-приостановочный диаметр, остановочно-приостановочный круг, остановочно-приостановочный радиус. демоэкологический зонинг, вариационный зонинг зупиночно-призупиночних території міст і сіл, демоэкологический анализ, вариационно-демоэкологический подход.

Annotation

Tovbych V. V., Kyiv National University of Civil Engineering and Architecture; Kulichenko N.V., Sysoylov N.V., Pridneprovsk State Academy of Civil Engineering and Architecture.

The conceptual and methodological aspects of architectural planning organization of stops-and-near-stopping territories of cities.

General methodical questions concerning problems and principles of formation of stop-and-near-stop territories of cities and settlements of different hierarchy levels are considered. These territories are considered as independent structural units of the modern living environment of the population. At the same time, the generalized variational systemic (variational-demo-ecosystem) approach is taken as the basis for the formation of the newest concept. It is a variational-generalizing demo-ecosystem approach, first introduced in science by Prof. Lavrik G.I. Generalization is carried out in case of purposeful substantiation, formation and architectural and planning organization of stop and around-stop territories of cities and settlements of different levels of hierarchy. Formulation of the problem. Sustainable urban development is one of humanity's most important contemporary problems and challenges. As emphasized in [10], in the sustainable development of settlements at different levels of the hierarchy, "transport networks have become the most important urban planning factor". Thus it is established and scientifically substantiated that "their interaction, as a result of which systems of multifunctional transport nodes are formed, has a decisive influence on the development of the structure of cities". This is confirmed in the works [1-21]. And this is true not only for multifunctional transport hubs, but also for stopping and around-stopping territories of cities and settlements at different levels of the hierarchy. These territories are distinguished into an independent structure-forming component of the living environment of the population. In this case, the multifunctional transport nodes may be fully or partially part of the indicated stopping and round-stopping territories. In the same work [10], the structure of movement and accumulation of knowledge related to architectural activity as a whole is given. The activity of stop and around-stop gradient also refers to the hierarchically subordinate subspecies of architectural activity. This means that the generalized structure of the stopping and around-stopping gradient clearly has a subordinate hierarchical view, which is presented in Fig. 1. In this case, the term "stop and round-stop" means that factors and parameters (phenomena or objects) that directly relate to the process of formation and sustainable development of hierarchical subcontracting framework of stop and round-stopping territories of cities and settlements of different hierarchy are considered. This also applies to their architectural and planning organization. For example, the term "stop and stop structure" means that the considered structure (both existing and projected) refers to the considered stop and around-stop territory.

Conclusions. New methodological approaches to the planning organization of stop and round-stopping territories of the city and other settlements of different levels of the hierarchy - in general - are subdivided into four major gradients. These are gradients of industrial, social recreational and communication character. This makes it possible to apply the demo-ecosystem optimality criterion. In the architectural and planning organization and optimization of stop-and-around-stop space, it plays a major role.

Keywords: architectural planning, stops-and-near-stopping network, stop-and-go-stop corridor, ecosystem, stop-and-go-stop diameter, stops-and-near-stopping, stop-and-go-around stop radius, demo-ecosystem zoning, variational zoning, demo-ecosystem analysis and variational-demo-ecosystem approach.