

**Ю. Рябець,**

кандидат архітектури, доцент кафедри  
дизайну архітектурного середовища Київського  
національного університету будівництва і архітектури

## **ПРОБЛЕМИ РОЗМІЩЕННЯ МОБІЛЬНИХ ОБ'ЄКТІВ ЕКСПРЕС-ОБСЛУГОВУВАННЯ В м. КИЄВІ**

У сучасних умовах розвитку України швидке громадське обслуговування, або іншими словами “експрес-обслуговування”, стає одним з найбільш розповсюджених видів обслуговування, що обумовлено соціально-економічними процесами в українському суспільстві. Підприємства швидкого обслуговування за своєю функцією перш за все призначені для задоволення потреб населення в певному виді громадського обслуговування з мінімальними затратами часу.

На жаль, в архітектурно-містобудівній практиці склалася тенденція, коли розміщення об'єктів швидкого обслуговування в планувальній структурі міста Києва носить незапланований, випадковий характер та майже не контролюється органами влади. Наслідком цього є невпорядковане, випадкове розташування павільйонів та кіосків і їх груп на вулицях та площах міста.

Мобільні об'єкти експрес-обслуговування, перебуваючи на найнижчому ієрархічному рівні містобудівної системи, не впливають на неї, а знаходяться в прямій залежності від містобудівної структури та її впливу [1, 2]. Місце розташування мобільних об'єктів експрес-обслуговування в планувальній структурі міста залежить від конкретних особливостей просторово-планувальної структури міста та ступеня використання цих об'єктів.

Експрес-обслуговування також належить до найнижчого рівня в системі громадського обслуговування, оскільки є максимально наближеним до споживача. Згідно з розробленою О.Ю. Сазоною загальною моделлю системи торгового обслуговування [5] об'єкти швидкого торгового обслуговування варто віднести до четвертого найнижчого рівня системи торгового обслуговування – “торгової точки”.

Відповідно до їх ролі в містобудівній системі для мобільних підприємств швидкого обслуговування характерне як локальне розміщення в структурі міста окремих об'єктів, так і утворення цілих мобільних

комплексів. Комплекси можуть як функціонувати тривалий час на одному місці, так і мати короткочасний характер функціонування. Мобільні об'єкти та комплекси експрес-обслуговування у великих містах, як правило, розміщуються на транспортно-пересадкових вузлах міста, у підземних просторах громадських площ різних містобудівних рівнів, на пішохідних вулицях та площах, у житлових районах, рекреаційних зонах, інформаційно-розподільчих просторах громадських центрів. Термін їх функціонування залежить від конкретних потреб на певний вид обслуговування в конкретній містобудівній ситуації. Різним містобудівним рівням притаманний різний набір об'єктів швидкого обслуговування за кількісним та функціональним складом.

Проблеми розміщення мобільних підприємств експрес-обслуговування у великих містах України можна простежити на прикладі міста Києва, ґрунтуючись на результатах натурного обстеження.

Концентрація в центральній частині міста Києва адміністративно-офісних центрів, великих торговельно-розважальних центрів, закладів культури та мистецтва, навчальних закладів викликає значний притік населення в денний і вечірній час та у вихідні дні, що зумовлює розміщення об'єктів експрес-обслуговування в зоні їх впливу. Враховуючи таку специфіку, можна виділити кілька основних зон концентрації міського населення, а саме: місця роботи і навчання, великі транспортно-пересадкові вузли, спальні райони, зони відпочинку та великі громадські центри.

У місті Києві переважає тенденція до групування об'єктів експрес-обслуговування та створення цілих комплексів експрес-обслуговування в місцях громадської активності. Найбільш розповсюджене розташування окремих об'єктів експрес-обслуговування та їх комплексів у зонах впливу станцій метрополітену, на площах, які належать до різних містобудівних рівнів, та транспортно-пересадкових вузлах.

За характером використання всієї системи площ міста площі розділяють за приналежністю до трьох містобудівних рівнів – загальноміські, районні та місцеві (локальні) [6].

Формування експрес-обслуговування громадських площ загальноміського значення – майдан Незалежності, Європейська, Бессарабська, Софіївська площі тощо – як правило, здійснюється у підземному просторі цих площ. Лише розташування окремих об'єктів швидкого обслуговування можливе на поверхні самої площі, при цьому воно носить тимчасовий характер та організується саме за рахунок високої мобільності обслуговування. Мобільні об'єкти, розташовані в історичній час-

тині міста Києва, як правило, стилістично підтримують контекст існуючої історичної забудови.

Рекреаційні зони Києва загальноміського (Гідропарк, о. Труханів) та місцевого (районні парки, сквери) значення можуть включати об'єкти експрес-обслуговування як тимчасові, так і довготривалого функціонування. Громадському обслуговуванню цих зон притаманний сезонний характер експлуатації та навантаження. Періодичність обслуговування рекреаційних зон забезпечується перш за все мобільними об'єктами та об'єктами, які здатні до трансформації і сезонного розширення. Організація громадського обслуговування рекреаційних зон міста потребує перш за все комплексного підходу до формування мережі обслуговування, створення мобільних комплексів експрес-обслуговування на основі єдиного стилістичного рішення та застосування подібних архітектурно-конструктивних систем.

Найбільш розповсюджені в містобудівній практиці громадсько-транспортні площі, які мають поліфункціональне навантаження. Прикладами таких площ в місті Києві є Контрактова, Либідська, Московська, Севастопольська, площі Перемоги, Слави, Льва Толстого тощо. Переважно ці площі утворені внаслідок перетину кількох транспортних шляхів, навколо яких через інтенсивний транспортний та пішохідний рух виникли містобудівні утворення з громадськими функціями. Транспортні та громадсько-транспортні площі Києва мають безліч проблем як із забезпеченням належного громадського обслуговування транзитного населення, так і з організацією безпечного транспортного руху та розподілу пішохідно-транспортних потоків. Роль об'єктів експрес-обслуговування в таких місцях надзвичайно важлива не тільки з точки зору обслуговування населення, а й з точки зору формування естетично виразного, комфортного міського середовища. Саме на таких площах доцільно та необхідно створювати цілі комплекси швидкого супутнього обслуговування. При розміщенні об'єктів експрес-обслуговування на транспортних площах слід враховувати такі аспекти, як інтенсивність транспортного руху, інтенсивність пішохідних потоків взагалі та в "години-пік", наявність та кількість громадського транспорту, наявність об'єктів тяжіння населення (громадські центри і споруди громадського призначення, вокзали, аеропорти, потужні рекреаційні зони).

За допомогою мобільних об'єктів швидкого обслуговування стає можливим значною мірою подолання існуючої у нових житлових районах Києва некомплектності забудови; забезпечення стабільності торгово-побутового обслуговування в місцях, де існує дефіцит стаціонарних будівель цього профілю (райони новобудови, реконструйовані ділянки

міської забудови); створення додаткових торгових площ та додаткових закладів харчування й іншого функціонального призначення в період проведення різноманітних святкових заходів тощо [3, 4, 6].

Аналіз практики формування мобільних підприємств експрес-обслуговування дозволив сформулювати основні перспективні напрямки розвитку експрес-обслуговування в міському середовищі. Застосування мобільних об'єктів швидкого обслуговування доцільно для організації первинного обслуговування населення – забезпечення товарами першої необхідності в місцях, де відсутнє або відчувається нестача громадського обслуговування; наближення обслуговування до споживачів у житловій забудові.

Перспективи розвитку експрес-обслуговування у місті Києві вбачаються також у комплексному підході до їх формування та розміщення з боку спеціалістів та органів місцевої влади.

Новостворювані об'єкти експрес-обслуговування повинні відповідати таким вимогам: мати гнучку та варіабельну архітектурно-конструктивну систему й орієнтуватися на індустріальні методи виготовлення та зведення; легко пристосовуватися та вписуватися в оточуючу забудову; їх організація та розміщення повинні здійснюватися з урахуванням основних пішохідних потоків, функціональних та кількісних потреб в обслуговуванні; мати можливість зміни функції та локалізації залежно від миттєвих потреб, яка і досягається мобільністю таких об'єктів.

### Список літератури

1. *Гутнов А.Э.* Эволюция градостроительства / А.Э. Гутнов. – М.: Стройиздат, 1984. – 256 с.
2. *Гутнов А.Э., Лежава И.Г.* Будущее города / А.Э. Гутнов, И.Г. Лежава. – М.: Стройиздат, 1977. – 126 с.
3. *Кузьміна Г.В.* Принципи комплексного формування підприємств дрібно-роздрібною торгівлі: Автореф. дис. ... к. арх.: 18.00.02 / Г.В. Кузьміна; КНУБА. – К.: [б.в.], 2005. – 20 с.
4. *Рябець Ю.С.* Принципи функціонально-просторової організації мобільних об'єктів експрес-обслуговування: Автореф. дис. ... канд. архітектури: 18.00.02 / Ю.С. Рябець; КНУБА. – К.: [б.в.], 2009. – 21 с.
5. *Сазонова О.Ю.* Методика архітектурного формування загальноміської системи торговельного обслуговування (на прикладі м. Полтава): Автореф. на здобуття наук. ступеня канд. архітектури: спец. 18.00.01 “Теорія архітектури, реставрація пам’яток архітектури” / О.Ю. Сазонова. – Харків, 2009. – 20 с.

6. *Шемседінов Г.І.* Мобільні будівлі обслуговування для Києва / Г.І. Шемседінов // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Збірник наук. праць. – К.: КНУБА, 1999. – Вип. 6. – С. 181–189.

7. *Шимко В.Т.* Архитектурное формирование городской среды: Учеб. пособие для архит. с. спец. вузов / В.Т. Шимко. – М.: Высш. школа, 1990. – 223 с.: ил.