

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta životního prostředí

**Katedra aplikované geoinformatiky a územního
plánování**



Bakalářská práce

**Sovětské postupy územního plánování - případová
studie Kyjev**

Bakalant: Yaroslav Mohylnyk

Vedoucí práce: Ing. Jan Šlemr

2017 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Yaroslav Mohylnyk

Územní plánování

Název práce

Sovětské postupy územního plánování – případová studie Kyjev

Název anglicky

Soviet approaches in urban development – case study of Kiev city

Cíle práce

Cílem této práce je studium hlavních trendů prostorových změn města Kyjev, výzkum územních plánů města a jejich vývoje v průběhu 20. století, posouzení územně plánovacích řešení a provedení analýzy městské části (Oboloňský rajon).

Metodika

Metodický a teoretický základ studie tvoří vědecké práce zahraničních a domácích vědců, které jsou věnovány metodickým a teoretickým otázkám studie a plánování satelitních čtvrtí.

Student zpracuje vývoj územních plánů města Kyjev se zřetelem na stanovení hlavních ideových odlišností jednotlivých plánů. K tomu zpracuje rešerši teoretické literatury sovětské provenience, která se zabývá dobovými náhledy na stanovení plánovacího úkolu. Analýzou vybrané městské čtvrti zhodnotí zda v průběhu její realizace byla zachována kontinuita plánů v jejich realizaci.

Doporučený rozsah práce

40

Klíčová slova

územní plánování, Kyjev

Doporučené zdroje informací

Kryžanovskij V. P., Bystrjakov I. K. Úspora energie v rozvoji měst / ed. Jailvarova G. I. – Kyjev, 1985.

Mezencev K. V., Mezenceva N. I. Územní sociálně-ekonomické změny v Kyjevě a aglomerace // Sociálně-ekonomický zeměpis: Věstník AGRO. – 2012.

Předpoklady pro formování obytné zástavby v malých městech /Burdenkova N.N., Kuzněcova T. T., Vanijan N. R., Gnes N. P., Žuk N. I. // Sběrka vědeckých prací o rozvoji měst. Současné problémy formování malých a středních měst. – 1984.

Sluka N. A. Geodemografické jevy globálních měst. – Smolěnsk: Ekumena, 2009.

Územní kompozice oblastí interakce starých a nových městských zástaveb // Sběrka vědeckých prací / Kyjev. Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Komplexní rozvoj architektonického a uměleckého prostředí měst. – 1984

Žuk N. I. Formování způsobů obytné zástavby s využitím modulárních koordinačních metod // Sběrka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Formování architektonické a prostorové identity oblastí obytné zástavby. – 1988.

Žuk N. I. Metodika volby racionálních typů obytné zástavby se smíšeným počtem podlaží. // Rep. meziresortní vědeckotechnická sbírka „Rozvoj měst“ – Kyjev, 1987.

Žuk N. I. Odůvodnění limitů pro zvýšení hustoty obytné zástavby se smíšeným počtem podlaží. // Sběrka vědeckých prací /Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problematika rozvoje územního plánování měst v podmínkách realizace perspektivních programů obytné zástavby. – 1989

Žuk N. I. Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby // Sběrka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problémy rozvoje malých měst. – 1981.

Žuk N. I. Způsoby zvýšení účinnosti využívání území na základě zástavby se smíšeným počtem podlaží. – Kyjev, 1983.

Předběžný termín obhajoby

2016/17 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. Jan Šlemr

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 5. 4. 2017

doc. Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 5. 4. 2017

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 18. 04. 2017

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně, pod vedením Ing. Jana Šlemra, a že jsem uvedl všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpal.

V Praze dne 20. 4. 2017

.....

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucímu bakalářské práce Ing. Janu Šlemrovi za jeho rady a čas, který mi věnovali při řešení dané problematiky.

V Praze dne 20. 4. 2017

.....

Abstrakt

Proces rozvoje města Kyjev je předmětem výzkumu.

Cílem této práce je studie hlavních trendů územních změn města Kyjev.

Během práce byly definovány hlavní zákonitosti a tendence plánování sovětských měst, zjištěny zvláštnosti urbanistických procesů území; provedena systemizace teoreticko-metodologického přístupu pro účely územního rozvoje města Kyjev.

Byla provedena studie územních plánů města Kyjev v průběhu 20. století, jakož i definována hlavní urbanistická řešení pro městské plánování. Provedena analýza městské části (Oboloň).

Oblast použití: výsledky studie mohou být uplatněny ve vzdělávací a vědecké činnosti.

Klíčová slova:

Kyjev, územní plánování, Oboloň, urbanizace

Abstract

The object of research is process development of the city of Kiev.

The aim of this work is to study the main trends in the spatial changes of Kiev.

In the work the main patterns and trends in the planning of Soviet cities, the peculiarities of the processes of urbanization of the territories; systematic theoretical and methodological approach to spatial development of Kiev.

The studied plans of the city of Kiev in 20. century, considered planning solutions, the analysis of the area of the district (Obolon).

Application field: the results of the study can be implemented in educational and research activities.

Keywords:

Kiev, Landscape Planning, Obolon, urbanization

Obsah

1 Úvod	9
2 Cíle	10
3 Metodika	10
4 Základní principy sovětského městského plánování	11
4.1 Principy územního plánování sovětských měst v období od začátku roku 1920 do roku 1941.	11
4.2 Městské plánování a urbanizace v Sovětském svazu po druhé světové válce.....	15
5 Transformace území Kyjeva	20
6 Vyhodnocení Oboloňské městské částí Kyjeva a jejích změn v letech 1975-2015.	36
7 Diskuze	47
8 Závěr	48
9 Přehled literatury a použitých zdrojů	50

1 Úvod

Rozvoj moderní společnosti je charakterizován rychlým růstem měst, městské populace, vznikem a rozvojem městského systému. Hlavní lidské činnosti člověka jsou soustředěny ve městech, ve městech je také formován život moderního člověka, který je definován novými ekologickými a sociálními okolnostmi.

Během posledních dvou století došlo ke globálním změnám v poměru obyvatel měst a vesnic.

Ještě v minulém století bylo možné pozorovat rychlý růst měst, výsledkem kterého byly procesy urbanizace a šíření městského života, vznik různých forem zaměstnání, rozvoj vědy a průmyslu.

Územní rozvoj města je procesem, jehož autory jsou naprosto všichni lidé bez výjimky, kteří se nachází ve městě, bez ohledu na délku pobytu, vlastnických práv a druhu činnosti. Aby bylo zajištěno respektování zájmů všech zúčastněných stran, regulace územního plánování má za cíl vytvořit podmínky pro vznik scénáře rozvoje města, který by uspokojil všechny strany. Nicméně řízení takto složitého konstrukčního systému jako je město neprobíhá samovolně.

Urbanizace se stala fenoménem, který ovlivnil všechny aspekty lidské společnosti a vyvolal globální a neřešitelné problémy udržitelného rozvoje městského systému.

2 Cíle

Cílem této práce je studium hlavních trendů prostorových změn města Kyjev, výzkum většiny územních plánů města a jejich vývoje v průběhu 20. století, posouzení územně plánovacích řešení a provedení analýzy městské části (Oboloňský rajon).

Postup dosažení těchto cílů:

- studie metodických základů rozvoje území města;
- studie projektových řešení města Kyjev v období od roku 1936 do současné doby;
- vyhodnocení vybrané městské části Kyjeva a její územních změn v období 1970 až 2015.

Předmětem výzkumu je proces rozvoje města Kyjev.

Objektem výzkumu je město Kyjev.

3 Metodika

Metodickým základem této práce jsou díla domácích a zahraničních autorů, věnujících se sociologii, urbanizaci a územnímu plánování, ve kterých se definuje a popisuje pojem „městské prostředí“, jsou diskutovány principy jejího rozvoje, obrazu města, roli kultury v městském plánování a rozvoji města.

Během vypracování práce byly použity následující vědecké metody: analýza, srovnání, syntéza, studie a shrnutí informací.

Byly zpracovány:

- rešerše teoretické literatury sovětské provenience, která se zabývá dobovými náhledy na stanovení plánovacího úkolu, hlavní tendence a trendy v oblasti plánování sovětských měst, stanoveny zvláštnosti urbanistických procesů území; systematizován teoretický a metodologický přístup k územnímu rozvoji města Kyjev
- popsána projektová řešení území Kyjeva, vývoj územních plánů města se zřetelem na stanovení hlavních ideových odlišností jednotlivých plánů a definována hlavní řešení pro územní plánování města.
- analýzou vybrané městské čtvrti se zhodnotilo zda v průběhu její realizace byla zachována kontinuita plánů v jejich realizaci.
- základní doporučení a závěry v souladu s definovanými cíli a účelem studie.

4 Základní principy sovětského městského plánování

4.1 Principy územního plánování sovětských měst v období od začátku roku 1920 do roku 1941.

Sovětský svaz od samého počátku vsadil na urychlení procesu industrializace země uplatněním rozsáhlých programů pro osvojení nových území a zároveň pro překonání regionálních ekonomických rozdílů. Územní plánování vycházelo do určité míry z konkretizace nejrozsáhlejších regionálních programů, jež byly vypracovávány na území Sovětského svazu od začátku industrializace země.¹

Prvním z těchto programů se stal státní plán elektrifikace Ruska Státní komise pro elektrifikaci Ruska, jež byl vyvinut a realizován v 20. - 30. letech. Sověští architekti získávali ve 20. letech nepříliš detailní, nicméně dosti objektivní informace o rozvoji územního plánování na Západě. Tyto informace však byly nezbytně doprovázeny výhradami o zásadní nemožnosti vyřešení rozsáhlých problémů rozvoje měst zahraničními architekty a o výhodách sovětského systému po zrušení soukromého vlastnictví. Nicméně, celková tónina těchto přehledů v tisku ve 20. letech byla dosti vlídnou. Ve 20. letech ještě existovala možnost výjezdu do zahraničí na služební cesty za účelem přímého studia tohoto materiálu.²

Myšlenky a první vývoje v oblasti územního plánování ze strany sovětských architektů (B. V. Sakulina, I. A. Fomina, L. A. Iljina, A. P. Ivanického a dalších) byly ve 20. letech vyvíjeny v souladu s celosvětovými trendy a možná dokonce předčily jejich rozsah, byly však značně pozadu z hlediska jejich uplatnění v praxi.³ Je například známo, že již v roce 1922, v souvislosti se schválením plánu elektrifikace Ruska Státní komisí pro elektrifikaci Ruska, vypracoval prof. B. V. Sakulin schéma přesídlení okolo 40 mil. obyvatel v měřítku centrálního průmyslového okresu evropské části SSSR o výměře více než 1 mil. m². Tato oblast zcela nebo částečně zahrnovala 18 gubernií. V rámci projektu byly všechny hlavní osady posuzovány jako prvky systému přesídlení propojené jednou dopravní sítí, přičemž byly vzaty v úvahu existující trendy rozvoje měst a určena průmyslová

¹ Žuk N. I. Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby // Sbírnka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problémy rozvoje malých měst. – 1981. – str. 57-64.

² Předpoklady pro formování obytné zástavby v malých městech /Burdenkova N.N., Kuzněcova T. T., Vanijan N. R., Gnes N. P., Žuk N. I. // Sbírnka vědeckých prací o rozvoji měst. Současné problémy formování malých a středních měst. – 1984. – str. 153-165.

³ Kryžanovskij V. P., Bystrjakov I. K. Úspora energie v rozvoji měst / ed. Jailvarova G. I. – Kyjev, 1985. – str. 54-74

centra, jež měla být v budoucnu rozvíjena.⁴ Byl to spíše projekt-myšlenka, jež nebyl založen na konkrétních údajích ani určen k realizaci.

Jedním z hlavních výsledků procesu sovětské urbanizace se stal výrazný nárůst městského obyvatelstva. Tento jev byl spojen s industrializací národního hospodářství, vytvořením nových průmyslových center a rozvojem nových měst. Zároveň hrál důležitou roli také ideologický faktor – přesun mnoha venkovských sídel do malých měst a velkých obcí výhradně za účelem ukázky vysoké úrovně industrializace země. Počet městského obyvatelstva byl tak uměle zvyšován a společnost vykazovala více známek urbanistiky, a tedy i industrializace.

Od začátku druhého pětiletého období byl v sovětském urbanismu zahájen proces změny přístupu k prioritám územního plánování, který začal nabírat na obrátkách v polovině 30. let.

V roce 1930 byla vydána kniha N. Milutina „Sociální město“, v níž se autor pokusil spojit myšlenku racionálního plánování městských oblastí s myšlenkou rozvoje města a jeho růstu v čase. Myšlenka přirovnání města k výrobní lince byla dovedena Milutinem do absolutna. Autor pojmenoval tuto myšlenku „funkčně plynulým principem“ a vysvětloval ji takto:

„Budeme mít oblast pro umístění dopravních staveb, která mezi sebou propojí jednotlivé výrobní oblasti, pak oblast průmyslových podniků umístěných v souladu s proudem technologických procesů zpracování... Dále obytnou oblast oddělenou od výrobní oblasti zeleným pásmem, pak různé kulturní a vzdělávací zařízení, parky, apod. Celý tento systém musí být dokončen v zemědělské oblasti, tedy v systému farem, zeleninových zahrad, atd.“⁵

Přechod na nové zásady neprobíhal současně, nýbrž se vyvíjel paralelně na několika úrovních – ideologické orientaci, regulačním rámci, projektové činnosti. Nové přístupy v 30. letech byly sice již deklarovány, konkrétní plánovací a architektonická řešení však dosud nebyla vyvinuta ani schválena.⁶

Na začátku druhého pětiletého období byl postupně vytvořen nový přístup k městu. L. M. Kaganovič ohlásil na červnovém Plénu Ústředního výboru KSSS (b)

⁴ Scott, A.J. (1998) *Regions and the World Economy: The Coming Shape of Global Production, Competition, and Political Order*. Oxford: Oxford University Press. 177 p.

⁵ Milutin N. A. „Sociální město: Problém výstavby socialistických měst. Základní otázky racionálního plánování a výstavby obytných oblastí SSSR“/ N. A. Milutin.– M.: Státní nakladatelství, rok 1930. – str. 13-15.)

⁶ Konyševa E. V. *Sovětské územní plánování poloviny 30. let 20. století: na přelomu epoch// Věstník Jihouralské státní univerzity. Série: společenských a humanitních věd*

pro projektanty a architekty v roce 1931 nový koncept: „...otázka města a městské ekonomiky již nyní překročila rámec tak zvaného zlepšování a stala se tak záležitostí s velkým politickým a ekonomickým významem“.⁷

Po vymezení zásad strukturalizace a organizace městského a sociálního prostoru se změnil pojem „socialistického města“. Socialistickým městem konce 20. let se stal především průmyslový a rezidenční komplex. Prioritní úloha výroby v životě města a městské komunity zůstala i nadále beze změn.

V Nařízení Ústředního výkonného výboru a Rady lidových komisařů SSSR „O vypracování a schválení projektů pro plánování a socialistickou přestavbu měst a dalších obydlených oblastí SSSR“ (rok 1933)⁸ je „následný rozvoj a růst osídlené oblasti“ definován „obecnými vyhlídkami na rozvoj národního hospodářství SSSR“, a urbanistická činnost musí nejprve zajistit „co nejpříznivější podmínky pro činnost a rozvoj nových a rozšiřování stávajících průmyslových a dopravních podniků“, a pouze teprve „zajistit nejpříznivější podmínky pro práci a život obyvatel.“⁹

Nicméně princip organizace a prostoru průmyslového města, který vznikl během první pětiletky, se stal již neaktuálním. Vytvořený systém resortního projektování (tedy projektování prováděného orgánem státní správy disponujícím právy, povinnostmi a pravomocemi v oblasti rozvoje měst) a územní napojení osad na „vlastní“ urbanistický podnik způsobily vznik měst-konglomerátů o různých velikostech. Tento problém byl stejný jak u „starých“, tak i u nově navržených měst. Docházelo tak k vytvoření rozptýlené plánovací struktury polycentrického městského prostoru, která byla příznačná, například, pro města Perm, Jekatěrinburg, Čeljabinsk, Nižnij Tagil, Nový Orsk.¹⁰

Na začátku druhého pětiletého období vznikl v územních plánech velkých a rozptýlených městských struktur nový směr – sjednocení městské zástavby. Nový přístup byl založen na vizi kompletně integrovaného města, ve kterém „... jsou všechny prvky podřízeny sjednocenému plánu a sjednocenému architektonickému řešení.“¹¹ Tento trend se stává zřetelnější každým rokem. Za prvé,

⁷ Citace zdrojů: Komarov N. P. „K třetímu výročí Giprogoru“//“Plánování a výstavba měst“. – rok 1934. – č. 2. – str. 3.

⁸ <https://www.lawmix.ru/sssr/15584>

⁹ Konyševa E. V. Sovětské územní plánování poloviny 30. let 20. století: na přelomu epoch// Věstník Jihouralské státní univerzity. Série: společenských a humanitních věd

¹⁰ Konyševa E. V. Sovětské územní plánování poloviny 30. let 20. století: na přelomu epoch// Věstník Jihouralské státní univerzity. Série: společenských a humanitních věd

¹¹ Plánování a výstavba měst SSSR: Materiály III. Pléna Svazu sovětských architektů SSSR, 7.-11. července 1938, – M., rok 1938. – str. 15.

tato myšlenka měla funkční (výrobní) zázemí: podniky mohly být sloučeny do sjednoceného komplexu a tvořit tak kontinuální průmyslovou zónu.

Ve snaze dosažení kompletní kontroly procesu plánování a výstavby města centralizovala vláda také projektovou činnost v průběhu celé první poloviny 30. let.¹² Urbanistické projektování bylo postupně stahováno do správy Lidového komisariátu veřejných služeb RSFSR a soustřeďováno v jeho projektovém ústavu „Giprogor“ s regionálními kanceláři (například, Uralgiprogor). Urbanistická činnost ve městech byla soustřeďována v rukou vlády města.¹³

Obecně se 30. léta stala v Sovětském svazu obdobím rychlého urbanistického rozvoje. Nahromaděné teoretické myšlenky byly široce uplatňovány v praxi i přes nedostatek architektů-odborníků v oblasti plánování a výstavby měst. Projektování pro různé přírodně-klimatické oblasti výstavby s pestrou ekonomickou situací, průmyslovým potenciálem a demografií obyvatelstva zoufale potřebovalo opodstatněná doporučení. Proto byly ve velkých projektových organizacích vytvořeny zvláštní jednotky, jejichž úkolem bylo zobecnit zkušenosti z každodenní činnosti a provádět studie jednotlivých aspektů urbanismu.¹⁴

Teprve založení Akademie architektury SSSR v roce 1933 umožnilo vypracovat vizi vytvoření města jako celku, jakožto sociálního organismu a prostředí pro život člověka. Architektonická věda učinila v druhé polovině 30. let velký přínos v oblasti historie urbanismu. Byla vydána celá řada přeložených prací.¹⁵

Nicméně, vypracování všestranné komplexní metodiky projektování měst stále zaostávalo za potřebami praxe. V tomto smyslu měly práce na územním plánu Moskvy zvláštní význam a poprvé v obchodním kontextu v rámci konkrétních ekonomických možností posloužily příkladem komplexního řešení nejsložitějšího problému obnovy největšího rozvíjejícího se města. Stěžejní principy urbanistiky

¹² Konyševa E. V. Sovětské územní plánování poloviny 30. let 20. století: na přelomu epoch // Věstník Jihouralské státní univerzity. Série: společenských a humanitních věd

¹³ Mezencev K. V., Mezenceva N. I. Územní sociálně-ekonomické změny v Kyjevě a aglomerace // Sociálně-ekonomický zeměpis: Věstník AGRO. – 2012. – str. 109-123.

¹⁴ Územní kompozice oblastí interakce starých a nových městských zástaveb // Sbíрка vědeckých prací / Kyjev. Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Komplexní rozvoj architektonického a uměleckého prostředí měst. – 1984. – str. 44-55.

¹⁵ Žuk N. I. Odůvodnění limitů pro zvýšení hustoty obytné zástavby se smíšeným počtem podlaží. // Sbíрка vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problematika rozvoje územního plánování měst v podmínkách realizace perspektivních programů obytné zástavby. – 1989. – str. 24-31

realizované v územním plánu obnovy Moskvy poskytly praktickou pomoc při řešení mnoha problémů měst v celé zemi.¹⁶

4.2 Městské plánování a urbanizace v Sovětském svazu po druhé světové válce.

Poválečné období rozvoje země se vyznačuje širokým rozsahem činnosti práce. Prvoplánová obnovovací opatření byla v zemi dokončena již v prvním poválečném pětiletém období – do roku 1950, a celý obrovský rozsah obnovovacích prací byl dokončen již v roce 1955.¹⁷

V listopadu 1945 Rada lidových komisařů SSSR přijala dekret o naléhavých opatřeních pro obnovu 15 nejstarších ruských měst. V letech 1945-1950 byly pouze na území RSFSR vypracovávány územní plány pro 250 měst, včetně těch, jejichž rozšiřování průmyslové výroby a nárůst obyvatelstva si vyžádal rekonstrukční opatření a expanze městských území. Tato obrovská práce posloužila ověřením a potvrzením v praxi zásad sovětského městského plánování, které byly vypracovány v prvních pětiletých obdobích. Dokončení takto rozsáhlých prací v tak krátkém čase se stalo mezníkem potvrzujícím majestát hrdinství sovětského lidu a objektivní výhody socialismu.¹⁸

Růst výrobních sil v období obnovy naléhavě vyžadoval rozvoj mnoha měst, včetně měst nedotčených přímo válkou, jako je například Novosibirsk, Magnitogorsk, Sverdlovsk, Nižnij Tagil, Čeljabinsk, Tbilisi, Baku, Taškent, Jerevan a další.¹⁹

Při úpravě územních plánů měst získávaly čím dál větší význam výstavby velkých bytových domů. Vzhledem k tomu, že čtvrté pětileté období rozvoje národního hospodářství SSSR bylo zaměřeno nejen na obnovu měst zpuštěných válkou, ale také na podstatný rozvoj průmyslového potenciálu země, vznikla potřeba pro intenzivní osvojení nových, málo obydlených okresů.²⁰

¹⁶ Friedmann, J. and Wolff, G. (1982) World city formation: an agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 3. pp. 309–44.

¹⁷ Územní kompozice oblastí interakce starých a nových městských zástaveb // Sbíрка vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Komplexní rozvoj architektonického a uměleckého prostředí měst. – 1984. – str. 44-55.

¹⁸ Žuk N. I. Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby // Sbíрка vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problémy rozvoje malých měst. – 1981. – str. 57-64.

¹⁹ Sluka N. A. Geodemografické jevy globálních měst. – Smolěnsk: Ekumena, 2009. – str. 229.

²⁰ Kryžanovskij V. P., Bystrjakov I. K. Úspora energie v rozvoji měst / ed. Jailvarova G. I. – Kyjev, 1985. – str. 54-74)

Při shrnutí a vysokém hodnocení největších úspěchů sovětského městského plánování poválečného desetiletí jsou patrné také jeho jisté nedostatky. Na jedné straně jsou patrné progresivní zásady zachování historické struktury města vedle jeho zdokonalení, funkční zónování území města; budování velkých sídlišť; racionální výstavba sítě služeb; zlepšení městského prostředí prostřednictvím architektury a také zlepšení jeho dopravní situace. Na straně druhé lze vidět v řadě případů odtržení uměleckých a obrazných zásad architektury města od moderních materiálně-technických a funkčních základů městského plánování. Tato nejednotnost a dvojakost se projevila ve všech oblastech sovětské architektury v posuzovaném období.²¹

Je nutné provést analýzu období od konce 50. let do přelomu 60. let. Výstavba nových obytných čtvrtí zahájená v zemi na základě standardních projektů byla ve skutečnosti špatně řízeným procesem, který ještě více posílil spontánní rozsáhlé rozrůstání měst vzniklé v období jejich obnovy. V roce 1953 poukázal při shrnutí výsledků poválečné obnovy známý urbanista A. Kuzněcov vedle dalších závažných nedostatků také na nedostatek kontroly nad zástavbou měst a na nepřijatelnou podobnost nových čtvrtí.²² Kuzněcov navrhoval hledání řešení v použití odlišných urbanistických technik a vyhýbání se standardním projektům. Po mnoho let se tato myšlenka stala jedním z hlavních prostředků uplatnění urbanistického nápadu v praxi. Nicméně z analýzy textů tohoto období vyplývá, že do konce 50. let, kdy již začal být zřetelný rozsah urbanistické činnosti v posledních letech, začala být také patrná, za prvé, marnost hledání různých urbanistických technik na základě kombinace 1 až 2 typů obytných domů; a za druhé, po rozpadu odstrašující následky po selhání zásad, o které bylo pokoušeno při výstavbě města v poválečném období.²³ Nejvýrazněji se to projevilo při revizi stovek dříve připravených územních plánů měst, které musely být nyní upraveny se zohledněním osvojení nových území.

Snad nejvýznamnějším mezníkem, který udělal čáru pod poválečnou etapou sovětského městského plánování a odstartoval novou éru, se stal V. kongres Mezinárodního svazu architektů, který se konal v Moskvě v roce 1958. To však

²¹ Žuk N. I. Metodika volby racionálních typů obytné zástavby se smíšeným počtem podlaží. // Rep. meziřesortní vědeckotechnická sbírka „Rozvoj měst“ – Kyjev, 1987. – 39. vydání – str. 37-44.

²² Kuzněcov A. „Tvůrčí výsledky obnovy měst RSFSR“ // Architektura SSSR. rok 1953, č. 6., str. 1-14.

²³ Kosenkova J. L. Dlouhá cesta do města. K prohlášení o problémech výzkumu sovětského územního plánování 50.-80. let 20. století // Internet věstník VolgGASU Série: Polytematická. – 2011. Vyp. 3 (17). – str. 2-16

nebyla zdaleka jediná událost konce 50. let, během níž byla zdůrazněna potřeba nové obecné koncepce města.

V této souvislosti přelom 50. a 60. let poskytl řadu myšlenek, z nichž krátce zmíníme jen některé:

1) pokusy prokázat výpočtem, že osvojení nových území není zdaleka vždy tolik ziskové z ekonomického hlediska, neboť pro velká města je výhodnější rekonstrukce centra s demolicí zchátralých zástaveb (I. Lovejko, A. Kuzněcov) Hlavní architekt Moskvy I. I. Lovejko uvedl, že Ústavem pro plánování a rozvoj Moskvy byly provedeny výpočty, které ukázaly, že výstavba, například v okrese Marjina Rošča, s demolicí zchátralé zástavby, bude levnější než nová zástavba na volných jihozápadních územích. Hlavní architekt Státního ústavu pro projektování měst (Giprogor) A. I. Kuzněcov uvedl, že nová zástavba na volných územích je účelná z ekonomického hlediska pouze pro malá a středně velká města;²⁴

2) koncepce „optimálního města“, která byla rozvíjena v pracích Ústavu územního rozvoje (J. Bočarov a další) orientovaná na omezení růstu měst;²⁵

3) organizační myšlenky orientované na vytvoření jakéhosi monitorování, takzvaného „pohotovostního územního plánu“, které se snažili uplatnit v praxi při výstavbě měst Vladimir a Orel;

4) myšlenka návratu k zásadě pravidelnosti při projektování města (vyjádřená N. Baranovem a rozvinutá pak v dizertaci L. Bogdanova), pojem pravidelnosti byl přitom v tomto období spojován ani ne tolik s geometrickou přesností kompozice, ale především s postupem vytvoření kompaktního, sjednoceného plánu města;²⁶

5) myšlenka o tom, že obytná čtvrť musí být ani ne tolik územní, ale spíše sociální jednotkou města (J. Gradov a další)²⁷

6) První návrhy na vypracování sérií projektů, nikoli jednotlivých standardních projektů, v nichž by byly zohledněny umělecké požadavky.

Tyto koncepce byly použity v následujících desetiletích a posloužily základem pro směry chápání pojmu města, které se vyvíjely od konce 60. let.

²⁴ Kuzněcov A. „O metodice rozvoje urbanistických projektů měst“ // Architektura SSSR. Rok 1957. č. 6. str. 11-16.

²⁵ Bočarov J. K. „K problému „optimálního města““ // Architektura SSSR. Rok 1960. č. 5. str. 16-18.

²⁶ Bogdanov L. S. „Architektonicko-teoretický koncept plánu města v jeho historickém vývoji“: dizertační práce PhD. arch. M.: Výzkumný ústav pro rozvoj měst a územní plánování, rok 1963.

²⁷ Gradov G. „Etapy rozvoje systému kolektivního osídlení ve městech // Architektura SSSR. Rok 1961. č. 6. str. 36-45.;

Pouze soupis myšlenek přelomu 50. – 60. let znázorňuje, jak různorodé a roztržité byly tyto pokusy přistupovat z různých stran k tak složitému jevu, jako je moderní město. Nicméně, tyto myšlenky posloužily jako základ směru chápání pojmu města, který se vyvíjel v průběhu příštího desetiletí.

Konec 60. let – přelom 70. let. Je třeba zanalyzovat i následný rozvoj na přelomu 50. a 60. let vzniklých myšlenek rekonstrukce městských center – v 60. letech probíhá řada výběrových řízení na projektování center měst Vladivostok, Celinograd, Perm, Murmansk, Archangelsk, Taškent, Ivanov, Vilnius a dalších. Navzdory širokému geografickému rozložení těchto projektů byly tyto projekty sjednoceny jedním cílem – proměnit centrum města v jistou podobu městské čtvrti. Tato myšlenka spočívala v tom, že v centru města měla být založena obytná čtvrť s kompletní infrastrukturou.

Snad nejvíce konzistentní uplatnění této myšlenky bylo docíleno v centru Taškentu, který byl přestavován po zemětřesení v roce 1966.

Při analýze problémů sovětské urbanizace 60. – 80. let je třeba poznamenat, že ve většině svazových republik SSSR bylo postavení městských sídel určováno v závislosti na počtu obyvatel, jejich povolání a významu sídel. V RSFSR se v posuzovaném období za města považovaly obce s minimálním počtem obyvatel 12 tisíc, přičemž počet dělníků, úředníků a jejich rodinných příslušníků musel činit alespoň 85%.²⁸

Systematický proces vytvoření a růstu sovětských měst v 60. – 80. letech se postupně rozšířil na všechny regiony země. Sovětská města, jež vytvořila systém, jehož základ obvykle tvořilo velké centrum, měla mnohem silnější vliv na ekonomický a společenský život 60. – 80. let oproti jednotlivým městům, jež ovlivňovala systém každé zvlášť, což poukazovalo na posílení procesu urbanizace v posuzovaném období.²⁹

Proces sovětské urbanizace způsobil v 60. – 80. letech urychlení procesu socializace, a to nejen ve výrobě, ale i v oblasti služeb. Rozvíjel se proces urbanizace, vzrůstal počet měst a zvyšoval se počet obyvatel. Tento proces stále více podmiňoval šíření městského „typu“ činnosti, který následně zvyšoval potřebu v institucích pro vzdělávání, kulturu, způsob života, jakož i ve zlepšení jejich kvality.

²⁸ Kosenkova J. L. Dlouhá cesta do města. K prohlášení o problémech výzkumu sovětského územního plánování 50.-80. let 20. století // Internet věstník VolgGASU Série: Polytematická. – 2011. Vyp. 3 (17). – str. 2-16

²⁹ Friedmann, J. (1986) The world city hypothesis, *Development and Change*, 17. pp. 69–83)

V období od 60. do 80. let se podíl městské populace zvýšil o 30% a na počátku 80. let dosáhl 63%. V souladu s tím se zvýšila i úroveň vzdělání obyvatelstva, neboť městské obyvatelstvo se obecně vyznačovalo vyšší úrovní vzdělání v posuzovaném období.³⁰

Charakteristickým rysem urbanizace v SSSR v posuzovaném období byla také skutečnost, že urbanizace probíhala v podmínkách vědeckotechnické revoluce a odpovídala rozsáhlému a komplexnímu ekonomickému a sociálnímu rozvoji. V konečné fázi sovětské historie lze pozorovat relativní přiměřenost (co se týká významu) procesů sociálního a ekonomického rozvoje a urbanizace jako celku. Zároveň tempo urbanizace a tendence v jejím rozvoji v jednotlivých směrech ne vždy odpovídaly zákonitostem rozvoje společnosti.³¹

Nesoulad jednotlivých projevů urbanizace s cíli sociálně-ekonomického rozvoje sovětské společnosti v 60. – 80. letech se projevoval také v tom, že pokles venkovského obyvatelstva probíhal v rychlejším tempu oproti opodstatněným výsledkům vědeckého a technického pokroku. V důsledku toho se v určitých obdobích prohlubovaly rozdíly mezi městem a venkovem, ačkoli celková socialistická urbanizace vedla ke zmírnění těchto rozdílů.³²

Na základě výše uvedeného lze dospět k závěru, že urbanizace v SSSR v 60. – 80. letech se obecně „začleňovala“ do celkové logiky industriálního rozvoje příznačného pro technologickou civilizaci, jakož i do celosvětového procesu urbanizace, i když se vyznačovala svými „systémovými“ specifickými rysy.

Formování urbanizace v 30. – 80. letech odráží, na jedné straně, některé univerzální funkce tohoto globálního procesu, a na straně druhé – jeho svéráznost sociálního experimentu, který byl proveden po roce 1917. Obecně se proces urbanizace vyvíjel rozsáhle, složitě a rozporuplně. Zřetelně se projevila dualita sovětského modelu urbanizace – radikální v některých směrech (růst a koncentrace městského obyvatelstva) a konzervativní v jiných směrech (adaptace venkovského obyvatelstva do městského prostředí, atd.).

³⁰ Žuk N. I. Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby // Sběrka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problémy rozvoje malých měst. – 1981. – str. 57-64.

³¹ Kosenkova J. L. Dlouhá cesta do města. K prohlášení o problémech výzkumu sovětského územního plánování 50.-80. let 20. století // Internet věstník VolgGASU Série: Polytematická. – 2011. Vyp. 3 (17). – str. 2-16

³² Předpoklady pro formování obytné zástavby v malých městech /Burdenkova N.N., Kuzněcova T. T., Vanijan N. R., Gnes N. P., Žuk N. I. // Sběrka vědeckých prací o rozvoji měst. Současné problémy formování malých a středních měst. – 1984. – str. 153-165.

Zvláště závažný a nápadný se ukázal být rozdíl mezi dvěma etapami typické evoluce urbanizace. První etapa byla spojena s přesunem převážné části populace do měst, změny zaměstnání, atd. (kvantitativní ukazatelé). Druhá etapa je charakterizována formováním městského způsobu života jakožto fenoménu kultury a moderní civilizace (kvalitativní aspekt).

5 Transformace území Kyjeva

V této kapitole je představena analýza projektových řešení území Kyjeva, posuzován územní plán města a definována hlavní urbanistická řešení pro územní plánování města. Je třeba začít analýzou územních plánů Kyjeva počínaje 30. lety 20. století vzhledem ke skutečnosti, že představují velkou příznačnost z hlediska historie a rozvoje města Kyjev. Začneme analýzou územního plánu města z roku 1936, neboť se jeví jako nejrozsáhlejší z hlediska přeměn a odlišností od moderního Kyjeva, ačkoli lze pozorovat i jistou podobu v územním plánování (viz obr. 2.1).

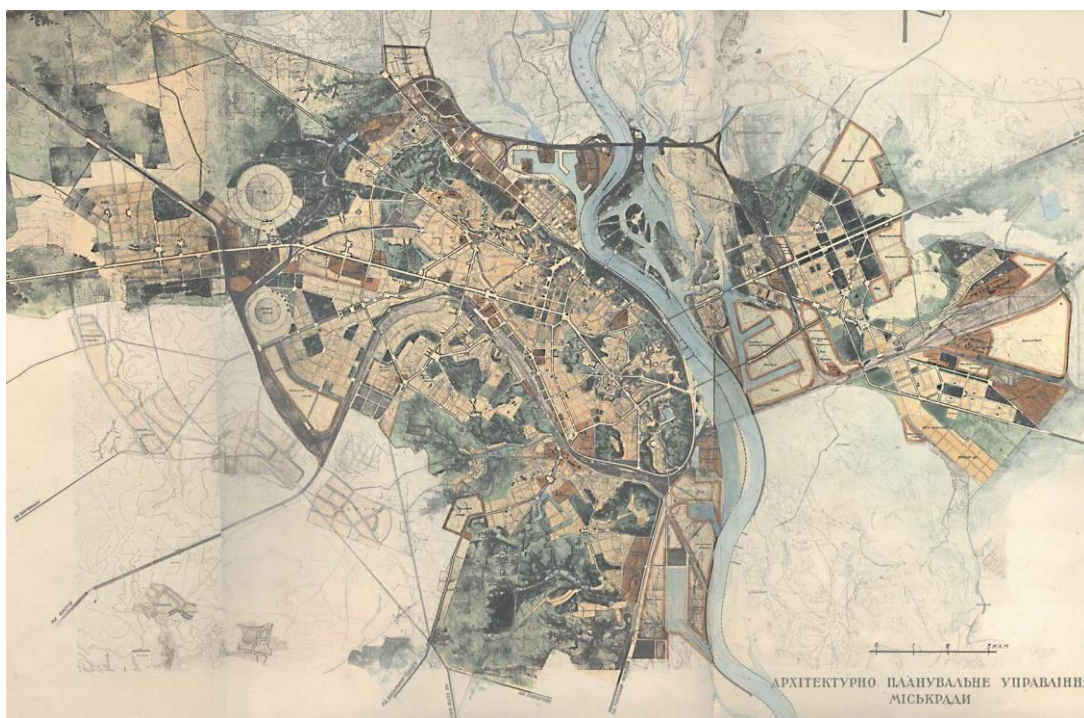
Od roku 1850, kdy ve městě bydlelo přibližně jen 42 tisíc obyvatel, se počet obyvatel Kyjeva každých 20 až 25 let téměř zdvojnásoboval nebo dokonce ztrojnásoboval a na začátku první světové války přesáhl hranici 620 tisíc obyvatel. Po revoluci nastalo období stagnace, počet obyvatel města klesl o polovinu a jeho rozvoj znovu začal teprve poté, co se Kyjev stal v roce 1934 hlavním městem Ukrajiny.³³

Právě v této době vznikl pod vedením prof. Ivana Chaustova první vypracovaný územní plán Kyjeva v jeho moderním pojetí, jež byl schválen v roce 1936. Již to nebyl pouze plán-mapa, nýbrž integrovaný projekt rozvoje města, který se zabýval architektonickým a urbanistickým plánováním a řešil inženýrské, sociální a ekonomické otázky.

Tento projekt odstartoval dějiny vypracování moderních územních plánů Kyjeva. Je třeba poznamenat velký rozsah otázek řešených územním plánem z roku 1936, ale také celou řadu přehmatů způsobených na jedné straně politickým postojem společnosti a na druhé straně podceněním skutečného rozsahu rozvoje města. Územní plán z roku 1936 upevnil trend přestavby historické části Kyjeva a

³³ Předpoklady pro formování obytné zástavby v malých městech /Burdenkova N.N., Kuzněcova T. T., Vanijan N. R., Gnes N. P., Žuk N. I. // Sběrka vědeckých prací o rozvoji měst. Současné problémy formování malých a středních měst. – 1984. – str. 153-165.

zároveň nabízel řešení jako je, například, vytvoření průmyslových zón v okrese Telička a na místě současných okresů Rusanovka a Bereznjaki.



Obrázek 2.1 – Územní plán z roku 1936³⁴

Územní plán města z roku 1936 je nejrozsáhlejším z hlediska přeměn a odlišností od moderního Kyjeva, ačkoli lze pozorovat i jistou podobu v územním plánování. Centrální část města vypadá stejně jako dnes, s výjimkou toho, že mezi Sofijským a Michajlovským náměstím je v plánu znázorněno obrovské náměstí, jehož výstavba byla navržena po demolici Prezenčních hal, jakož i obrysy dvou symetrických budov vládních úřadů na místě Chrámu svatého Michala, z nichž jedna nyní tvoří budovu Ministerstva zahraničí³⁵.

Na jihu a jihozápadě se nekonají žádné zvlášť zajímavé změny vzhledem k tomu, že tyto oblasti nebyly v posuzovaném období určeny k výstavbě nových městských částí, nic příznačného se v těchto oblastech rovněž nekonalo, přitom je třeba poznamenat, že v plánu zatím není znázorněna Oděská silnice a cesta na jih prochází starou Vasilkovskou cestou přes území současné Výstavy úspěchů národního hospodářství (VDNCh).

³⁴ <http://genplan.kiev.ua/ist.htm>

³⁵ Kryžanovskij V. P., Bystrjakov I. K. „Úspora energie v urbanistice“/ed. G. I. Jailvarova. – Kyjev, rok 1985. – str. 54-74.

Daleko více změn lze pozorovat v západní části města - jihozápadní silnice (třída Komarova a ulice Borščagovskaja) byla podle plánu navržena jako hlavní třída, v úseku mezi současným Industriálním mostem a Národní leteckou univerzitou je v plánu znázorněno velké náměstí. Je třeba poznamenat, že v posuzovaném období byla velká pozornost věnována právě náměstím.

Jednou z největších zajímavostí v předmětném územním plánu je ostrov Truchanov, rozdělený na čtyři části vzájemně propojené mosty, kdy je na centrálním ostrově vybudováno další velké náměstí.

Dále provedeme analýzu levého břehu Dněpru. Podle mého názoru je prvním objektem, který upoutá pozornost, nový přístav na místě obytných čtvrtí Rusanovka a Bereznjaki. Dle mého názoru není tato oblast nejvhodnějším místem pro přístav. Území Socgorodu se zdvojnásobilo po připojení území současné Severo-Brovarské (Komsomolské) obytné čtvrti, Charkovská silnice prochází jižní částí čtvrti Staraja Darnica a v obytné čtvrti Voskresenka je vybudována železniční výhybna s odbočkou na severovýchod. Tato výhybna je přítomna i v pozdějších plánech až do roku 1966, v dnešní době je však patrná pouze na satelitním snímku ve tvaru trojúhelníku tvořeného železniční křivkou, ulicí Marka Čeremšiny a vilovou ulicí „Pilot“.

Realizace tohoto projektu byla přerušena druhou světovou válkou, během níž přišel Kyjev o více než 40% bytového fondu, 80% veřejných budov a o veškerou inženýrskou a dopravní infrastrukturu.

V listopadu 1943, po osvobození z okupace, zůstalo v Kyjevě jen něco přes 180 tisíc obyvatel oproti předválečnému miliónu obyvatel. Nicméně do konce roku byla v Kyjevě obnovena činnost Odboru hlavního architekta města pod vedením Alexandra Vlasova a dílen Kyjevprojektu.

Tehdy bylo zahájeno vypracování nového územního plánu Kyjeva pod vedením architektů Alexandra Vlasova a Borisa Prijmaka.

Provedme analýzu územního plánu Kyjeva z roku 1947 (viz obr. 2.2). Provedená analýza ukazuje, že poválečný generální plán města se de facto shodoval s plánem z roku 1936.³⁶

³⁶ Žuk N. I. Formování způsobů obytné zástavby s využitím modulárních koordinačních metod // Sbírnka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Formování architektonické a prostorové identity oblastí obytné zástavby. – 1988. – str. 50-60.

V letech 1946-1947 byl územní plán Kyjeva vyvinut s vyhlídkou na 20 až 25 let. Ve zprávě „O územním plánu rekonstrukce Kyjeva“ sepsané Hlavním architektem Kyjeva A. Vlasovem pro Radu ministrů USSR v roce 1949 bylo uvedeno: „Územní plán rekonstrukce a rozvoje Kyjeva byl vypracován v Architektonické dílně č. 5 Úřadu pro architekturu Kyjeva (hlavní městský architekt města Kyjev, řádný člen Akademie architektury SSSR a USSR A. V. Vlasov, vedoucí Státních architektonických dílen A. A. Osmer, vedoucí architektonické dílny č. 5 V. I. Prijmak). Předmětný územní plán byl vypracován namísto a pro rozvoj nedochovaného předválečného územního plánu Kyjeva, jež byl vypracován Úřadem pro architekturu a plánování Kyjeva v letech 1934-1935. V územním plánu byl Kyjev řešen jakožto hlavní město Ukrajinské SSR a jedno z největších průmyslových a kulturních center Sovětského svazu. Počet obyvatel Kyjeva podle tohoto projektu byl odhadnout na 1.250 tisíc osob.³⁷

Prvořadá opatření územního plánu Kyjeva byla zahrnuta do Souhrnného schématu výstavby pro léta 1951-1960 a desetiletého plánu městské výstavby (1951-1960). Při jeho vypracování byly vzaty v úvahu zásadní ustanovení, „na jejichž základě byl konkretizován rozsah výstavby a vypracován soupis a rozmístění hlavních stavebních objektů města Kyjev:

- a) kompletní dokončení obnovovacích prací ve všech odvětvích městského hospodářství Kyjeva, jež byly dotčeny zásahem německých a nacistických útočníků,
- b) rekonstrukce městského hospodářství Kyjeva na novém technickém základě odpovídajícím vysoké úrovni vyspělé domácí technologie“,
- c) významné zlepšení materiálních, životních a kulturních podmínek pro pracující obyvatelstvo města, zejména značný rozvoj bytové výstavby“³⁰ (dokument č. 106).

Podle plánu bylo v první řadě počítáno s výstavbou obytných domů (jakož i výstavbou budov pro veřejné účely), magistrál a čtvrtí s komunálním zařízením (vydláždění, vodovod, plyn atd.), jakož i s kompaktní obytnou zástavbou (obcemi) velkých průmyslových podniků a dalších velkých stavebních společností podílejících se na výstavbě komunálního zařízení.

³⁷ Žuk N. I. Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby // Sbíрка vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problémy rozvoje malých měst. – 1981. – str. 57-64.

Dále je nutné provést analýzu územního plánu Kyjeva z roku 1947 (viz obr. 2.2). Analýza ukazuje, že poválečný územní plán města prakticky odpovídá plánu z roku 1936, i když je o poznání blíže k současnosti³⁸.



Obrázek 2.2 – Územní plán z roku 1947³⁹

Provedená analýza pomáhá zjistit odlišnosti od územního plánu z roku 1936:

- Třída Prátelství národů (Bul'var Družby narodov) (dálnice) je tvořena modernější a vyrovnanější dálnicí;

- vznikly nové obytné čtvrti Borščagovka a Nivki, i když v poněkud abstraktní podobě;

- byla navržena výstavba městské části na místě Syreckého lesoparku zhruba na místě současné severní části obytné čtvrti Nivki a čtvrtí Cvetovodstvo 1 i Cvetovodstvo 2;

- Celým územím současné obytné čtvrti Voskresenka prochází nova železniční trať s výhybkami;

³⁸Žuk N. I. „Formování způsobů obytné zástavby s využitím modulárních koordinačních metod“// Sbírnka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). „Formování architektonické a prostorové identity oblastí obytné zástavby“. – rok 1988. – str. 50-60.

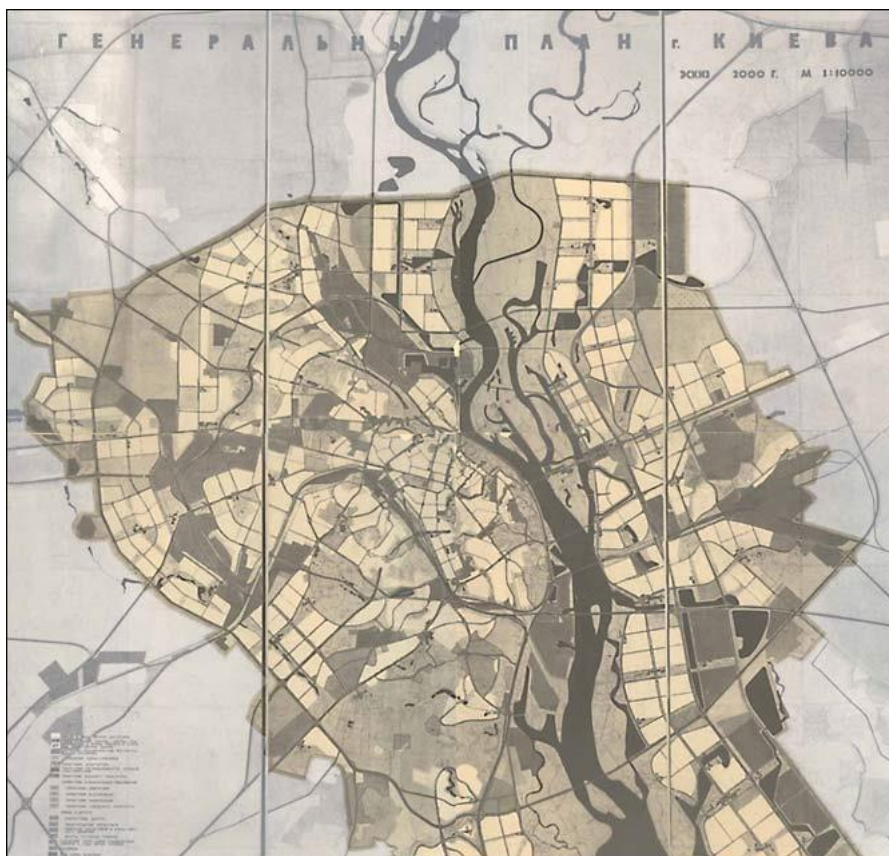
³⁹ <http://genplan.kiev.ua/ist.htm>

- z plánu obytné čtvrti Socgorod zmizely „šikmé“ třídy – třída Míru a třída Gagarina, všechny ulice se protínají pod přímým úhlem a kousek na sever od Leningradského náměstí je znázorněn menší park;

- rozměry kanálů na ostrově Truchanov se výrazně zmenšily⁴⁰.

Rozvoj města se vyznačoval neustále se zrychlujícím tempem. Do konce roku 1961 dosáhl Kyjev počtu obyvatel stanoveného pro rok 1970. Bylo to období hromadné bytové výstavby, jejíž roční objem se ve srovnání s prvními poválečnými lety zvýšil pětkrát až šestkrát. Avšak omezené rezervy území v souladu s územním plánem z roku 1947 neumožňovaly řešit problém rozmístění bydlení. Vznikla tak potřeba pro vypracování nového územního plánu.

Je nutné provést analýzu územního plánu města z roku 1966, neboť představuje první krok k moderní podobě Kyjeva (viz obr. 2.3).



Obrázek 2.3 – Územní plán z roku 1966⁴¹

Nový územní plán vypracovaný pod vedením Borise Prijmaka a Grigorije Sluckého byl v roce 1966 schválen vládou Ukrajiny s odhadovaným počtem

⁴⁰ „Předpoklady pro formování obytné zástavby v malých městech“/Burdenkova N.N., Kuzněcova T. T., Vanijan N. R., Gnes N. P., Žuk N. I./Sbírka vědeckých prací o urbanistice. „Současné problémy formování malých a středních měst“. – rok 1984. – str. 153-165.

⁴¹ <http://genplan.kiev.ua/ist.htm>

obyvatel 1,8 mil. osob v roce 1980. Je třeba poznamenat, že územní plán z roku 1966 se v urbanistickém kontextu stal nesporným úspěchem. Plodné myšlenky v něm obsažené dodnes neztratily svoji aktualitu. Poprvé v historii byl územní plán Kyjeva vyvinut v provázání s kyjevskou aglomerací. Tento projekt přináší překonání hlavního staletého prahu: aktivní přesun města do levobřežní oblasti, hromadný přesun bytové výstavby k údolí Dněpru – nejatraktivnější oblasti města – na naplavovaná území, což umožnilo docílit kompaktnosti Kyjeva a zachování cenné orné půdy.

Územní plán z roku 1966 je prvním krokem k moderní podobě Kyjeva. Zde se objevují nám známé obytné čtvrti, zejména Troješčina, i když s docela neznámou sítí ulic obdélníkového tvaru, Oboloň, Charkovská čtvrť, Lesní čtvrť ležící podél Brovarské silnice, Vinogradar. Již před 50 lety byl Kyjev obklopen obchvatem (Kol'cevaja doroga)⁴². Více než polovina navržených obytných čtvrtí nebyla nakonec postavena, například obytná čtvrť na místě Rusanovské zahrady, řada obytných čtvrtí podél levého břehu Dněpru jižně od čtvrti Osokorki, které jsou přítomny v současném územním plánu, jakož i obytné čtvrti Žuljany, Pirogovo. V plánu lze spatřit velké množství nových silnic, např. silnici Radial'naja s řadou tunelů propojující čtvrti Podol a Vinogradar přes Synec, pokračování Djag'arevské silnice z třídy Vítězství (Prospekt Pobědy) přes průmyslovou zónu ve směru na obchvat, silnice vedoucí z třídy Lesi Ukrajinky přes Protasov jar ve směru na Teremki taktéž s řadou tunelů, oba mosty – Podolsko-Voskresenský a Darnický s přílehlými třídami, třída Generála Vatutina vedoucí do Kyjevské oblasti. Je třeba poznamenat, že v plánech je přítomna současná železniční výhybna na Voskresence, jejíž odbočka nyní prochází kolem obytné čtvrti Troješčina směrem od východu a směřující na sever, v souvislosti s tímto přišla Voskresenka o čtvrť Kibalčič. Můžeme zde také vidět, že kanály na ostrově Truchanov zcela zmizely, avšak zvýšilo se množství kanálů ve čtvrtích Oboloň a Troješčina na místě obytné čtvrti Radužnaja podél Oboloňské třídy a třídy Majakovského. Je třeba poznamenat, že všechny dopravní spoje byly dobře promyšlené⁴³.

⁴²Žuk N. I. „Způsoby zvýšení účinnosti využívání území na základě zástavby se smíšeným počtem podlaží“. – Kyjev, rok 1983. – str. 14.

⁴³Žuk N. I. „Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby“//Sbírka vědeckých prací/Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). „Problémy rozvoje malých měst“. – rok 1981. – str. 57-64.

Přejdeme nyní k analýze územního plánu z roku 1986, který lze prakticky zařadit k modernímu Kyjevu, neboť již byly postaveny všechny současné obytné čtvrti, jakož i definovány současné směry a poloměry (viz obr. 2.4)⁴⁴. Za účelem zajištění následného plánovaného, ekonomicky odůvodněného a komplexního rozvoje Kyjeva, zlepšení kvality jeho zástavby a zvýšení úrovně infrastruktury, vytvoření příznivých podmínek pro práci, bydlení a odpočinek obyvatel, byl Ústředním výborem Komunistické strany Ukrajiny a Radou ministrů Ukrajinské SSR dne 13. května 1986 schválen územní plán rozvoje Kyjeva, jež byl vypracován Kyjevským městským výkonným výborem a odsouhlasen se Státním plánem SSSR a Státním výborem pro občanskou výstavbu a architekturu Gosstroje SSSR. Územní plán Kyjeva z roku 1986 zahrnoval:

a) zdokonalení a rozvoj architektonické a urbanistické struktury města v souladu s požadavky moderní výstavby měst, vytvoření šesti komplexních obytných a průmyslových zón – Centrální, Západní, Severní a Jižní zóny na pravém břehu Dněpru, Severní a Jižní zóny – na levém břehu Dněpru, a dvou plánovacích zón v rezervních oblastech – Vyšgorodské a Chodosovské;

b) další zdokonalení urbanistického uspořádání území, zlepšení architektonického a uměleckého obrazu města s přihlédnutím k zachování jeho historických a kulturních tradic a přírodních specifických rysů; vytvoření celistvého systému vzájemně propojených architektonických celků spojujících zástavby v pravobřežních a levobřežních oblastech města podél koryta Dněpru, magistrály a náměstí, jakož i hlavní silniční a železniční vjezdy;

c) výstavba nových a rekonstrukce stávajících obytných území pro zajištění nejlepších podmínek pro práci, bydlení a odpočinek, vytvoření komfortních prostor, dvorů, zahrad a parků, obytných ulic a veřejných center uvnitř sídliště;

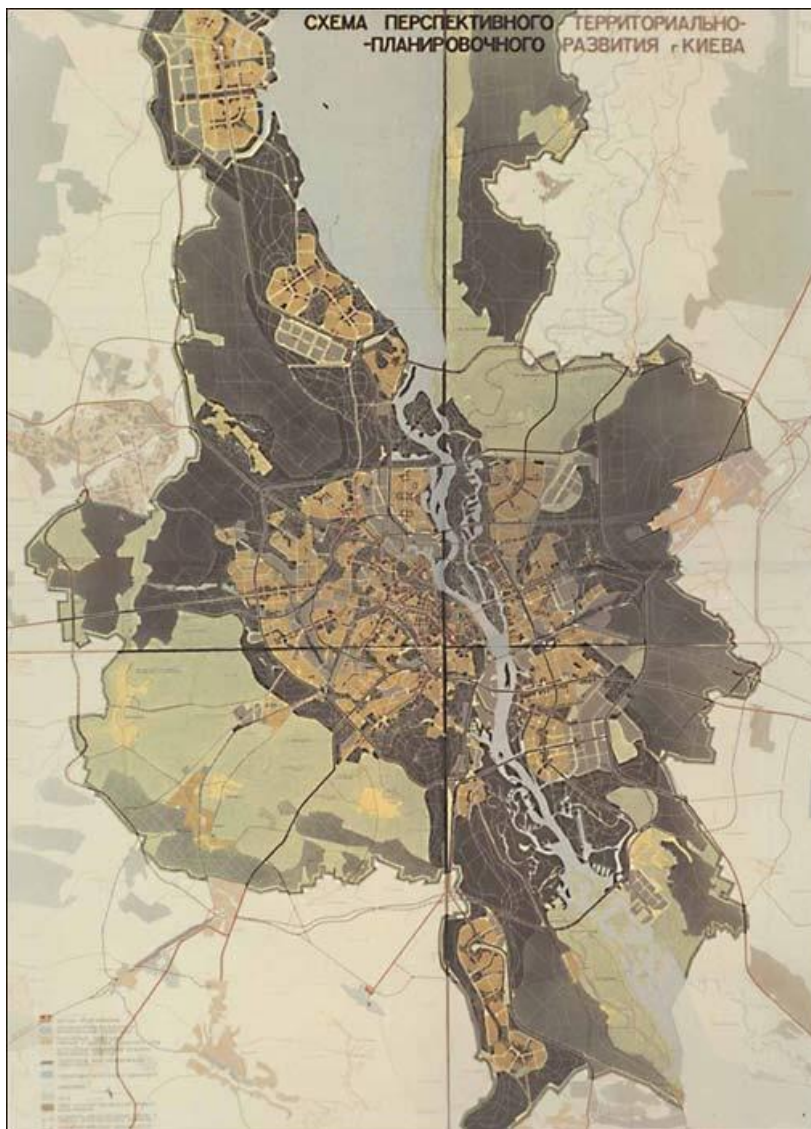
d) následný rozvoj centra města v pravobřežní oblasti města, vytvoření nového centra celoměstského významu na levém břehu Dněpru;

e) uspořádání průmyslové zástavby, její přemístění z obytných zón a zelených ploch na nové plochy v nově vytvářených průmyslových a skladových oblastech města, na periférii, do Kyjevské a jiných oblastí republiky, nebo změna předmětu činnosti z hygienického a požárního hlediska škodlivých podniků, komunálních a

skladových objektů, jakož i podniků nacházejících se v upravených prostorách, sklepech a přízemích obytných domů;

f) provádění rekonstrukčních prací s přihlédnutím k postavení Kyjeva jakožto historického města, zachování chráněných oblastí, historických a kulturních památek.

Provedená analýza plánu ukazuje, že hranice Kyjeva byly posunuty až do městečka Ljutež, které se stalo další satelitní čtvrtí Kyjeva, a k Vyšgorodu přibyly další dvě čtvrti o velikosti samotného městečka.⁴⁵



Obrázek 2.4 – Územní plán z roku 1986⁴⁶

⁴⁵ Žuk N. I. Odůvodnění limitů pro zvýšení hustoty obytné zástavby se smíšeným počtem podlaží. // Sbírnka vědeckých prací /Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problematika rozvoje územního plánování měst v podmínkách realizace perspektivních programů obytné zástavby. – 1989. – str. 24-31.

⁴⁶ <http://genplan.kiev.ua/ist.htm>

Obce Petropavlovská Borščagovka a Sofijská Borščagovka byly zdemolovány a na jejich místě vznikly lesoparky. Čtvrť Bortniči nahradila obrovská průmyslová zóna. Na místě Voskresenské železniční výhybny na ulicích Zakrevského a Kibalčiče vyrostly vícepatrové obytné domy⁴⁷.

V Kyjevě je nyní v platnosti územní plán navržený až do roku 2020, který byl schválen v roce 2002 (viz obr. 2.5). Územní plán rozvoje Kyjeva na období do roku 2020 byl navržen v souladu s vyhláškou Kyjevské městské státní správy č. 542 ze dne 16. 3. 1998. Jedná se o čtvrtý poválečný územní plán Kyjeva. Na základě předchozích územních plánů byl Kyjev znovu vybudován od základů, rozvíjel se a stal se jedním z největších průmyslových, vědeckých a kulturních center Sovětského svazu.

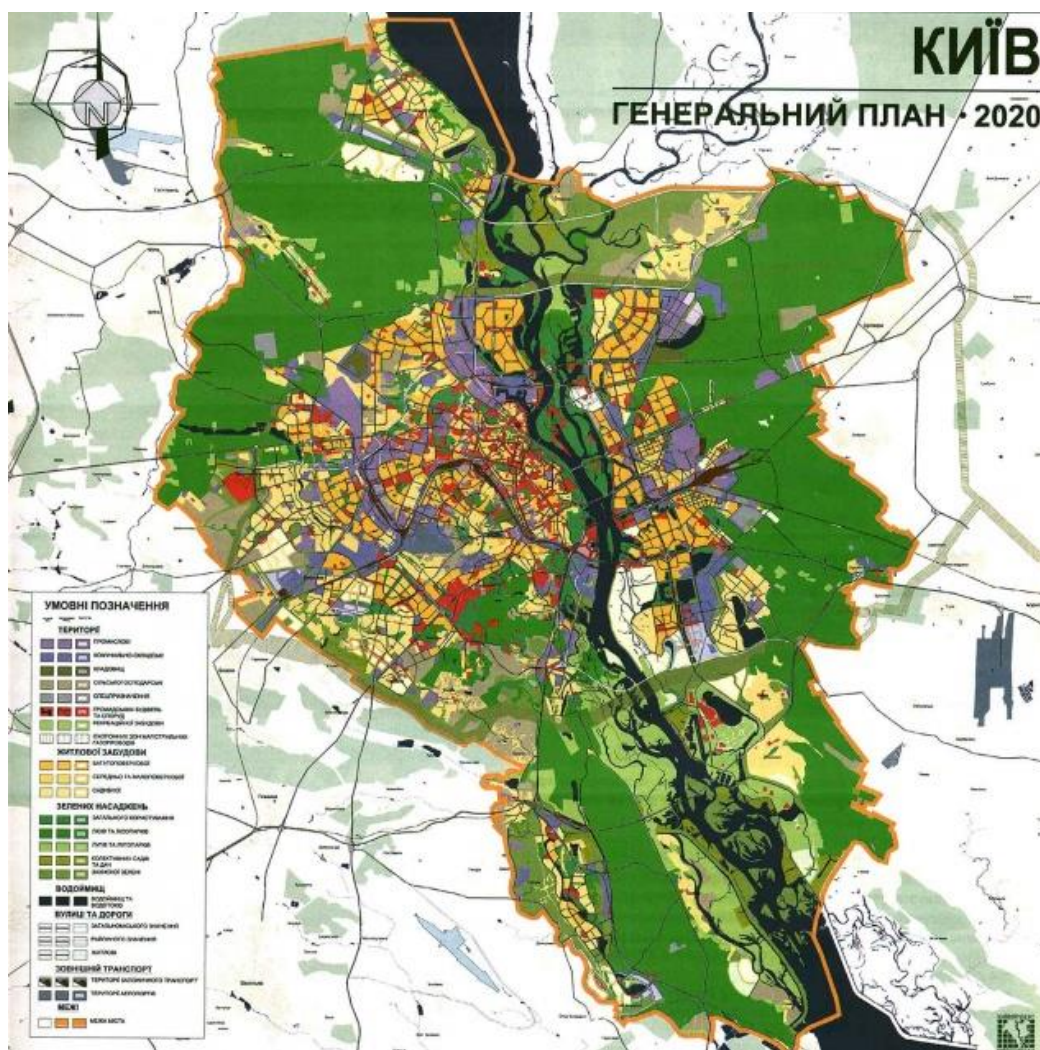
Územní plán byl vypracován na základě státní sociálně-ekonomické politiky, stanovených Konceptí prognostických ukazatelů sociálního a ekonomického rozvoje Kyjeva do roku 2020, souboru vědeckých a pre-projektových studií provedených 25 vědeckými a projektovými institucemi a městskými organizacemi s přihlédnutím k městským odvětvovým programům.

Základem pro vypracování územního plánu posloužil trend poklesu míry porodnosti, jež byl v posledních letech zaznamenán nejen v Kyjevě, ale také ve všech evropských hlavních městech. Odhadovaný počet obyvatel města byl tedy stanoven na 2,65 mil. osob. Podle Čekmarova „se Kyjev těsně přiblížil ke svým hranicím v rámci Velkého okruhu. K těmto hranicím se těsně přiblížila i periférie města vztahující se ke Kyjevské oblasti. Nové bytové objekty lze dnes stavět v oblastech Osokorki, Troješčina, Vinogradar a Feofanija. Kromě toho může být plocha bytové zástavby zvýšena díky rekonstrukci 5-patrových budov postavených v 60. letech“⁴⁸. Čekmarev také poznamenal, že při vypracování územního plánu byla vzata v úvahu skutečnost, že v Kyjevě se mohou konat olympijské hry a významné sportovní akce.

Při vypracování územního plánu do roku 2020 bylo taktéž počítáno se zvýšením komfortu bydlení v Kyjevě cestou přiblížení veřejných a obchodních center k periférii.

⁴⁷Žuk N. I. „Metodika volby racionálních typů obytné zástavby se smíšeným počtem podlaží“// Rep. meziresortní vědeckotechnická sbírka „Plánování měst“ – Kyjev, rok 1987. – 39. vydání – str. 37-44.

Nyní probíhá výstavba města na základě dokumentu, do něhož bylo předtím vneseno více než 2 tisíce změn. Městská rada přitom pravidelně schvaluje Podrobné plány území (PPÚ), které jsou ovšem v rozporu s aktuálním územním plánem⁴⁹.



Obrázek 2.5 – Územní plán do roku 2020

Podle územního plánu se rozloha Kyjeva zvýší na 143 ha a hranice města se posunou od obce Proleski na Borispolské trase do městečka Višnevoje, a Kyjev se rozšíří o nové oblasti, a to od Sterých Petrovic na severu až do obce Kozino.

Rozšíření území města vyvolává potřebu vyprojektovat hlavní obchodní směry a uzpůsobit tomu budoucí magistrály.

Nyní se podíváme na proměnu Kyjeva podle územního plánu. Administrativní centrum s velkým množstvím kancelářských budov vznikne na levém břehu Dněpru, třída Bažana bude zastavěna obchodními centry od Dněpru až do stanice metra

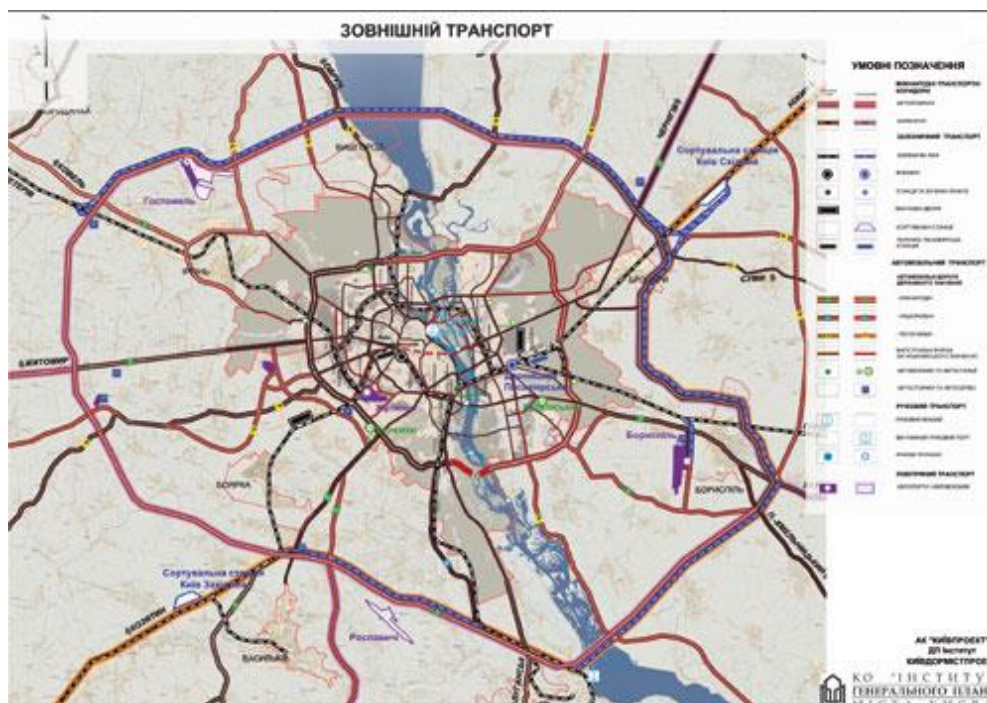
⁴⁹ Mezencev K. V., Mezenceva N. I. „Územní sociálně-ekonomické změny v Kyjevě a aglomerace“//Sociálně-ekonomický zeměpis: Věstník ADRO, rok 2012. – str. 109-123.

Osokorki a od stanice metra Charkovská až do stanice Boryspolská. Administrativní centrum vyrosté také v obci Telička.

V městečkách Kozin, Gatnoje, Čabany bude zachována nízkopodlažní zástavba, Petropavlovská Borščagovka, Sofijská Borščagovka a Višnevoje se stanou součástí Kyjeva a Troješčina rovněž posune hranice Kyjeva. Na severu bude Kyjev rozšířen o velké území, včetně měst Vyšgorod, Staré a Nové Petrovci. Městskými částmi se stanou Gorenka a Moščun.

Je třeba zdůraznit, že ve městě budou zachovány velké lesní plochy ve směru na Obuchov, Borispol, Brovary, Pušča-Vodica.⁵⁰

Došlo k výrazným změnám v dopravní mapě města (viz obr. 2.6).



Obrázek 2.6 – Dopravní mapa

S cílem vyřešení dopravního problému je naplánováno odklonění tranzitních nákladních, železničních a silničních magistrál mimo území města. Za stejným účelem je naplánována výstavba spojovací větve a druhé tratě na železničním úseku Kyjev-Tripolje a zařazení uvolněného Severního železničního okruhu do celkové dopravní osobní sítě města.

Centrum hlavního města nyní téměř zcela vyčerpalo svou dopravní kapacitu. Projektanti považují za nezbytné zavést automatizovaný systém řízení dopravních

⁵⁰ Sluka N. A. „Geodemografické jevy globálních měst“. – Smolěnsk: Ekumena, rok 2009. – str. 42.

toků, což vyžaduje pětinasobné zvýšení množství semaforů. Tím bude umožněno automatické odvádění dopravních toků z přeplněných silnic do silnic méně přetížených.⁵¹

Vymezení nových administrativních a obytných zástaveb na Územním plánu umožnila naplánovat osobní dopravu.

Podle urbanistů bude Kyjev do roku 2020 obývat 3,5 milionů obyvatel, přitom na levém břehu Dněpru vznikne velké množství bytových domů a stejně tak obchodních a průmyslových objektů. To umožní docílit snížení každodenní migrace obyvatel z levého na pravý břeh Dněpru.

Za účelem řešení dopravních problémů byla Územním plánem navržena výstavba obchvatů a řady mostů.

Kromě již známých tras metra je navrhována další trasa, která má propojit oblasti Troješčina a Poznjaki (viz obr. 2.7).



Obrázek 2.7 – Mapa kyjevského metra

Nyní provedeme analýzu územního rozvoje Kyjeva v posledním desetiletí. Vzhledem k absenci jasné strategie pro územní rozvoj Kyjeva v posledním desetiletí dochází k chaotické, nesystematické zástavbě všech volných pozemků ve městě, a to jak v centrální části, tak i na poloperiferních a periferních částech města.

⁵¹ Mezencev K. V., Mezenceva N. I. Územní sociálně-ekonomické změny v Kyjevě a aglomerace // Sociálně-ekonomický zeměpis: Věstník AGRO. – 2012. – str. 109-123.

Hospodářská krize v letech 2009-2010 vedla k dočasnému snížení tempa výstavby, které se obnovilo v roce 2011.⁵²

Hustota zástavby v centrální historické části města neustále roste, probíhají vertikalizační procesy, realizují se nástavby (včetně historických budov, které v důsledku toho ztrácejí svou historickou hodnotu), dochází k demolici částí budov, kácení stromů na náměstích a parcích za účelem získání nových pozemků pro výstavbu vícepodlažních obytných domů, obchodních a kancelářských center.⁵³ Například, namísto velodromu v centrální části města vznikl nový vícepodlažní obytný dům. To vše vede ke ztrátě estetického vzhledu, architektonické a plánovací integrity města.

V průběhu rekonstrukce centrální části města dochází k gentrifikačním procesům.⁵⁴

Na místě části výrobních prostor bývalých městských průmyslových podniků vznikla nová nákupní a zábavní centra. Nicméně, byly zachovány některé průmyslové zóny se zastavenou výrobou, ve kterých však nedochází k revitalizaci území.

Procesy formování obchodních (administrativních a obchodních) center v Kyjevě se vyznačují svou specifikou. V centru města je historicky soustředěna většina administrativních a správních institucí státního a městského významu. Výstavba nových kancelářských center je taktéž soustředěna především v centrální historické části města. V důsledku toho je centrální část města přetížena administrativními budovami a kancelářskými centry, které jsou chaoticky implementovány do historické zástavby a tím deformují vzhled města. K tomu se přidává problém nedostatku parkování, což má za následek parkování vozidel na vozovce a chodnících, vytváření dopravní zácpy a nepohodlí pro chodce.

Pro účely uvolnění centra města od obchodních a administrativních budov jsou nabízeny různé možnosti vytvoření nového obchodního centra – „Kiev City“. Již v 70. letech existoval projekt pro výstavbu nového administrativního centra – Levobřežního centra (Levoberežnyj centr), avšak později zde byly vybudovány výstavní centrum, katedrála a rezidenční čtvrti. V roce 2005 byl navržen nový

⁵² Mezencev K. V., Mezenceva N. I. „Územní sociálně-ekonomické změny v Kyjevě a aglomerace“//Sociálně-ekonomický zeměpis: Věstník ADRO, rok 2012. – str. 109-123.

⁵³Sluka N. A. „Geodemografické jevy globálních měst“. – Smolěnsk: Ekumena, rok 2009. – str. 42.

⁵⁴ Taylor, P.J. (2007) Cities withinspaces of flows: Theses for a materialistunderstanding of the external relations of cities In: Taylor, P.J., Derudder, B., Saey, P., and Witlox, F. (eds). Cities inGlobalization: Practices, policies and theories. London: Routledge, pp. 276-285.

projekt výstavby obchodního centra Kyjeva na Rybalském poloostrově na místě průmyslové zóny a obytné zástavby. Zde se měla umístit městská správa, plánovala se výstavba výškových kancelářských budov (věží), obchodního a zábavního centra, hotelu, nádraží, muzea moderního umění a oceanária. Projekt však nemohl být realizován především kvůli tomu, že v něm nebyla zohledněna dopravní dostupnost poloostrova.

Nyní existuje několik variant realizace projektu „Kiev City“. Nejvíce reálné projekty počítaly s umístěním centra v oblasti Severní Osokorki (na levém břehu Dněpru v zóně soukromé zástavby) a v oblasti Dolní Telička (na pravém břehu Dněpru v zóně průmyslové zástavby). Problém u obou projektů spočíval v uvolnění pozemků pro novou zástavbu (na místě stávající soukromé zástavby nebo průmyslových podniků).

Další směr územního rozvoje je spojen s rozvojem infrastruktury výstavní činnosti. V Kyjevě byl vybudován největší počet výstavních center s největší plochou na Ukrajině, nicméně město je výrazně pozadu oproti předním výstavním centrům v Evropě.

V posledních letech se aktivně rozvíjí výstavba sportovních areálů pro potřeby obyvatel (fitness-centra, tenisové kurty, golfové hřiště, sjezdovky).

Přetížení stávající dopravní infrastruktury si následně vyžádalo její optimalizaci. Hlavním směrem řešení tohoto problému je výstavba nových stanic metra, rozšíření vysokorychlostní tramvajové sítě a sítě městských elektrických vlaků.

Dalším aspektem je výstavba nových terminálů, vzletových a přistávacích drah na mezinárodním letišti „Borispol“. S cílem usnadnění spojení s letištem byla zahájena realizace celostátního projektu „Air Express“ spočívající ve zprovoznění linky elektrického vlaku mezi letištem a městským hlavním nádražím.

Avšak z obecného hlediska je městská dopravní síť v Kyjevě nedostatečně uzpůsobena potřebám cizinců.

Během posledního desetiletí prochází město značnou transformací veřejných ploch města – ulic a náměstí, zelených ploch (parků, bulvárů, parčíků, nábřeží), nákupních center. V Kyjevě jsou zastoupeny různé typy veřejných ploch: veřejné plochy smíšeného typu (outdoorové a indoorové) s historickou a kulturní hodnotou (například, náměstí Nezávislosti (Ploščad' Nezavisimosti), kde je hlavní náměstí země propojeno s podzemním nákupním a zábavním centrem), outdoorové objekty

(například, Andrejevský svah, Expocentrum Ukrajiny, Pečerský krajinářský park) a objekty uzavřeného typu neboli indoorové objekty (například obchodní a zábavní centrum „Dream Town“).

Proměna veřejných ploch v Kyjevě se vyznačuje následujícími aspekty: komercializace, sakralizace, izolace (separace), rostoucí úloha nákupních center jakožto veřejných center cestou výrazného snížení úlohy náměstí a parků.

Komercializace se projevuje v tom, že čím dál větší plochy náměstí, parčíků a parků jsou nahrazovány nákupními a restauračními zařízeními. Zatímco dříve byly veřejné plochy předmětem investic a podpory ze strany místní vlády, v posledním desetiletí se staly zdrojem soukromých příjmů z prodeje reklamních ploch na chodnicích. Zóny, které odjakživa představovaly veřejné plochy a byly ztělesněním kulturních úspěchů a místem konání politických projevů, se staly centry pouličního obchodování.

V mnoha parčících, parcích a na náměstích dochází k opětovné sakralizaci nebo výstavbě nových míst pro konání bohoslužeb (nejvíce dominují ortodoxní objekty), což má za následek přeměnu veřejných ploch na území pro zastánce určitých vyznání.

Na území parků, nábřeží, jednotlivých ulic a uliček vznikají „uzavřené komunity“ (gated communities), vylučující nebo omezující přístup veřejnosti. Klasickým příkladem je „uzavřená osada“ na území Oboloňského nábřeží v Kyjevě.

Můžeme tedy vymezit následující priority územního rozvoje města:

- vytvoření nového obchodního centra za účelem uvolnění historického centra města od kancelářských a obchodních objektů;
- optimalizace a modernizace dopravní infrastruktury, která nesplňuje potřeby obyvatel, jejichž počet neustále narůstá;
- revitalizace a rekonstrukce průmyslových a skladovacích zón (tzv. brownfields), oblastí zastaralé obytné zástavby;
- rozvoj výstavní infrastruktury;
- zachování a rozšíření veřejných ploch.

6 Vyhodnocení Oboloňské městské části Kyjeva a jejích změn v letech 1975-2015

V SSSR v 30. letech 20. století byla zahájena realizace rozsáhlého vojenského programu, který mimo jiné zasáhl také území Oboloni. U Kyjeva se v roce 1936 blížila ke konci výstavba opevněné zóny hlavního města, která zahrnovala velitelské bunkry, mohutná betonová trvalá palební ohniska a vojenské sklady. Ale vzhledem k tomu, že tato mocná opevnění neposkytovala ochranu dvou hlavních kyjevských železničních mostů před leteckým úderem, rozhodlo sovětské vedení postavit ve městě dva rekordní a z hlediska složitosti jedinečné objekty – železniční tunely pod Dněprem (obr. 3.1)⁵⁵.

Na základě projektu vedl Jižní přechod od oblasti Osokorki až do Žukova ostrova a Severní přechod – od Oboloni do oblasti Troješčina (Vygurovščina). V dnešní době připomíná v Oboloni tento grandiózní nápad sovětské éry betonový keson o impozantní velikosti, který se nachází v oblasti Natalka. Tato několikatunová konstrukce měla být umístěna pod zemí s výkopem rozmočené zeminy pod jejím základem, poté měla být zahájena výstavba horizontálního tunelu pod korytem Dněpru⁵⁶.

⁵⁵ Bočarov J. K. „K problému „optimálního města““ // Architektura SSSR. Rok 1960. č. 5. str. 16-18.

⁵⁶ Žuk N. I. Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby // Sbírnka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problémy rozvoje malých měst. – 1981. – str. 57-64.

Схема реконструкции подрусловой железной дороги



Условные обозначения	
	Проект подрусловой железной дороги
	Действующие наземные железные дороги
	Существующие фрагменты туннелей
	Существующие шахты подземной проходки
9	Участки — «титуды» строительных работ
1 7	«Титуды» — железнодорожные подъезды

Obrázek 3.1 Schéma nadzemní a podzemní železnice, která měla být postavena v Kyjevě v polovině 40. let 20. století.

Nicméně plány sovětského vedení nebyly nikdy realizovány v souvislosti se začátkem druhé světové války a po jejím skončení se vláda rozhodla, že pokračování výstavby těchto konstrukcí by nebylo účelné. Přesto zkušenosti, které byly získány při provádění tohoto velmi složitého projektu, se později staly přínosem při výstavbě

kyjevského metra⁵⁷. Zároveň s tím se mohutný betonový keson stal jedním z nejvíce neobvyklých a zajímavých památek Oboloňské městské části.

Po osvobození Kyjeva od nacistické okupace v roce 1943 odstartovala aktivní obnova hlavního města Ukrajinské SSR. Navzdory obrovskému rozsahu zničení způsobeného během dvou let války bylo město na břehu Dněpru obnoveno v poměrně krátkém časovém období. Nicméně v následujících desetiletích byl jedním z největších problémů v hlavním městě nedostatek bydlení pro obyvatele města.

První reakcí na akutní problém s bydlením se stala rozsáhlá výstavba takzvaných „chruščovek“ – cihlových nebo panelových dvoupatrových až pětipatrových domů, ve kterých dostalo mnoho obyvatel Kyjeva poprvé vlastní byty. Přesto potřeba v bydlení zůstávala poměrně vysoká vzhledem k postupnému zvyšování populace Kyjeva. Vzniklou situaci zohlednila vláda v novém územním plánu Kyjeva z roku 1967, který navrhoval výstavbu nových obytných čtvrtí, z nichž jednou se stala Oboloň (obr. 3.2)⁵⁸.

Při projektování Oboloňské městské části vycházelo územní plánování do určité míry z konkretizace nejrozsáhlejších regionálních programů, jež byly vypracovávány na území Sovětského svazu od začátku industrializace země.

Na jedné straně byly použity progresivní zásady zachování historické struktury města vedle jeho zdokonalení, funkční zónování území města; budování velkých obytných čtvrtí; racionální výstavba sítě služeb; zlepšení městského prostředí prostřednictvím územního plánování a také zlepšení jeho dopravní situace, na straně druhé lze v řadě případů pozorovat odchylku uměleckých a vzhledových zásad architektury města od moderních materiálně-technických a funkčních principů městského plánování. Tato nejednotnost a dvojakost se projevila ve všech oblastech sovětského plánování v posuzované městské části⁵⁹.

⁵⁷ Kosenkova J. L. Dlouhá cesta do města. K prohlášení o problémech výzkumu sovětského územního plánování 50.-80. let 20. století // Internet věstník VolgGASU Série: Polytematická. – 2011. Vyp. 3 (17). – str. 2-16

⁵⁸ Žuk N. I. Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby // Sbírnka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problémy rozvoje malých měst. – 1981. – str. 57-64.

⁵⁹ Předpoklady pro formování obytné zástavby v malých městech /Burdenkova N.N., Kuzněcova T. T., Vanijan N. R., Gnes N. P., Žuk N. I. // Sbírnka vědeckých prací o rozvoji měst. Současné problémy formování malých a středních měst. – 1984. – str. 153-165.



Obrázek 3.2 – Jeden z prvních projektů výstavby Oboloni, jež nebyl realizován.

Výstavba a projektování komplexního průmyslového a obytného obvodu Oboloni představuje důležitý krok v realizaci jedné z hlavních myšlenek územního plánu Kyjeva, který určoval vytvoření urbanistické struktury města podél vodní osy Dněpru jakožto hlavní urbanistické osy, použití příznivých mikroklimatických podmínek, které poskytují komplexní řešení problému rekreace, práce a života obyvatel. Vytvoření významných architektonických souborů na břehu Dněpru mělo značný vliv na vytvoření siluety výstavby města ze strany řeky a způsobilo určité komplikace v podřízenosti kompozice nových obvodů urbanistickému řešení hlavního městského centra s touto vytvořenou siluetou. Podle územního plánu se na náplavových územích umístila třetina celkového objemu obytné výstavby Kyjeva až do roku 1980 a 40% výstavby v následném období. Stavitelé a urbanisté měli dostatečné zkušenosti v oblasti výstavby na záplavových územích (Berezniki a Rusanovský obvod), nicméně osvojení Oboloni je považováno za nový experiment v

oblasti městského plánování, a to jak z hlediska kompletnosti, tak i z hlediska rozsahu úkolů⁶⁰.

Na projektu výstavby nové obytné čtvrti v severní části Kyjeva pracovala skupina nejlepších odborníků státního podniku „Kyjevproekt“, mezi nimiž byli architekti G. M. Sluckij, I. G. Verimovskaja, N. I. Kulčickij, Z. G. Chlebnikova, L. I. Filenko, J. A. Paskevič a inženýři A. S. Štekel, S. P. Dudnik, V. S. Koval, N. A. Zakrževskaja. Díky jejich práci vznikla na záplavových loukách Oboloni jedna z nejatraktivnějších obytných čtvrtí hlavního města o rozloze 3 mil. metrů čtverečních⁶¹.

S ohledem na specifické rysy oboloňských území, která jsou ročně zaplavována v důsledku jarních povodní, spočíval první úkol inženýrů v zajištění spolehlivé ochrany nového obvodu před rozvodněním řeky Dněpr. Za tímto účelem bylo rozhodnuto o zvednutí pobřežní linie o 4-5 metrů a jejím zpevnění betonovými deskami. Kromě toho zohlednil kolektiv autorů projektu blízkost potenciálně nebezpečné Kyjevské vodní nádrže nad Oboloni. Podle předpokladu autorů i v případě zničení přehrady Kyjevského moře výška první vlny, která zasáhne městskou část, by neměla překročit 1 metr a přebytek vody byl měl odtéci v maximálně krátkém čase.

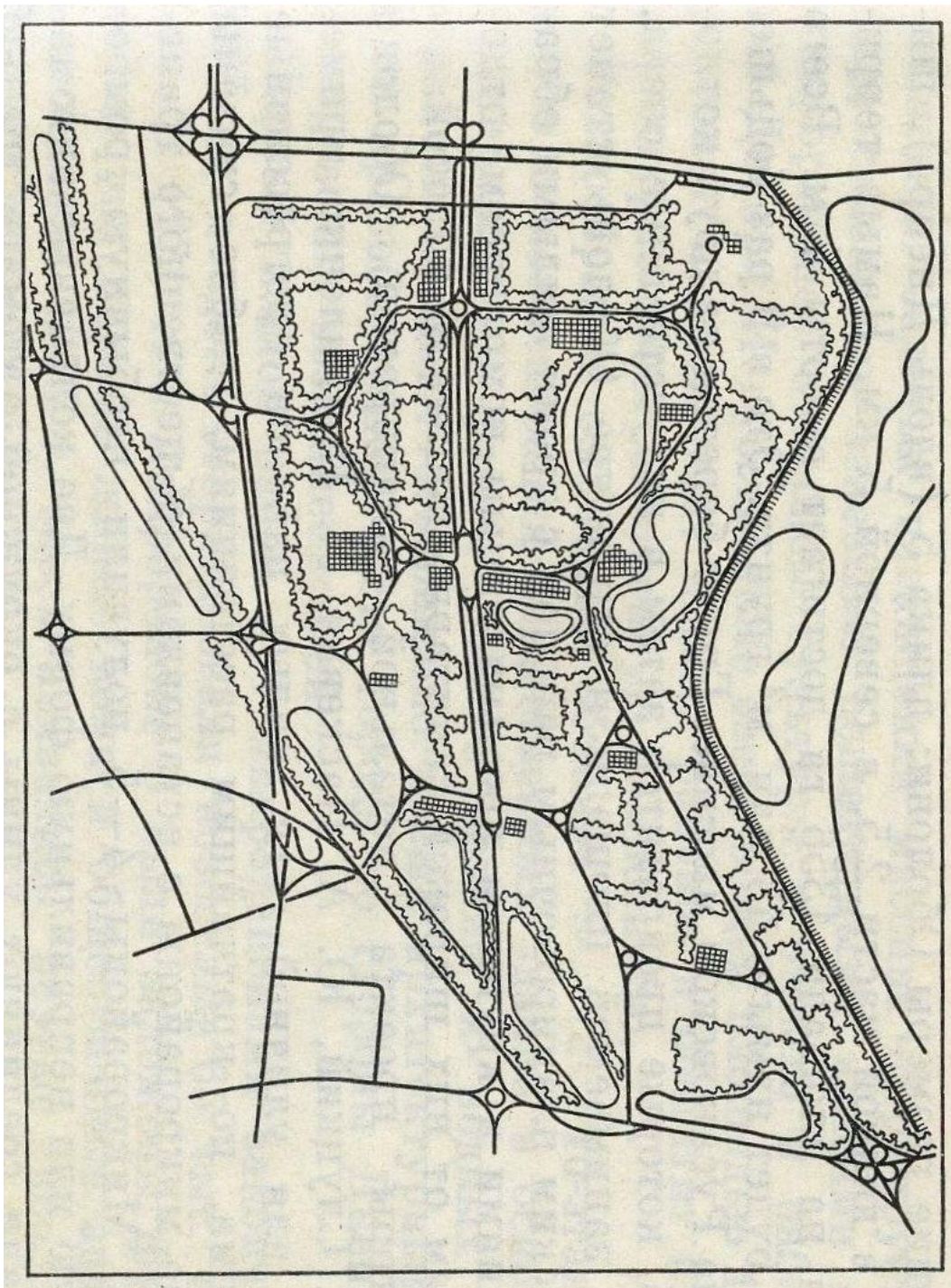
Při plánování obytné výstavby se inženýři a architekti oprostili od tradičního křižovatkového umístění ulic a rozhodli se pro specifický plástevný tvar čtvrtí. Ve všech „plástvích“ bylo počítáno s výstavbou školek a škol, supermarketů a obchodů, parků, sportovišť a mnoha dalších objektů nezbytných pro pohodlí obyvatel. Na křižovatkách hlavních silnic Oboloni byla navržena kruhová rozuzlení, díky nimž odpadla potřeba instalace semaforů a provoz se nehromadil před křižovatkami. Díky promyšleným řešením a jedinečným inovacím projektu byla v roce 1981 skupině jeho autorů udělena cena Rady ministrů SSSR (viz obr. 3.3)⁶².

⁶⁰ Kryžanovskij V. P., Bystrjakov I. K. Úspora energie v rozvoji měst / ed. Jailvarova G. I. – Kyjev, 1985. – str. 54-74

⁶¹ Žuk N. I. Formování způsobů obytné zástavby s využitím modulárních koordinačních metod // Sběrka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Formování architektonické a prostorové identity oblastí obytné zástavby. – 1988. – str. 50-60.

⁶² Žuk N. I. Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby // Sběrka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problémy rozvoje malých měst. – 1981. – str. 57-64.

Hlavní myšlenkou použitou při projektování Oboloňské městské části byla myšlenka o tom, že obytná čtvrť musí být ani ne tolik územní, ale spíše sociální jednotkou města⁶³.



Obrázek 3.3 – Plány nových obytných čtvrtí Kyjeva – Oboloň. Na tomto prvním náčrtu jsou až na polovině budoucích obytných čtvrtí zakreslené rybníky, které měly vytvořit příjemné prostředí pro obyvatele těchto čtvrtí.

⁶³ Gradov G. „Etapy rozvoje systému kolektivního osídlení ve městech // Architektura SSSR. Rok 1961. č. 6. str. 36-45.“;

Projektování sítě hlavních silnic Oboloni bylo založeno na křižovatce ve tvaru „V“, která umožňuje vybudovat ulice v co nejkratší vzdálenosti od stanic metra, čímž byla výrazně snížena vzdálenost, kterou musí cestující překonat. Plánovací struktura obytného území je tvořena třemi obytnými čtvrtěmi o kapacitě 60 až 80 tisíc obyvatelů každá⁶⁴. Prokreslení obytných čtvrtí je různorodé a odpovídá jejich poloze v celkové plánovací struktuře. Podle návrhu měla být veřejná centra vybudována u třech stanic metra. Největší veřejné centrum navržené v předposlední stanici metra je centrem Podolsko-Oboloňského obvodu. Významnou roli v její plánovací organizaci hraje hlavní jádro pobřežního parku.

Tímto se s přihlédnutím k centrům čtvrtí ve struktuře Oboloni vytváří třístupňový systém obsluhy: sídliště – obytná čtvrť – městská část. Plánovací orientaci výstavby směrem ke Dněpru lze pozorovat ve všech aspektech řešení. Podél plastické linie pobřeží na úvalu je navržen krajinářský park tvořený jednotlivými ostrůvky zeleně různých tvarů a vnitřními uzavřenými (vzhledem ke zvláštním hydrologickým podmínkám) vodními nádržemi, na jejichž břehu měly být vytvořeny pláže a další místa pro veřejnou rekreaci. Malebná zóna pobřežního parku je propojena širokým pásmem aleje – esplanády podél náplavového břehu. Obrys aleje přibližující se ke břehu a vzdalující se od něj k vnitřním vodním nádržím vytváří svérázné typové body pro výstavbu obvodu a prostory řeky. Vytvoření celkového systému zeleně na Oboloni předpokládá hluboké zahrnutí zeleně do zástavby⁶⁵.

Po absolvování všech státních expertíz a konečném schválení projektu byly v roce 1968 zahájeny práce na Oboloni. Výstavba budoucí městské části byla zahájena z hlediska rozsahu kolosálním naplavením zeminy a jejím zvýšením do úrovně, jež nebude zasažena vodou v případě maximálně možné povodně. Na oboloňských loukách byla poprvé v takto velkém měřítku použita metoda osvojení zaplavovaného území pomocí hydraulického naplavení. Za tímto účelem byly sklápěči na Oboloň

⁶⁴ Žuk N. I. Odůvodnění limitů pro zvýšení hustoty obytné zástavby se smíšeným počtem podlaží. // Sběrka vědeckých prací /Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problematika rozvoje územního plánování měst v podmínkách realizace perspektivních programů obytné zástavby. – 1989. – str. 24-31.

⁶⁵ Kryžanovskij V. P., Bystrjakov I. K. Úspora energie v rozvoji měst / ed. Jailvarova G. I. – Kyjev, 1985. – str. 54-74

navezeny tisíce tun písku a zeminy a vytvořeny velké „polštáře“ z písku do výšky až 5 metrů⁶⁶.

První obyvatelé se nastěhovali do svých nových bytů na Oboloni v roce 1972 a hlavní část obytné výstavby v sovětském období byla dokončena do roku 1980. Ve většině případů zde byly postaveny 9tipodlažní a 16tipodlažní obytné budovy s v té době nejmodernějším dispozičním řešením. Hlavními dopravními tepnami jedné z největších městských částí hlavního města se stala třída Prospekt Kornějčuka (nyní Oboloňský prospekt), třída Prospekt Gerojev Stalingrada, jakož i ulice Gerojev Dněpra, maršala Timošenko, maršala Malinovského, Mate Zalki, Lajoša Gavro, Zoji Gajdaj, Severnaja a Bogarytskaja.

Dne 3. března roku 1975 byla v souladu s vyhláškou Prezidia Nejvyšší rady Ukrajinské SSR na Oboloni oficiálně vytvořena samostatná územní jednotka – Minský obvod. Tento název byl podmíněn polohou Minského obvodu v severní části Kyjeva a také tím, že zdejší silnice vedly ve směru Běloruska. Do území nového obvodu byla tehdy zahrnuta Kurenevka, Priorka, rozestavěné obytné čtvrti Oboloň a Minská, jakož i ostrov Muromec s parkem Družby narodov, který byl v roce 1990 připojen k Desňanskému obvodu hlavního města⁶⁷.

Co se týká dopravního spojení s ostatními částmi Kyjeva, spojení s Oboloní nebylo v prvních letech výstavby příliš snadné. Obyvatelé museli používat vodní tramvaj a městské autobusy. O něco později byla do Minského obvodu zavedena tramvaj z Podolu přes Kurenevku a v roce 1980 byla do Oboloni prodloužena Kurenevsko-Krasnoarmejská trasa metra a postaveny stanice Petrovka a Prospekt Kornějčuka (později přejmenovaná na „Oboloň“). Další dvě stanice metra byly uvedeny do provozu o dva roky později – „Minská“ a „Gerojev Dněpra“⁶⁸.

Problém dopravního spojení mezi Oboloní a ostatními pravobřežními obvody Kyjeva byl na levém břehu hlavního města vyřešen v roce 1976 díky dokončení výstavby Moskevského mostu. Tento most propojil břehy řek Dněpr a Desenka a stal se v té době skutečně revoluční konstrukcí. Tento impozantní zavěšený most ztělesnil evropské zkušenosti ve výstavbě širokých závěsných dopravních objektů s velkým rozpětím. Dílo kyjevského inženýra Georgije Borisoviče Fuksa má výšku

⁶⁶ Scott , A.J. (1998) Regions and the World Economy: The Coming Shape of Global Product ion, Competition, and Political Order. Oxford: Oxford University Press. 177 p.

⁶⁷ Plánování a výstavba měst SSSR: Materiály III. Pléna Svazu sovětských architektů SSSR, 7.-11. července 1938, – M., rok 1938. – str. 15.

⁶⁸ Mezencev K. V., Mezenceva N. I. Územní sociálně-ekonomické změny v Kyjevě a aglomerace // Sociálně-ekonomický zeměpis: Věstník AGRO. – 2012. – str. 109-123.

119 metrů, délku 816 metrů, šířku 13 metrů a rozpětí 300 metrů bez podpěr, v té době se jednalo pro Sovětský svaz o rekordní objekt a jeden z deseti největších objektů ve světovém měřítku.

Jedinečnost Moskevského mostu spočívá v řadě odvážných konstrukčních řešení. Hlavní inovace kyjevských inženýrů spočívala v nahrazení železobetonových desek pod jeho krytím kovovými deskami, které se vyznačují větší ohebností. Uvnitř pilířů se nachází dutiny, které umožňovaly obsluhu dostat se až k jeho horní části. Obrovské rozpětí udržují nosiče – kroucená lana, z nichž každé se skládá z 91 pozinkovaných drátů o průměru 5 mm vyráběných přímo na staveništi. Do dnešního dne zůstává Moskevský most jednou z nejdůležitějších dopravních tepen v Kyjevě⁶⁹.

V roce 1985 byl na řece Dněpr na Oboloni otevřen jachtařský klub, kde se dospělí i děti mohou zapojit do plachtění. Žáci této sportovní školy mnohokrát zvítězili a byly oceněni v ukrajinských a světových soutěžích v jachtingu. Mezitím se Minský obvod stal jedním z nejvíce zelených, útulných a malebných obvodů hlavního města. Přesto období rozkvětu měl tento obvod ještě před sebou – svůj „elitní“ status získala Oboloň až po získání Ukrajinou nezávislosti v roce 1991⁷⁰.

V 90. letech uplynulého století začíná nová etapa v dějinách Oboloni. Tento obvod se rychle proměňuje na jednu z nejprestižnějších obytných oblastí Kyjeva. Přispívá tomu pohodlný architektonický návrh, dobré dopravní spojení, absence nebezpečných průmyslových objektů, velké množství nezastavěných pozemků a v neposlední řadě také malebné vodní plochy, Dněpr a zelené plochy.

Díky všem těmto výhodám na volných územích Minského obvodu rychle vznikají nová – již elitní – bydlení. Největší množství moderních a komfortních obytných domů bylo postaveno podél třídy Prospekt Gerojev Stalingrada – na v sovětských dobách nezastavěném nábřeží Dněpru. Zde postupně vzniká nová menší čtvrť s názvem „Oboloňskije lipky“ s volně stojícími rodinnými domy, golfovým klubem, přístavou a mnoha dalším⁷¹.

V polovině 90. let byla podél pobřežní osy Dněpru zahájena výstavba Oboloňského nábřeží – jednoho z nejkrásnějších míst v Kyjevě, které získalo velkou popularitu mezi obyvateli města. V roce 2000 vzniklo neméně atraktivní mininábřeží

⁶⁹ Friedmann, J. and Wolff, G. (1982) World city formation: an agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 3. pp. 309–344.

⁷⁰ Sluka N. A. Geodemografické jevy globálních měst. – Smolěnsk: Ekumena, 2009. – str. 229.

⁷¹ Kosenkova J. L. Dlouhá cesta do města. K prohlášení o problémech výzkumu sovětského územního plánování 50.-80. let 20. století // *Internet věstník VolgGASU Série: Polytematická*. – 2011. Vyp. 3 (17). – str. 2-16

a rekreační zóna kolem jezera Běloje v oblasti křižovatky ulic Gerojev Dněpra a Gerojev Stalingrada. Kromě toho se na Oboloni objevuje velké množství dalších atraktivních objektů, například nové parky a parčíky, zahrada kamenů, alej múz, altán s efektem ozvěny, různé sochy, fontány a mnoho dalších⁷².

V roce 2001 došlo ve hlavním městě k územněsprávní reformě, která měla za následek snížení počtu kyjevských obvodů z původních 14 na 10 obvodů. Kromě toho byl rozhodnutím Kyjevské městské rady Minský obvod přejmenován na Oboloňský a rozšířen o území Pušča-Vodici. V současné době hraničí Oboloňský obvod s Podolským obvodem na jihu, se Svjatošinským obvodem na západě, v severní části je jeho území ohraničeno městskou linií a na východě – linií řek Dněpr a Desna⁷³.

Rozloha současného Oboloňského obvodu činí 11,02 tisíc hektarů (17% území Kyjeva), populace činí více než 310 000 obyvatel (okolo 11% obyvatel Kyjeva).

Bytový fond činí více než 1.000 obytných domů a celková rozloha zelených ploch je více než 2.600 hektarů. Působí zde desítky velkých průmyslových podniků, 7 vědeckovýzkumných ústavů a organizací, jakož i stovky malých podniků působících v různých odvětvích. Od roku 2000 bylo na Oboloni postaveno jedno z největších nákupních a zábavních center v Kyjevě, které denně navštěvují tisíce obyvatel města.

Jedinečnou vlastností Oboloni je ta skutečnost, že 10% od její území, a sice 1.091 hektarů, tvoří vodní nádrže různých typů. Samozřejmě, největší vodní plochou je i nadále Dněpr a jeho přítoky, nicméně kromě hlavní řeky Kyjeva se zde nachází velké množství rybníků, mezi nimiž lze vyčlenit Jordanské, Kirillovské, Verboje, Bogatyrské, Red'kino (Ministerka), Běloje (Central'noje) a další. Kromě toho je na Oboloni 5 zátok – Verbljud, Volkovata, Sobačje ustje, Natalka a Oboloňská. Okresem protékají říčky Syrec, Katurka, Gorenka, jsou zde také lesoparkové plochy – rezervace Pušča-Vodický lesopark, krajinná rezervace Pušča-Vodica a lesní Mežigorsko-Pušča-Vodická rezervace⁷⁴.

Právě takové – pestré a bohaté na události – byly dějiny Oboloni. Od nejstarších dob do doby výstavby obytné čtvrti byla tato oblast neoddělitelně spojena

⁷² Kuzněcov A. „Tvůrčí výsledky obnovy měst RSFSR“ // Architektura SSSR. rok 1953, č. 6., str. 1-14.

⁷³ Mezencev K. V., Mezenceva N. I. Územní sociálně-ekonomické změny v Kyjevě a aglomerace // Sociálně-ekonomický zeměpis: Věstník AGRO. – 2012. – str. 109-123.

⁷⁴ Sluka N. A. Geodemografické jevy globálních měst. – Smolěnsk: Ekumena, 2009. – str. 42.

s Kyjevem a v určitých obdobích významně ovlivňovala chod hlavního města Ukrajiny.

V dnešní době se Oboloň i nadále rychle rozvíjí, a proto můžeme s jistotou říci, že má před sebou stále velké množství změn⁷⁵.

⁷⁵ Mezencev K. V., Mezenceva N. I. Územní sociálně-ekonomické změny v Kyjevě a aglomerace // Sociálně-ekonomický zeměpis: Věstník AGRO. – 2012. – str. 109-123.

7 Diskuze

Analýza územních změn Oboloňské městské části potvrzuje využití zásad územního plánování sovětských měst.

Předpoklad, že při projektování Oboloni vycházelo územní plánování čtvrtí do určité míry z konkretizace rozsáhlejších regionálních programů, jež byly vypracovávány na území Sovětského svazu od začátku industrializace země, se potvrzuje tím, že na jedné straně byly použity progresivní principy:

- zachování historické struktury města vedle jeho zdokonalení, funkční zónování území města; výstavba velkých obytných sídlišť;
- racionální vybudování obsluhujících sítí;
- zlepšení životního prostředí ve městech prostřednictvím územního plánování a zlepšení jejích dopravní obsluhy;

na straně druhé lze v řadě případů pozorovat odchylku uměleckých a obrazných zásad městské architektury od moderních materiálně-technických a funkčních zásad městského plánování. Tento závěr je příkladem a potvrzením protikladu a duality sovětského územního plánování – radikální v některých směrech (růst a koncentrace městského obyvatelstva) a konzervativní v jiných směrech (adaptace venkovského obyvatelstva k městskému prostředí atd.).

Koneckonců, jedna z posuzovaných koncepcí města, jejímž autorem byl J. Gradov a v níž se hovoří o tom, že obytná čtvrť musí být ani ne tolik územní, ale spíše sociální jednotkou města, se odrazila v projektování Oboloňské městské části. Na základě toho a s ohledem na centra sídlišť ve struktuře Oboloně se vytváří třístupňový systém obsluhy obyvatelstva: sídliště – obytná čtvrť – městská část.

Tato studie potvrzuje výsledky dříve zpracovaných studií o principech územního plánování sovětských měst, územních změn Oboloňské městské části a města Kyjev jako celku.

8 Závěr

Během vypracování práce byly splněny tyto úlohy: provedena studie hlavních trendů územních změn města Kyjev, provedena studie územních plánů města, posouzení územně plánovacích řešení, provedena analýza územních změn Oboloňské městské části.

Na základě provedené studie plynou tyto závěry:

1. Formování urbanizace v Sovětském svazu v letech 1930-1980 odráží na jedné straně jednotlivé univerzální funkce tohoto procesu a na straně druhé – jeho svéráznost sociálního experimentu, který byl proveden po roce 1917. Obecně se proces urbanizace vyvíjel rozsáhle, složitě a rozporuplně. Zřetelně se projevila dualita sovětského modelu urbanizace – radikální v některých směrech (růst a koncentrace městského obyvatelstva) a konzervativní v jiných směrech (adaptace venkovského obyvatelstva k městskému prostředí atd.). Zvláště závažný a nápadný se ukázal rozdíl mezi dvěma etapami typické evoluce urbanizace. První etapa byla spojena s přesunem převážné části populace do měst, změnou zaměstnání atd. (kvantitativní ukazatele). Druhá etapa je charakterizována formováním městského způsobu života jakožto fenoménu kultury a moderní civilizace (kvalitativní aspekt).

2. Na základě analýzy územní přeměny města Kyjev lze identifikovat následující priority územního rozvoje města Kyjev příznačné pro současnou dobu:

- vytvoření nového obchodního centra s účelem uvolnění historického centra města od kancelářských a obchodních objektů;
- revitalizace a rekonstrukce průmyslových a skladovacích zón (tzv. brownfields), oblastí zastaralé obytné zástavby;
- optimalizace a modernizace dopravní infrastruktury, která nesplňuje potřeby obyvatel, jejichž počet neustále roste;
- rozvoj výstavní infrastruktury;
- zachování a rozvoj veřejných prostranství.

3. Analýza Oboloňské městské části Kyjeva ukazuje, že hlavní myšlenkou použitou při projektování Oboloni byla myšlenka o tom, že obytná čtvrť nemusí být ani tak územní, ale spíše sociální jednotkou města.

Praktický význam této práce spočívá v tom, že studie byla provedena na skutečném objektu a výsledkem jsou závěry praktické povahy pro urbanizaci města Kyjev. Výsledky této studie mohou být realizovány ve vzdělávacích a výzkumných aktivitách. Vědecká novost této práce spočívá v tom, že byly prozkoumány hlavní trendy prostorových změn v Kyjevě.

9 Přehled literatury a použitých zdrojů

- Bočarov J. K. „K problému „optimálního města““ // Architektura SSSR. Rok 1960. č. 5. str. 16-18. / Бочаров Ю. К. К проблеме «оптимального города» // Архитектура СССР. 1960. № 5. С. 16—18.
- Bogdanov L. S. „Architektonicko-teoretický koncept plánu města v jeho historickém vývoji“: dizertační práce PhD. arch. M.: Výzkumný ústav pro rozvoj měst a územní plánování, rok 1963. / Богданов Л. С. Архитектурно-теоретическая концепция плана города в ее историческом развитии : дисс. канд. арх. М. : НИИ градостроительства и районной планировки, 1963.
- Burdenkova N.N., Kuzněcova T. T., Vanijan N. R., Gnes N. P., Žuk N. I. / Předpoklady pro formování obytné zástavby v malých městech // Sbírnka vědeckých prací o rozvoji měst. Současné problémy formování malých a středních měst. – 1984. – str. 153-165. / Предпосылки формирования жилой застройки в малых городах /Н.Н. Бурденкова, Т.Т. Кузнецова, Н.Р. Ваниян, Н.П. Гнесь, Н.И.Жук //Сб. научн. тр. градостроительства. Современные проблемы формирование малых и средних городов. - 1984. -С.153-165.
- Friedmann , J. and Wolff, G. (1982) World city formation: an agenda for research and act ion. Int ernational Journal of Urban and Regional Research, 3. pp. 309–44.
- Friedmann , J. (1986) The world city hypothesis, Development and Change, 17. pp. 69–83.
- Gradov G. „Etapy rozvoje systému kolektivního osídlení ve městech // Architektura SSSR. Rok 1961. č. 6. str. 36-45. / Градов Г. Этапы развития системы коллективного расселения в городах // Архитектура СССР. 1961. № 6. С. 36—45.
- Komarov N. P. „K třetímu výročí Giprogoru“//“Plánování a výstavba měst“. – rok 1934. – č. 2. – str. 3.
- Plánování a výstavba měst SSSR: Materiály III. Pléna Svazu sovětských architektů SSSR, 7.-11. července 1938, – M., rok 1938. – str. 15.
- Konyševa E. V. Sovětské územní plánování poloviny 30. let 20. století: na přelomu epoch// Věstník Jihouralské státní univerzity. Série: společenských a

- humanitních věd / Коньшева Е. В. Советское градостроительное проектирование середины 1930-х гг.: на переломе эпох// Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. – 2011. - №30. – с. 71-77.
- Kosenkova J. L. Dlouhá cesta do města. K prohlášení o problémech výzkumu sovětského územního plánování 50.-80. let 20. století // Internet věstník VolgGASU Série: Polytematická. – 2011. Vyp. 3 (17). – str. 2-16 / Косенкова Ю. Л. Долгий путь к городу. К постановке проблемы изучения советского градостроительства 1950-х – начала 1980-х гг. // Интернет-вестник ВолгГАСУ. Сер.: Политематическая. - 2011. - Вып. 3 (17). – с. 2-16.
 - Kostinskiy, G. (2001) Post-Socialist Cities in Flux. In: Paddison, R. (ed.). Handbook of Urban Studies. London: SAGE Publications, pp. 451-465.
 - Kuzněcov A. „Tvůrčí výsledky obnovy měst RSFSR“:// Architektura SSSR. rok 1953, č. 6., str. 1-14.
 - Kuzněcov A. „O metodice rozvoje urbanistických projektů měst“ // Architektura SSSR. Rok 1957. č. 6. str. 11-16.
 - Kryžanovskij V. P., Bystrjakov I. K. Úspora energie v rozvoji měst / ed. Jailvarova G. I. – Kyjev, 1985. – str. 54-74 / Крыжановский В.П., Быстряков И.К. Экономия энергоресурсов в градостроительстве /Под ред. Г.И. Яильварова. - Киев, 1985. - С.54-74.
 - Matlovic R., Ira V., Korec P., Ondos S. (2009) Urban Structures and their Transformation (the Contribution of Slovak Geography) Geographia Slovaca, 26. Ira V., Lacika J. (eds.). Slovak Geography at the Beginning of the 21st Century. Bratislava: Geograficky Ustav SAV, pp. 71-99.
 - Mezencev K. V., Mezenceva N. I. Územní sociálně-ekonomické změny v Kyjevě a aglomerace // Sociálně-ekonomický zeměpis: Věstník AGRO. – 2012. – str. 109-123. / Мезенцев К. В., Мезенцева Н. И. Пространственные социально-экономические изменения в Киеве и агломерации // Социально-экономическая география: Вестник АГРО. – 2012. – С. 109-123.
 - Milutin N. A. „Sociální město: Problém výstavby socialistických měst. Základní otázky racionálního plánování a výstavby obytných oblastí SSSR“/

- N. A. Milutin.– M.: Státní nakladatelství, rok 1930. – str. 13-15. / Милютин Н. А. Соцгород: Проблема строительства социалистических городов. Основные вопросы рациональной планировки и строительства населенных мест СССР / Н. А. Милютин. — М.: Государственное издательство, 1930. — с. 13-15.
- Plánování a výstavba měst SSSR: Materiály III. Pléna Svazu sovětských architektů SSSR, 7.-11. července 1938, – M., rok 1938. – str. 15. / Планировка и строительство городов СССР: мат-лы III пленума правления Союза советских архитекторов СССР, 7—11 июля 1938 г. — М., 1938. — С. 15.
 - Постановление от 13 мая 1986 г. № 177 «О генеральном плане развития г. Киева»
 - Sassen, S. (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton, NJ: Princeton University Press. 412 p.
 - Sassen, S. (1994) *Cities in a World Economy*. Thousand Oaks, CA: Pine Forge Press. 157 p.
 - Sassen, S. (2001) *Global cities and global city-regions: a comparison*. In Scott A.J. (ed.) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*, Oxford: Oxford University Press, pp. 78–95.
 - Sassen, S. (2007) *Reading the city in a global digital age: The limits of topographic representation*. In: Taylor, P.J., Derudder, B., Saey, P., and Witlox, F. (eds). *Cities in Globalization: Practices, policies and theories*. London: Routledge, pp.13-248.
 - Scott, A.J. (1998) *Regions and the World Economy: The Coming Shape of Global Production, Competition, and Political Order*. Oxford: Oxford University Press. 177 p.
 - Scott, A.J. (ed.) (2001) *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford: Oxford University Press. 488 p.
 - Sluka N. A. *Geodemografické jevy globálních měst*. – Smolěnsk: Ekumena, 2009. – str. 317. / Слука Н.А. *Геодемографические феномены глобальных городов*. – Смоленск: Ойкумена, 2009. – 317 с.
 - Taylor, P.J. (2004) *World City Network: a Global Urban Analysis*, London: Routledge. 241 p.

- Taylor, P.J. (2007) Cities within spaces of flows: Theses for a materialist understanding of the external relations of cities In: Taylor, P.J., Derudder, B., Saey, P., and Witlox, F. (eds). Cities in Globalization: Practices, policies and theories. London: Routledge, pp. 276-285.
- Územní kompozice oblastí interakce starých a nových městských zástaveb // Sbíрка vědeckých prací / Kyjev. Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Komplexní rozvoj architektonického a uměleckého prostředí měst. – 1984. – str. 44-55. / Пространственная композиция зон взаимодействия старой и новой застройки городов //Сб. научн. тр. /КиевНИИП градостроительства. Комплексное развитие архитектурно-художественной среды городов. - 1984. -С.44-55.
- Žuk N. I. Předpoklady územního plánování pro použití husté nízkopodlažní zástavby // Sbíрка vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIP Gradostroitelstva). Problémy rozvoje malých měst. – 1981. – str. 57-64. / Жук Н.И. Градостроительные предпосылки применения высокоплотной малоэтажной застройки //Сб. научн.тр./ Киев НИИП градостроительства. Проблемы развития малых городов. - 1981. -С.57-64.
- Žuk N. I. Způsoby zvýšení účinnosti využívání území na základě zástavby se smíšeným počtem podlaží. – Kyjev, 1983. – str. 14. – Agenda technologického ústavu Státního výboru pro stavitelství a architekturu, číslo 127. / Жук Н.И. Пути повышения эффективности использования территории на основе застройки со смешанной этажностью. -Киев,1983. - 14 с. -Дел.в ЩТИ Госгражданстроя, № 127.
- Žuk N. I. Metodika volby racionálních typů obytné zástavby se smíšeným počtem podlaží. // Rep. meziresortní vědeckotechnická sbírka „Rozvoj měst“ – Kyjev, 1987. – 39. vydání – str. 37-44. / Жук Н.И. Методика выбора рациональных типов жилой застройки со смешанной этажностью. //Респ. межвед. научн.-техн.сб. Градостроительство. - Киев, 1987. - Вып.39.- С.37-44

- Žuk N. I. Formování způsobů obytné zástavby s využitím modulárních koordinačních metod // Sbírnka vědeckých prací / Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIП Gradostroitelstva). Formování architektonické a prostorové identity oblastí obytné zástavby. – 1988. – str. 50-60. / Жук Н.И. Формирование приемов жилой застройки с использованием методов модульной координации //Сб. научн. тр./ Киев НйИП градостроительства. Формирование архитектурно-пространственного своеобразия районов жилищного строительства. - 1988. - С. 50-60.
- Žuk N. I. Odůvodnění limitů pro zvýšení hustoty obytné zástavby se smíšeným počtem podlaží. // Sbírnka vědeckých prací /Kyjev, Vědeckovýzkumný ústav pro rozvoj územních plánů a projektů rozvoje měst (NIIП Gradostroitelstva). Problematika rozvoje územního plánování měst v podmínkách realizace perspektivních programů obytné zástavby. – 1989. – str. 24-31. / Жук Н.И. Обоснование пределов повышения плотности жилой застройки домами разной этажности //Сб.научн.тр./ Киев НИИП градо-строительства. Проблемы территориально-планировочного развития городов в условиях реализации перспективных программ жилищного строительства. – 1989. - С.24-31.