

УДК 711.4:625.712.34 *аспірант кафедри Містобудування Киргизбаєва І. Ю.,*
e-mail: kafedra.mb@gmail.com, byzok02@gmail.com,
orcid.org/0000-0003-3571-0478,
Національний університет «Львівська політехніка»

ПІШОХІДНІ ПРОСТОРИ МІСТ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ РОЗВИТКУ

Анотація: у статті йдеться про формування міських пішохідних просторів у різних за планувальною структурою та функціонуванням містах України, визначено перешкоди для пішохідного руху. У роботі моделюються варіанти розвитку пішохідного руху українських міст в залежності від їх містоутворюючої функції.

Ключові слова: система пішохідних просторів, бар'єри у пішохідному русі, промислові території, сельбищні зони.

Актуальність дослідження. Проектування пішохідних вулиць другої половини ХХ століття знаменувало перехід до концепції сталого розвитку міста та нових уявлень щодо комфорту міського середовища. Кількість пішохідних вулиць з кожним роком в європейських містах збільшується. На сьогодні, через більш, ніж п'ять десятиліть багато міст розвинули цілу систему пішохідних вулиць та стали відомими, як «пішохідні міста» (pedestrian cities). Наприклад, Копенгаген, Мюнхен, Нюрнберг та інші [1].

В містах України, однією з проблем є відсутність системи пішохідних просторів, розірваність пішохідних зв'язків бар'єрами різного характеру. В більшості випадків, пішохідні простори – це тротуари вздовж транспортних комунікацій, з низьким рівнем пристосованості до прогулянок та з завищеним рівнем забруднення повітря. Окрім цього, пішохідні простори використовують для паркування автомобілів, розміщення МАФів та елементів реклами, стихійної торгівлі, тобто для численних функцій, проте не забезпечують основної функції – зручності пішохідного руху.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різномасштабним питанням формування та розвитку міського пішохідного простору присвячено праці П. Велева, М. Белова, Я. Гейла, Н. Шестерньової, Г. Осиченко, а саме детально розглянуто історичний досвід формування та принципи організації пішохідних просторів у містах. Сучасними дослідженнями промислових та виробничих територій займалися такі автори: Loures L., Burley J., Kirkwood N., Agueda B., які вивчали містобудівні аспекти реорганізації територій промислових об'єктів. Але на сьогодні не розглядалося питання ролі промислових територій у

розвитку системи міського пішохідного простору як єдиного об'єкту проектування.

Мета статті – визначити стан пішохідного простору в містах України та перспективи його розвитку.

Основний виклад матеріалу. В закордонній практиці питання організації пішохідних просторів (ПП) є серед основних завдань містобудівного розвитку. Європейські міста зіткнулись з проблемою непристосованості та некомфортності пішохідного простору для потреб людини ще кілька десятиріч тому. З тих пір було розроблено підходи та методи проектування пішохідних просторів. Н-д, реалізована концепція «спільного простору», яка полягає в тому, що для автомобільного руху, велосипедистів і пішоходів вуличний простір використовується спільно. Найбільшого поширення здобула ідея переведення вулиць із транспортним рухом у пішохідні. Також за останні десятиліття були реалізовані нові ПП на постпромислових територіях, а також ПП, що були необхідними для пов'язання окремих розрізнених ділянок міста.

Так, в Копенгагені було прийнято рішення доповнити існуючу планувальну структуру новим громадсько-пішохідним простором вздовж набережної [2]. Будівництво об'єктів громадського призначення, що слугують магнітами притягання людей, перетворює раніше небагатолюдні набережні на популярні місця відпочинку.

Аналізуючи проблематику пішохідного простору в українських містах, необхідно визначити перешкоди у їх розвитку. Для цього було проаналізовано пішохідний простір у 11 містах: Києві, Донецьку, Львові, Сумах, Житомирі, Луцьку, Рівному, Чернівцях, Івано-Франківську, Дрогобичі, Мукачеве.

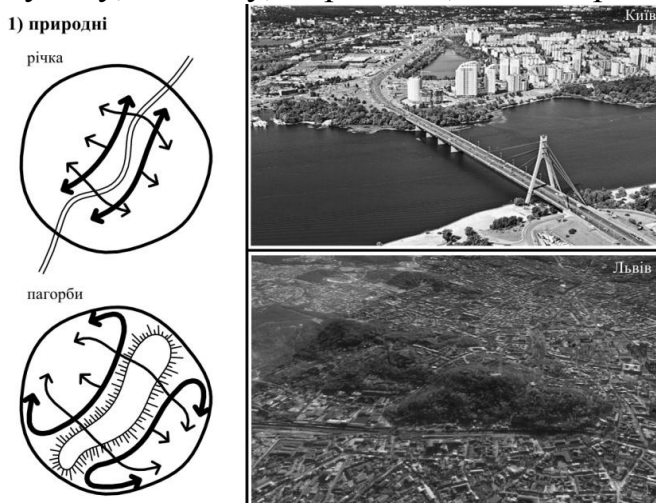


Рис. 1. Бар'єри природного походження в розвитку структури пішохідного простору в місті.

Джерело: схеми – власне опрацювання автора,

фото – 1) <https://tov-tob.livejournal.com/99099.html>;

В результаті, було визначено обмеження та бар'єри, які перешкоджають функціонуванню пішохідного простору.

Обмеження та перешкоди в формуванні системи пішохідного простору можна поділити на такі, що створені людиною – антропогенного походження та природного характеру.

До бар'єрів природного характеру, що обмежують пішохідний рух, відносяться річки та крутий рельєф (рис. 1). До бар'єрів антропогенного характеру належать транспортні та

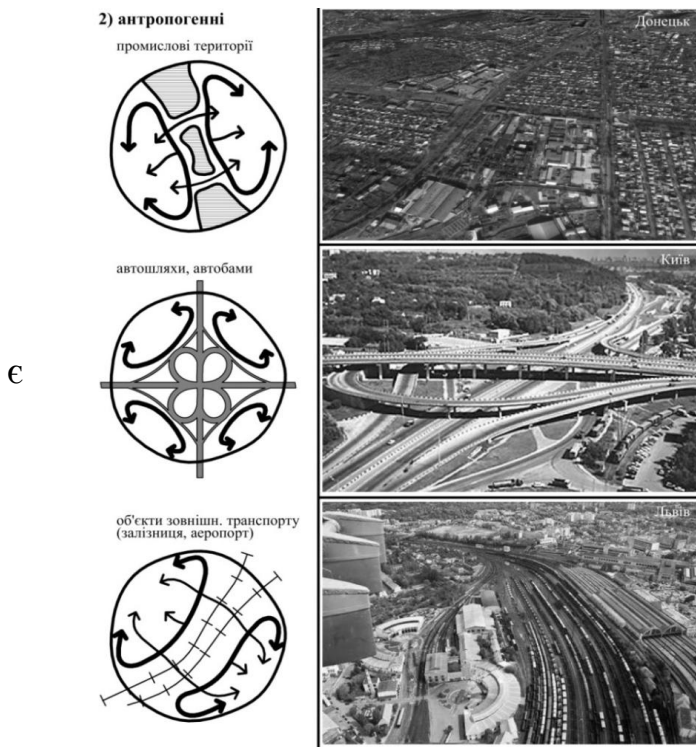


Рис. 2. Бар'єри антропогенного походження в розвитку структури пішохідного простору в місті.
Джерело: схеми – власне опрацювання автора,
фото – 1) 3D вигляд із програми Google Earth;
2) <http://ukrmap.su/uk-gk/229.html#&gid=pics&pid=16;>
3) <http://blog.vovando.com/lviv-z-visoti-ptashinogo-polotu/>

інженерні комунікації, крупні територіальні об'єкти, такі як промислові території та об'єкти зовнішнього транспорту (рис. 2).

Оскільки найбільшими територіальними перепонами для розвитку пішохідної системи міста *виробничі та промислові зони*, то детальніше розглянемо питання організації ПП в районах локалізації промзон.

На сьогодні, в Україні промислове виробництво є в стані стагнації. Під час переходу міст України від індустріального до постіндустріального періоду, в території промислових об'єктів забудовуються, в основному, житлом або, в пошуку інвесторами найбільш прибуткового використання ділянки, залишаються в стані невизначеності. В межах цих

значних міських територій не сформовані як пішохідні простори, так і громадські простори загалом. Також значна частина виробничих територій на сьогодні не має видимих передумов для створення названих просторів, оскільки існує проблема відсутності цілісних стратегій розвитку міст України. Такий стан стагнації окремих міських територій на багато років затримує процес формування рівномірної міської мережі пішохідного простору.

Території колишніх виробничих територій освоюються, як правило, комерційними об'єктами або під будівництво багатоквартирного житла. За даними по статистиці забудови 2015-2016 року, об'єми забудови в Україні станом на 2016 рік зросли на 13 % [3].

В основному забудова ведеться на територіях колишніх промислових зон. До прикладу, у Києві забудова багатоквартирним житлом ведеться у таких районах: Північні Осокорки (вздовж лівогобережного відгалуження Дарницького мосту, район Дарницького вокзалу), Рибальський острів (промзона в районі станції метро «Дорогожичі», «Сирець», «Нивки», «Святошин»), територія

промислового парку «Теличка» (від станції «Видубичі» в бік району «Корчуватий») [4].

На основі аналізу 11 міст України було укладено принципові моделі розташування виробничих територій в структурі міста:

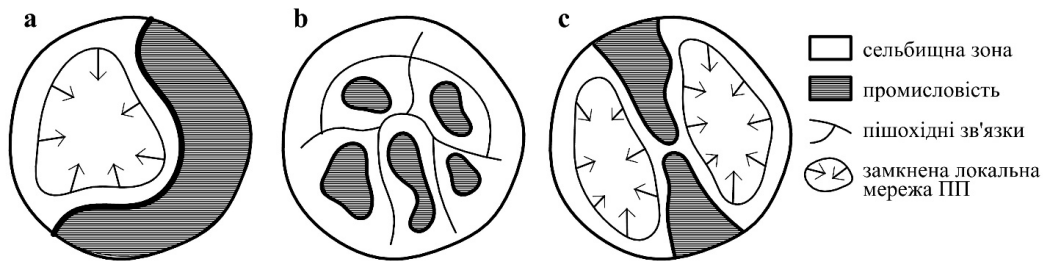


Рис. 3. Взаємне розташування промислової та сільбищної зони у містах України: а – компактне розміщення промислової та сільбищної зони, б – дисперсне розміщення промислових зон в сільбищній зоні міста, в – лінійне розміщення промислової зони поміж двома сільбищними зонами (схеми – власне опрацювання автора)

Моделюючи розвиток структури міста і пішохідного простору в ньому, до уваги беремо дослідження різних авторів промислових та виробничих територій як за кордоном, так і в Україні [5-7]. Згідно досліджень, функціональне зонування територій міста, що властиве промислому періоду економіки, не відповідає сучасним критеріям зрівноваженого міста. Тоді як, концепція доброзичливого до пішоходів міста полягає у поліфункціональності міських територій та в пішохідній доступності до основних необхідних об'єктів чи послуг. Виходячи з цього положення, у даній роботі було спрогнозовано два шляхи розвитку постпромислових територій міст України та пішохідних просторів в них.

Перший шлях буде реалізований за умови, що постпромислові території будуть використовуватися і надалі під виробничі функції. У такому випадку, сформувавши систему пішохідного простору в планувальному районі міста, де привілеює функція промисловості, не можливо. Можливим є лише закладення фрагментів ПП, що не пов'язані між собою.

Другий шлях розвитку пішохідного простору є повноцінний розвиток мережі ПП, за умови, що відбувається реструктуризація постпромислових територій. При цьому, пішохідні простори стають засобом гуманізації міського середовища. Другий шлях розвитку пішохідного простору має кілька варіантів планувального розвитку, в залежності від розміщення промисловості в структурі міста.

У випадку *компактного* розташування промислової зони на периферії міста, при появі локального пішохідного простору в діючій промзоні, ситуація залишиться незмінною. Найближчим часом нема видимих передумов до

формування єдиної міської мережі ПП, яка б поєднала дві різнофункціональні ділянки міста.

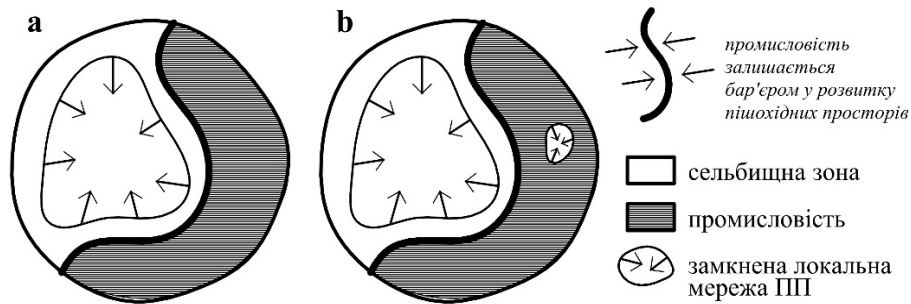


Рис. 4. Варіанти розвитку ПП у моделі компактного розташування промислової та сільбищної зон: а – при незмінному функціонуванні промисловості, б – при появі локального пішохідного простору в діючій промзоні (схеми – власне опрацювання автора)

Пішохідний простір таких міст на сьогодні сформувався виключно у сільбищній зоні. І навіть при появі незначного простору для пішоходів в діючій промзоні, новостворені громадсько-пішохідні простори найближчим часом не матимуть потужності до розвитку в єдину міську систему (рис. 4b).

Прикладами такої структури міст можуть бути м. Житомир, Мукачеве, Рівне (рис. 5).



Рис. 5. Компактне розміщення промислової та сільбищної зон: а – у місті Житомирі, б – у місті Мукачеве. Джерело: власне опрацювання автора на основі матеріалів Міських рад - генеральних планів міст.

У випадку розташування виробничих територій в структурі міста *дисперсно*, пішохідний простір міста формуватиметься мережею зв'язків поміж сільбищними територіями, оминаючи виробничі території (рис. 6a).

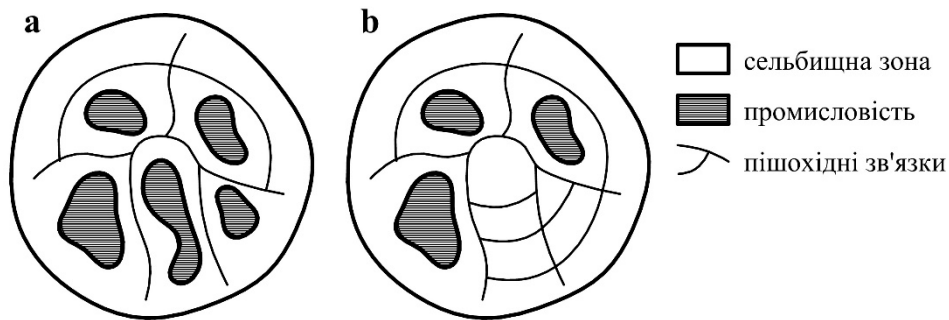


Рис. 6. Варіанти розвитку ПП у моделі дисперсного розташування промислової та сельбищної зон: а – промисловість залишається функціонувати на окреслених територіях, б – розширення існуючої мережі ПП при реструктуризації промислових територій (схеми – власне опрацювання автора)

При реструктуризації промислових зон поява нового пішохідно-громадського простору сприятиме формуванню пішохідної мережі міста загалом (рис. 6b).

Прикладами є структура міст Львова, Івано-Франківська, Луцька, Києва (рис. 7).



Рис. 7. Дисперсне розміщення промислової та сельбищної зон: а – у місті Львові, б – у місті Івано-Франківську. Джерело: власне опрацювання автора на основі матеріалів Міських рад - генеральних планів міст.

Загалом, для міст з великими промисловими комплексами, такими як, металургія, хімічна галузь та інші галузі важкої індустрії, зонування території міста залишиться впливовим чинником і в майбутньому. До таких міст відносяться Кривий Ріг, Кременчук, Маріуполь, Жмеринка.

У випадку, якщо промисловість розділяє сельбищні території, пішохідні простори у місті розвиватимуться автономно у різних частинах сельбищних зон та не матимуть зв'язку між собою. (рис. 8а).

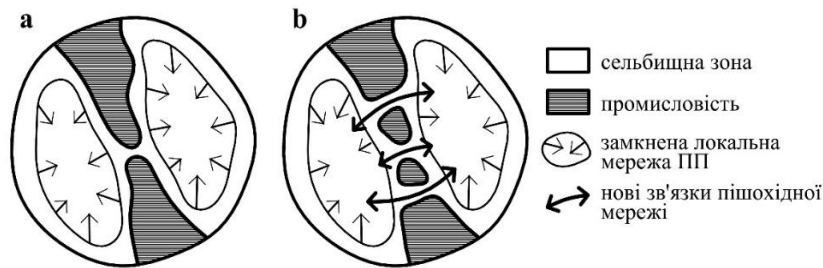


Рис. 8. Варіанти розвитку ПП у моделі лінійного розташування промислової та сільбищної зон: а – промисловість залишається незмінною у своїх межах, б – при реструктуризації промислових зон та появи нових ПП на постпромислових територіях (схеми – власне опрацювання автора)

Однак, значення промислового виробництва, як містоутворюючої функції, в контексті економічних змін в країні, щороку знижується. Для міст з іншими містоутворюючими функціями, такими як, рекреація, туризм, наука прогнозованим є реструктуризація постпромислових територій під різні функції [8].

Відповідно, при реструктуризації промислових територій, а саме забудова їх житлом та громадськими об'єктами, новостворені пішохідні простори будуть включені у загальну систему ПП міста (рис. 8b).

Прикладами такої структури міст являються м. Дрогобич, Чернівці, Суми.

Розглянута варіантність гіпотетичного розвитку ПП міст України при різних типах планувальних обмежень, обумовлює необхідність відповіді щодо *сили впливу* бар'єрів природного та антропогенного походження, або іншими словами, умови, при яких мережа ПП долатиме їх, а при яких не зможе подолати.

Дослідник пішохідних просторів Ян Гейл стверджує, що відстань у 1 км – це віддаль, яку більшість людей готові пройти пішки, якщо мають чітко означений об'єкт, до якого йдуть [9, ст. 121]. Якщо пішохідні простори міста розділені бар'єром природного чи антропогенного характеру не більше, ніж на 1 км, то пішоходи долатимуть його. Якщо відстань між районами буде більше 1 км, пішохідний зв'язок в місці проходження бар'єру гіпотетично перериватиметься.

У випадку, якщо планувальним бар'єром є природний елемент, наприклад ріка, узгір'я, ліс, то природа стає пунктом відпочинку при русі і не сприймається як бар'єр. Про це пишуть Van Herzele та Weidemann: «Ходіння певної відстані пішки залежить від *функції*, що наповнює цей простір або *кінцевої мети* маршруту» [10, ст.111].

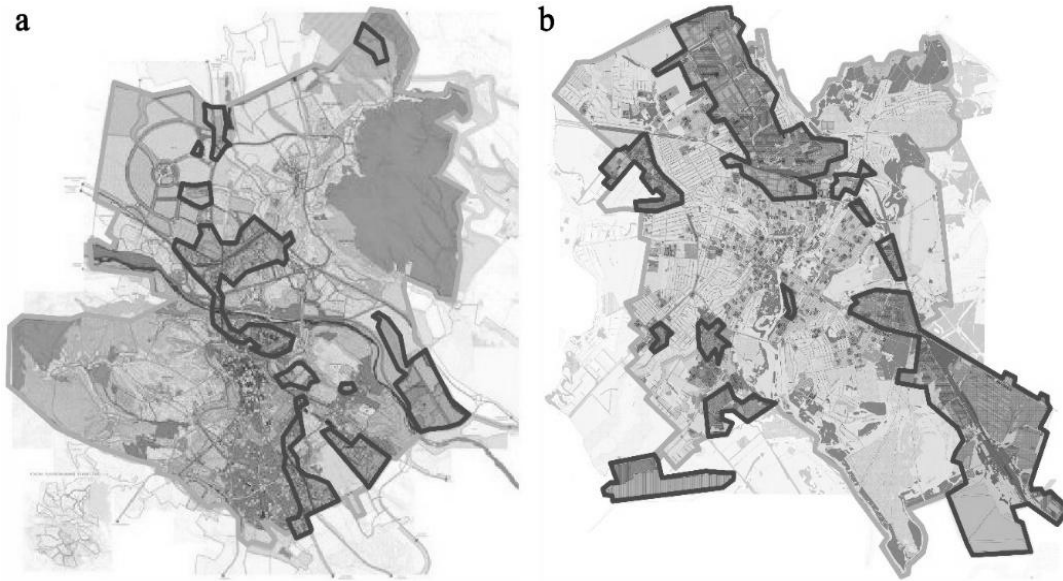


Рис. 9. Смугове розміщення промислової зони поміж двома сільбищними зонами:
а – у місті Чернівці, б – у місті Суми. Джерело: власне опрацювання автора на основі матеріалів Міських рад - генеральних планів міст.

У випадку, якщо це зв'язок поміж сільбищним районом та загальноміським центром, також можливе збільшення віддалі. Тоді відстань між межами районів може сягати 2 км. Ян Гейл уточнює цю відстань, кажучи, що 2 км – це відстань, яку пройде пішохід, якщо це зумовлено *бажанням* чи *потребою* [9, ст. 122].

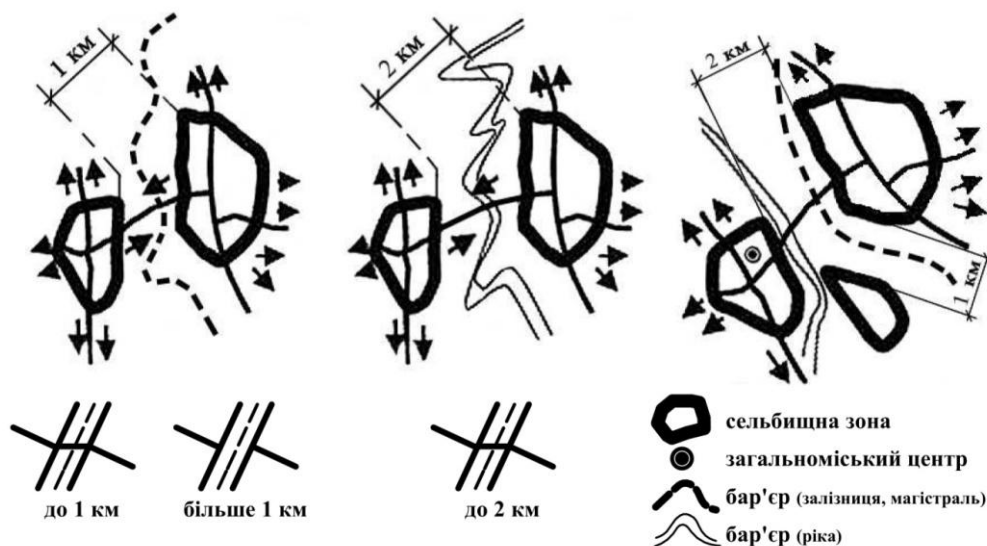


Рис. 10. Варіанти функціонування пішохідного зв'язку при відстанях 1 та 2 км за присутності різних бар'єрів (схеми – власне опрацювання автора)

В якості наочної ілюстрації було сформовано таблицю, у якій зображено усі цифрові параметри стосовно ключових дистанцій пішохідного руху.

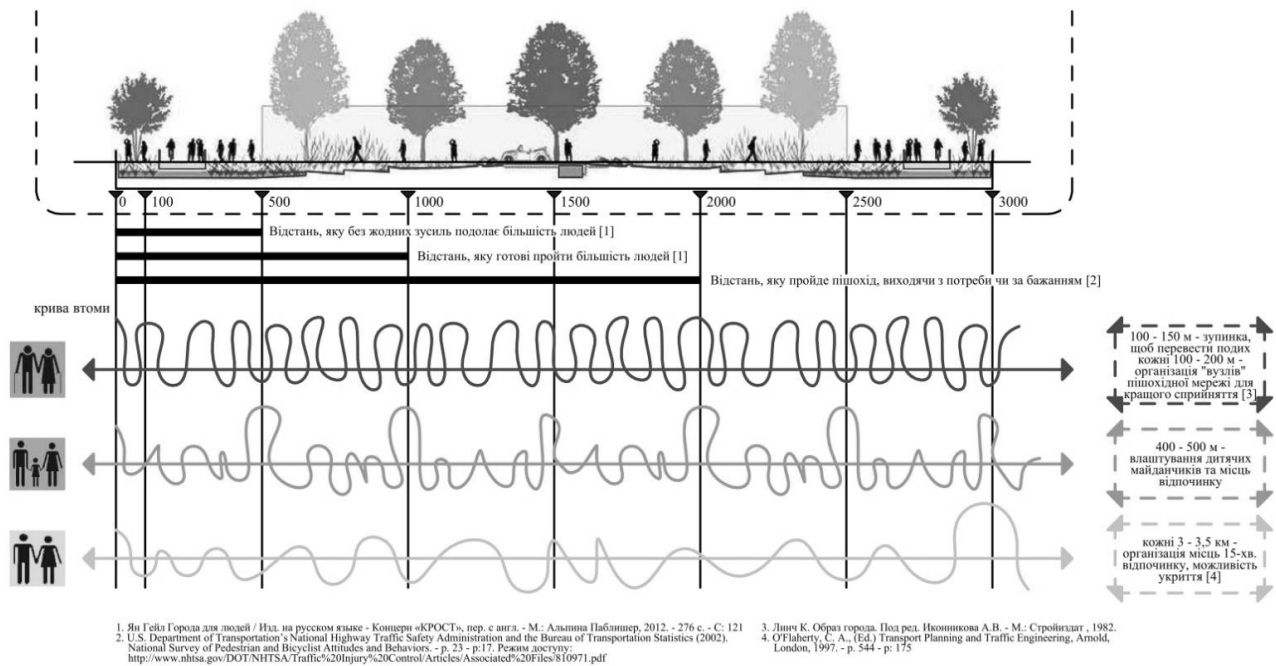


Рис. 11. Таблиця ключових дистанцій для пішохідного руху (власне опрацювання автора)

Висновки: Організація системи пішохідного простору є одним із засобів зрівноваженого розвитку міста. Невідповідність існуючого стану пішохідного простору міст України вимогам пішохідного руху обумовлюють необхідність дослідження проблеми та пошуку моделей організації системи пішохідного простору. Реструктуризація постпромислових територій міст України сприятиме повноцінному розвитку мережі ПП. При цьому, новосформовані пішохідні простори стають засобом гуманізації ділянок змішаної промислово-житлової забудови.

Список використаних джерел:

1. Pedestrian Cities / Quality of Life // New Urbanism [електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.newurbanism.org/pedestrian.html> [Дата звернення: 12 жовтня 2017].
2. Long-delayed Copenhagen bridge opens / The Lokal [електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.thelocal.dk/20160708/copenhagen-inner-harbour-bridge-inderhavnsbroen-opens> [Дата звернення: 12 жовтня 2017].
3. Державна служба статистики України [електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/> [Дата звернення: 10 жовтня 2017].
4. Центр нерухомості (Center of Real Estate), 2014. На месте столичных промзон вырастут жылые дома и офисы [електронний ресурс]. Режим доступу: <http://cre.in.ua/articles/2014/09/23/na-meste-stolichnykh-promzon-vyrastut-zhilye-doma-i-ofisy> > [Дата звернення: 26 жовтня 2017].

5. Kirkwood N.G., 2004. *Manufactured Sites: Rethinking the Post-Industrial Landscape*. London: Taylor & Francis.
6. Agueda B. F., 2014. Urban restructuring in former industrial cities: urban planning strategies. *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 23- 24, p.3-14.
7. Senkovska Y., 2015. The Tendencies of Industrial Restructuring on the Example of Lviv City. *Przestzeń i forma: Czasopismo naukowe*, 24, s. 165-174.
8. Містобудівне проектування ч. I . Місто як об'єкт проектування: навч. посібн. за ред. проф. Петришин Г. П., проф. Посацького Б. С., доц. Ідак Ю. В. – Львів: Вид-во НУ “ЛП”, 2016. – 328 с.
9. Гейл Я. Города для людей / Изд. на русском языке – Концерн «Крост», пер. С англ. – М.: Альпина Паблишер, 2012. – 276 с.
10. Van Herzele A., Weidemann T. A Monitoring Tool for the Provision of Accessible and Attractive Green Spaces. *Landscape and Urban Planning* 63, 2003. p. 109-126.

Аннотация

Киргизбаева И. Ю., аспирант кафедры Градостроения Национального университета «Львовская политехника».

Пешеходные пространства городов украины та пути их развития.

В статье рассматривается формирование городских пешеходных пространств в различных по планировочной структуре и функционированию городах Украины, определены препятствия для пешеходного движения. В работе моделируются варианты развития пешеходного движения в украинских городах в зависимости от их градообразующей функции.

Ключевые слова: система пешеходных пространств, барьеры в пешеходном движении, промышленные территории, селитебные зоны.

Annotation

Kyrhyzbayeva I., PhD student Department of Urban Planning Lviv Polytechnic National University.

The pedestrian spaces of ukrainian cities and ways of their development.

The article deals with the formation of city pedestrian spaces in different planning structures and functional aspects of Ukrainian cities. It has been determined the obstacles for pedestrian movement. In this article the author provides the models of development of pedestrian movement in Ukrainian cities, depending on their city-forming function.

Key words: pedestrian spaces system, barriers in pedestrian traffic, industrial territories, residential areas.