grainger.co.uk/chemical-factory-that-eventually-became-the-thames-barrier-park/. – Назва з екрана.

12.Barker D. London's Thames Barrier Park. [Електронний ресурс]. 2002.05.29. - Режим доступу: http://www.architectureweek.com/2002/0529/design_1-1.html. - Назва з екрана.

Annotation

Article is devoted to problems of modern architectural and landscape organization of waterfront areas: in questions of hydro-technical protection from high water during floods and further improvement of riverside landscape. The solution of megalopolis problems is shown in example of the planning experience of Thames waterfront territories in London, UK.

Key words: waterfront territories, hydro-technical protection, architectural & landscape organisation of territories.

Аннотация

Статья посвящена раскрытию проблем современной архитектурно-ландшафтной организации прибрежных территорий: в вопросах их гидротехнической защиты от высокой воды во время паводков и дальнейшего ландшафтного благоустройства берегов. Решение проблем крупного мегаполиса показано на примере опыта планирования прибрежных территорий р. Темзы в Лондоне, Великобритания.

Ключевые слова: прибрежные территории, гидротехническая защита, архитектурно-ландшафтная организация территорий.

УДК 625.88(438.32)

Соснова Н. С.
к.арх., доц. кафедри містобудування
НУ «Львівська політехніка»
Киргизбаєва І.Ю.
Асистент кафедри містобудування
НУ «Львівська політехніка»

ПРОБЛЕМАТИКА ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ПІШОХІДНИХ ПРОСТОРІВ ЗНАЧНІШОГО МІСТА (НА ПРИКЛАДІ МІСТА ЛЬВІВ)

Анотація. Проблема якості пішохідних просторів Львова, як і решти міст України полягає в архаїчності їх функціонального та композиційного трактування як міською владою, так і спеціалістами. Необхідність формування

естетичного середовища в композиції міських пішохідних просторів усвідомлюється як важлива урбаністична задача.

Ключові слова: пішохідний простір, система пішохідних просторів, відкритий простір, компоненти, засоби, принципи.

Актуальність дослідження. Пішохідні простори українських міст, по-суті мають лише одну форму – тротуари вздовж транспортних вулиць, і практично не мають елементів облаштування. Таке спрощене трактування пішохідних просторів, як елементу в межах червоних ліній транспортних комунікацій, відстежується з часів радянського планування міста. За десятки років змінилися соціально-економічні умови в країні, змінилася мотивація пішохідного руху, змінилися естетика міського дизайну, а пішохідні простори залишилися незмінними. Зміни стосуються і самих мешканців міст, а зі зміною «споживачів» створюються передумови нового сприйняття простору міста. Появляється запит на нові предметно-просторові засоби формування міського простору.

Постановка проблеми. Проблема якості пішохідних просторів Львова, як і решти міст України, стала видимою і відчутною з перейняттям українцями глобалізаційних форм поведінки, смаків і цінностей. Основним критерієм європейського міста є безбар'єрний простір з можливістю безперешкодного пересування усіх груп населення. Поняття бар'єру має широке трактування і може мати пряму форму як, наприклад, завищені бордюри, чи інтенсивний транспортний трафік на дорозі, що розділяє пішохідні простори, чи опосередкований характер перешкоди – відсутність елементів просторової орієнтації, візуальні перешкоди в поглядданні напряму руху.

Проектування відповідних сучасним вимогам пішохідних просторів передбачає виконання дослідження в двох напрямах: визначення невідповідностей пішохідних просторів їх завданню в структурі міста та окреслення бажаних якостей та функцій місць відведених для пішоходів.

Будь-які дослідження вимагають чіткого визначення завдань роботи та окреслення об'єкту і предмету опрацювання. Тому, насамперед, необхідно визначитися з поняттям «пішохідний простір міста» та його компонентами, а також з суміжними по суті чи по-визначенню поняттями, пов'язаними із формуванням системи пішохідних просторів.

Основний виклад матеріалу. Задля термінологічного окреслення об'єкту та предмету дослідження було використано компілятивний підхід, коли різні тлумачення об'єкту піддаються критичному осмисленню, в результаті - синтезується власне формулювання та критерії якості понять «пішохідний простір» та «система пішохідних просторів».

Було здійснено пошук істотних ознак предмета, порівняння, встановлення подібності чи відмінності формулювань поняття «пішохідний простір».

У ДБН 360-92** «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» стосовно системи пішохідних просторів сказано, що її «треба розглядати як просторову систему, до складу якої, крім центрального ядра і прилеглої центральної зони (загальноміський центр), входять взаємозв'язані з ним центри найбільш великих планувальних районів. Залежно від розмірів і планувальної організації загальноміського центру треба у його межах створювати систему взаємозв'язаних громадських просторів з виділенням головної площі, вулиці, пішохідних вулиць і зон».

Найбільш просте але всеохоплююче трактування поняття пішохідного простору дає словник Оксфордського унівеситету - пішохідний простір визначається як «місце, де ходьба як засіб сполучення є безпечною, доступною і приємною» [1].

Було виявлено, що поняття “пішохідний простір” входить до визначення поняття «відкритого міського простору». Згідно визначення ЦНДІП до відкритих міських просторів відносять «незабудовані території, в тому числі: водно-зелені системи, проспекти, … пішохідні простори, площі, бульвари та інші елементи планувальної структури міста, які утворюють систему відкритих просторів, які виконують комунікаційно-рекреаційні та оздоровчі функції...»[2].

Термін «відкритий міський простір» зустрічається в роботах: Т.Г. Шимка, О.О. Смоленської, Т.М Мазур, Є.І. Король, С.А. Хасієвої, Н.С. Калініної, Bohdan Jałowiecki, Marek Szczepański, E. Hall, C. Thompson та ін.

Російська урбаністка Калініна Н.С. визначає компоненти відкритого простору як: площі і перехрестя, вулиці та проспекти, сквери і курдонери, бульвари історичних центрів міст [3].

В свою чергу Т.М Мазур, Є.І. Король виділяють такі компоненти: озеленені території та елементи планувального каркасу міста - вулиці, проспекти, площі, бульвари, сквери, пішохідні вулиці, двори тощо [4].

О.О. Смоленська визначає відкритий архітектурний простір як приоб’єктний простір, дворовий і міждворовий простір, простір скверів і площ, міських пішохідних зон, критих пасажів, молів [5].

Польські науковці Б. Яловецкі та М. Щепанські окреслюють відкритий архітектурний простір як частину міського простору, доступну для всіх мешканців, та функціонуючу на засадах спільного використання [6].

Англійський науковець П. Холл серед компонентів відкритого простору виділяє вулиці, території при об’єктах, відкриті спортивні комплекси, сквери. [7]. Шотландський науковець С. Томпсон бачить міські відкриті простори як

місця культурної дифузії та взаємодії процесів урбаністики та елементів природного ландшафту [8].

Компіляція викладених термінів дозволяє сформулювати наступне: пішохідний простір – це відкритий простір міської структури, що передбачений для пішоходів, має композиційну структуру і функціональні складові елементи, та виконує основну функцію – пішохідного зв'язку у місті і додаткові функції - рекреаційні, естетичні, інформативно-орієнтаційні.

Під системою пішохідних просторів міста розуміють функціонально- і планувально- взаємозв'язані простори в місті, що передбачені виключно для пішоходів та їх безпечного перебування в їх межах.

Наступними після термінологічного окреслення об'єкту є окреслення завдань, функцій, та процесів, що відбуваються в його межах.

Завданням пішохідного простору є забезпечити безперешкодний безпечний рух від точки А до Б, при цьому забезпечити можливість зупинки та відпочинку. Супутнім в завданнях пішохідного простору можна назвати: а) можливість виконання соціальних і культурних функцій на вулиці (місця зустрічі, відпочинку, виставки під відкритим небом і т.д.), б) задоволення естетичних смаків пішохода, що забезпечується композиційними прийомами в організації пішохідних просторів та архітектурно-ландшафтно-просторовою організацією вздовж траєкторії руху.

Функції пішохідного простору можна звести до двох основних - зв'язок поміж точками А і Б та прогулянково-рекреаційна функція.

Процеси, що відбуваються в межах пішохідного простору: рух людей, короткотривалий відпочинок, а у випадку трактування відкритого простору як приоб'єктного, то до процесів в межах пішохідного простору можна віднести організацію місць входу в об'єкти торгівлі, громадського транспорту; місця вуличних кафе, реклами і т.д. В окрему групу можна віднести функції пов'язані з вуличним театральним чи соціальним дійством (виступи музикантів, демонстрація субкультур та ін.) стихійного характеру.

При проектуванні пішохідних просторів потрібно враховувати наступні *показники:*

1) напрями домінуючих пішохідних трафіків: житло-робота, житло-заклади торгівлі і т.д.,

2) обсяг пішохідних переміщень за напрямами,

3) групи користувачів – пішоходів - на певних напрямах і їх потреби при пересуванні.

Параметри пішохідних просторів, точніше їх мінімальні габарити визначаються з можливостей виконання наступних функцій: рух пішоходів, з можливістю проїзду дитячої коляски, інвалідного візка в обох напрямах;

виконання технічних функцій на вулиці, а саме можливості обслуговування підземної інфраструктури, можливості майбутнього інвестування у сервісну вуличну інфраструктуру.

Особливі вимоги випливають з потреб організації пересування осіб з обмеженими фізичними можливостями та зменшеним сприйняття простору: люди, які використовують інвалідні крісла, інші особи з порушеннями руху (з обмеженими фізичними можливостями, люди похилого віку, вагітні жінки), інвалідів по зору (незрячий з палицею, з супроводом чи собакою-поводирем), люди з вадами слуху, особи, що несуть важкий багаж, діти до 5 років [9].

Мотивація дії. Дослідження, проведені у Великобританії [10], США [11], Шотландії [12] говорять про те, що певна просторова схема провокує конкретні типи поведінки людей, і навпаки, повторювані сценарії поведінки перетворюють простір і адаптують його під повторювані дії. В результаті складаються стійкі соціально-просторові комплекси – морфотипи міського середовища. У Львові площа Митна, що на перетині трьох вулиці, виконує численні функції – це і територія перед навчальним закладом, і поліклінікою, і зупинка численних маршрутів громадського транспорту, і місце входу в підземний перехід, і місце вуличних відкритих кафе, також площею проходить активний транзитний пішохідний рух. Накладання перелічених функцій є проблематичним і в архітектурно-просторовому вираженні практично не вирішене. Необхідне облаштування простору для перелічених функцій. У 2013 р. ініціативною групою молодих архітекторів «Уніка-груп» було встановлено сучасні лавки-лежаки, які одразу знайшли зацікавлених користувачів. Задум був проведений для того, щоб побачити, чи спрацює ідея осучаснення площі. У нашому випадку, це свідчить про те, що простір та його елементи провокують поведінку людей та навпаки.

Важливою особливістю пішохідних просторів, як просторів соціального характеру, є уявлення про їх *масштаб і фізичні розміри*. Для аналітичних цілей виділяють три масштаби: мікро-, мезо- та макропростори. Масштаб визначається соціальним значенням – дистанцією – соціальної взаємодії людей у відкритому просторі (на основі досліджень К. Александера, Є. Беляєвої, П. Велева, М. Новаківського) [13].

Мікропростір, згідно визначення А. В. Крашенникова – це місце знаходження людини або групи людей, обмежене умовами персонального спілкування (рис. 1). Прикладом мікропростору може бути майданчик поруч з лавкою в парку, зупинка автобуса, вуличний ліхтар з годинником тощо.

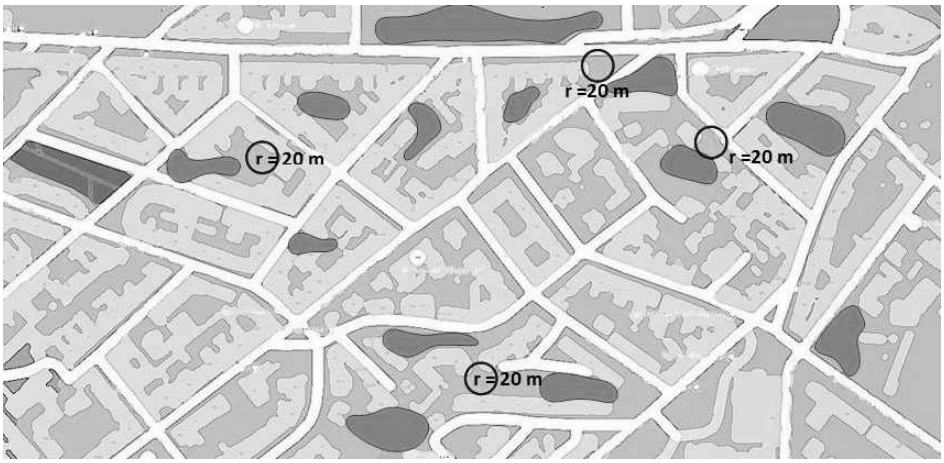

Рис. 1 – Приклад виявлення мікропросторів, м. Львів (авторське опрацювання за методикою А. Крашенникова)

Використовуючи характеристики базових моделей, можна визначити оптимальні параметри просторової структури міського середовища на мікрорівні.

В межах мікропростору можуть відбуватися наступні дії: зустрічі людей або прогулянка, як наприклад на вулиці Л. Курбаса у Львові, що віднедавна стала пішохідною.

Мезопростір – ділянка території, що включає декілька мікропросторів, об'єднаних умовою соціального контролю. Прикладами мезопростору є площа перед входом в метро, житловий двір. Базові моделі мезопросторів (двір, дорога, вулиця) пов'язані з персональним і публічним соціальним контролем. Якщо психологічна безпека забезпечується самими пішоходами – «публікою» в межах вулиці, то йдеться про «постійний публічний контроль». В межах мезопростору можуть відбуватися наступні дії: спільне перебування мешканців будинку у житловому дворі, особливо у випадку створення кондомініуму (рис. 2).

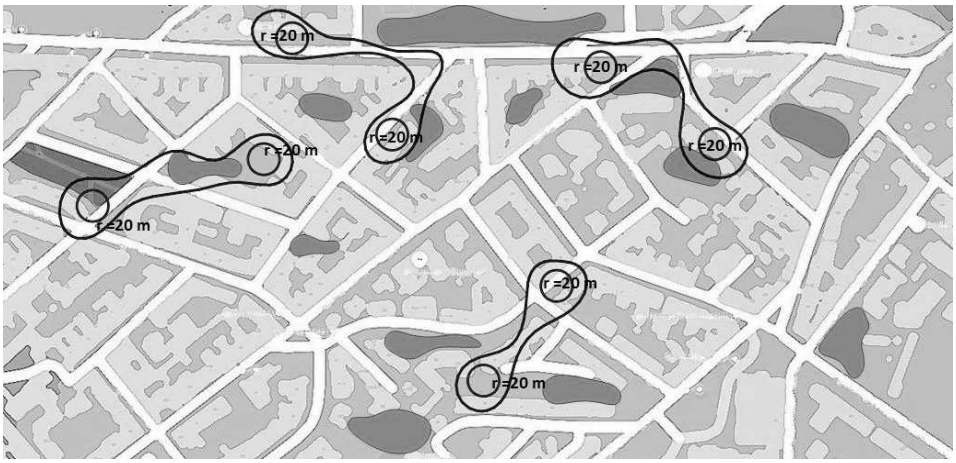

Рис. 2 – Приклади виявлення мезопросторів, м. Львів (авторське опрацювання за методикою А. Крашенникова)

Макропростір – ділянка міського середовища, що включає декілька мезопросторів, об’єднаних умовою пішохідної пов’язаності. Прикладами макропростору є міський парк, пішохідна вулиця, квартал, житловий район. Залежно від розмірів території та організації її меж моделями макропросторів є «ділянка» (наприклад, подвір’я секційного житлового будинку), «вузол» міської території (площа перед залізничним вокзалом), «район» (територія житлового району в межах пішохідної доступності). «Район» формується навколо «площі», яка надає йому ідентифікації [13]. Наглядно така модель відстежилася у карті ідентифікації районів Львова, виконаної на основі соціологічних опитувань (рис. 3 [14]). Було доведено, що в уявленні мешканців домінують не формальні межі адміністративних районів міста, а території макропросторів, сформованих навколо території чи об’єкту з окресленим функціональним призначенням або за назвою історично сформованого житлового району чи поселення. Відповідно сформувалися райони з власними назвами: Привокзальний, Збоїща, Погулянка, Центр та інші. В межах макропростору можуть відбуватися такі дії, що матимуть загальноміське значення: вулична ярмаркова торгівля, театрально-музичні виступи, акції чи флешмоби.

Типологія «морфотипів» може стати основою для одного з методів проектування, що забезпечує оптимальне використання міського простору, так як морфотипи відповідають усталеним формам «соціальних просторів міського середовища» (частини території загального користування, яка реально використовується людьми).

На основі аналізу європейських міст, можна визначити декілька типів та відповідних їм принципів створення пішохідних систем:

Рис. 3 – Приклади виявлення макропросторів, м. Львів (авторське опрацювання за методикою А. Крашенникова)

- широке трактування пішохідного простору, і, відповідно різноманітність форм його організації;

- типологічний поділ пішохідного простору за функцією (наприклад, внутрішньоквартальні простори, ландшафти;
- пішохідний простір як зв'язок поміж об’єктами притягання, місцями відпочинку і сельбищною територією; туристичні та прогулянкові маршрути;
- пішохідні простори, що створені за принципом забезпечення цілісності міського ландшафту, в основі яких є природний ландшафт та система міського озеленення; поєднання властивостей пішохідного руху та ландшафтної складової формує мережу екокоридорів;
- пішохідні простори, як загальнодоступні відкриті осередки сучасного мистецтва (проведення фестивалів, концертів, мистецьких подій тощо).

Багатофункціональність та різниця у трактуванні поняття «пішохідні простори» обумовлюють необхідність у розгляді об’єкту з позиції різних галузей та дисциплін. Було вивчено дослідження, дотичні до проблематики пішохідних просторів в галузі містобудування, реконструкції міст, ландшафтно-просторової організації міст, дизайну міста, а також питання антропологічної та соціальної складової організації пішохідних просторів.

Розглянемо антропологічну складову формування пішохідних просторів. Американський антрополог Едвард Т. Хол досліджував питання пішохідних зон та фокусувався на тому, як різні культури використовують простір та міське середовище. У його книгах “Беззвучна мова” (“The Silent Language”, 1959) та «Приховані розміри» («The Hidden Dimension», 1966) він дослідив питання про особливості органів чуття та їх значення в плануванні простору міста, та пішохідних просторів зокрема.

Людина здатна розрізняти інших людей на відстані 100 м., а при зменшенні відстані від 100 до 25 м рівень деталізації та інтенсивність комунікації різко зростає [15]. В межах 25 м людина починає бачити емоційний стан іншої людини та вираз обличчя. Ці дві відстані є ключовими в організації багатьох громадських просторів міста.

Можна побачити, що соціальне поле зору в межах 100 м враховувалося при будівництві більшості площ історично сформованих міст [16] і вони відвідувачем сприймаються як комфортні. Натомість, пішохідні простори радянського міста могли простягатися вздовж магістралей на кілометри без зміни масштабності та деталізації простору. Урбаністика радянського періоду не брали до уваги масштабність людини-пішохода, а була орієнтована на масові заходи, паради та пересування на техніці. Місцем відпочинку та прогулянок у вихідні дні було «призначено» загальноміський парк, всі інші пішохідні простори трактувалися виключно як функціональні зв’язки поміж об’єктом і

зупинкою громадського транспорт. Відповідно, їх просторове вирішенням було мінімальним.

Рис. 4 – Сквер по вул. Б. Хмельницького: до і після реалізації проекту [19].

Оскільки значна частина міст України була забудована в 2 половині XX ст. житловими районами висотної забудови, є необхідність гуманізації таких сельбищних районів засобами формування системи пішохідних просторів.

Невідповідність пішохідних просторів вздовж магістралей в районах висотної забудови відмічено і у відсутності зміни елементів на шляху пішохода.

В забудові 70-80 х років композиція формувалася крупномасштабна, типова висотна забудова проглядалася за кілометри і, відповідно «сюжет» простору пішохода, за відсутності деталей вздовж асфальтованого тротуару, був практично незмінним.

Дослідження фізіології людей, які перебували в пустому просторі показують, що вони відчували потребу стимуляції емоцій через короткі проміжки часу – кожні 4-5 секунд [17]. Однотипний міський простір, як наприклад райони висотної забудови, людиною через певний час починає сприйматися як умовно пустий, бо не додаються деталі, котрі необхідно було б обдумувати. Студентами кафедри містобудування НУ «Львівська політехніка», у форматі партиципального проектування, було виконано проект благоустрою фрагменту примагістральної території на вул. Б.Хмельницького, довжиною 100 метрів, що була у вигляді типового лінійного тротуару. За підтримки муніципалітету проект реалізовано. Ідеєю проекту є збільшення використання простору через його наповнення змістовними елементами та елементами благоустрою – площадкою для катання на скейтборді, лавками. Відповідно, для транзитного пішохода, є більша кількість елементів вздовж маршруту для огляду, а також його увагу займають дії скейтбордистів (рис. 4). Другим позитивним моментом перепланування пішохідного простору є збільшення кількості доріжок, як варіантності подолання відстані [18].

Висновок. Необхідність формування естетичного середовища в композиції міських пішохідних просторів усвідомлюється як важлива задача, вирішення якої може бути реалізовано за рахунок комплексного підходу до формування системи пішохідних просторів у м. Львів.

Література

1. Paula Alexandra Sepulveda Ferreida da Silva / The importance of pedestrian spaces. City of Porto: Master in Civil Engineering – 2007-2008 / Department of Civil Engineering, Faculty of Engineering, Porto, Portugal. – 2008. – 108 p.
2. Шимко В. Т. / Дизайнерское проектирование городской среды. / В. Т. Шимко. – М.: «Архитектура – С», 2006. – 384 с.
3. Калинина Н. С. / Дизайн среды открытых пространств центра исторического города: Дис. канд. архитектури: 18.00.01. – Москва, 2000. – 177 с.
4. Король Є. І., Мазур Т. М. / Роль комплексного підходу до благоустрою системи відкритих просторів міста (на прикладі житлового району Сихів у Львові): Нац. унів. «Львівська політехніка», - 2007. – 7 с.

5. Смоленська О. О. / Метод моделирования открытых архитектурных пространств в городской среде на примере города Самары : Дис. ... канд. архитектуры 18.00.01 .- М.: РГБ, 2005.
6. Jałowiecki Bohdan, Szczepański Marek / Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa – 2009. – 469 st.
7. Hall Peter / Sociable Cites: The Legacy of Ebenezer Howard: Wiley, Chichester, England. – 1998. – 240 p.
8. Thompson C.W. / Urban open space in the 21st century. Landscape and Urban Planning. Volume 60 - 2002. – pp. 59-72.
9. Стратегія розвитку пішохідного руху [Електронний ресурс]: [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Варшава, 2014 р. – Режим доступу: http: // www. siskom. waw. pl/ komunikacja/ piesi/ Strategia_ruchu_pieszego_ Tom_II.pdf (дата звернення 14.04.2016) – Назва з екрана.
10. Kay Kitazawa, Michal Batty / Pedestrian Behaviour Modelling An Application to Retail Movements using a Genetic Algorithm: Centre for Advanced Spatial Analysis, University College London, London. – 2004. – 16 p.
11. Human Factors Assessment of Pedestrian Roadway Crossing Behavior: research of U.S Department of transportation / Development and Technology Turner-Fairbank Highway Research Center,Georgetown, USA. – 2014.–220 p.
12. Alexandra Willis, Nathalia Gjersoe, Catriona Havard, Jon Kerridge and Robert Kukla / Environment and Planning B: Planning and Design. vol. 31, 6. - December 2004. – 805-828 pp.
13. Крашенников А. В. / Жылые кварталы: Учеб. пособие для архит. и строит. спец. вузов / Под общ. ред. Н. Н. Миловидова, Б. Я. Орловского, А. Н. Белкина. – М.: Высш. шк., 1988. – 87 с.
14. Новий поділ районів на основі дослідження Інституту міста [Електронний ресурс]: [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Львів, 2015 р. – Режим доступу: http://www.maisterniamista.org.ua/2015/06/22/novyj-podil-rajoniv-na-osnovi-doslidzhennya-instytutu-mista/(дата звернення 14.04.2016) – Назва з екрана.
15. Edward T. Hall / The hidden dimension: cm. reprint. Originally published: Garden City, N. Y. : Doubleday, 1966. – 126 p.
16. Edward. T. Hall / The Silent Language: Garden city, New York: Doubleday, 1959. – 242 p.
17. Michael Varming / Motorveje i landskabet: Horsholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBi, by-planlagning, 12. Copengagen. – 1970.

18. Сквер на вул. Богдана Хмельницького [Електронний ресурс]: [Інтернет-портал]. – Електронні дані. – Режим доступу: http://alex-shutyuk.livejournal.com/306932.html (дата звернення 14.04.2016) – Назва з екрана.
19. Фото скверу на на вул. Богдана Хмельницького [Електронний ресурс]: [Інтернет-портал]. – Електронні дані. – Режим доступу: http://alex-shutyuk.livejournal.com/327990.html (дата звернення 14.04.2016) – Назва з екрана.

Abstract

The problem of quality of pedestrian spaces in Lviv, like in other cities in Ukraine consists in their archaic functional and composite interpretation as by local authorities and experts in Urban planning. The necessity of creation an aesthetic environment in the composition of urban pedestrian spaces becomes an important urban task.

Keywords: pedestrian spaces, system of pedestrian spaces, open space, components, tools, principles.

Аннотация

Проблема качества пешеходных пространств Львова, как и других городов Украины заключается в архаичности их функционального и композиционного трактования как городской властью, так и специалистами. Необходимость формирования эстетической среды в композиции городских пешеходных пространств осознается как важная урбанистическая задача.

Ключевые слова: пешеходное пространство, система пешеходных пространств, открытое пространство, компоненты, средства, принципы.

УДК: 711.4-112

О.П. Тишкевич, *канд. арх., доц.,*
Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка

ОСОБЛИВОСТІ НАЯВНОЇ МЕРЕЖІ ПІДПРИЄМСТВ ТА ЗАКЛАДІВ КУЛЬТУРНО-ПОБУТОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ СІЛЬСЬКОГО НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ

Анотація: У статті проаналізовано сучасний стан мережі громадського обслуговування у сільській місцевості. Охарактеризовано забезпеченість підприємствами та закладами культурно-побутового обслуговування, їх