

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет урбаністики та просторового планування
Кафедра міського будівництва

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА**

на тему: «Принципи проектування міських площ»

Навроцький Володимир Валерійович
(прізвище, ім'я та по батькові студента повністю)

Київ 2023 р.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСКНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						1
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

Факультет урбаністики та просторового планування
Кафедра міського будівництва

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
Приймаченко О.В.

« ___ » _____ 2023 року

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА**

«Принципи проектування міських площ»
(назва)

Виконав студент групи: **МБГ-22 - 1**

Навроцький Володимир Валерійович

(прізвище, ім'я та по батькові повністю)

Спеціальність: 192 Будівництво та цивільна інженерія

Спеціалізація: Міське будівництво та господарство

Керівник: **Тригуб Р. М.**

(прізвище та ініціали)

К.Т.Н., ДОЦЕНТ

(вчене звання, науковий ступінь)

Київ 2023 р.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСКНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист 2
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет: урбаністики та просторового планування

Кафедра: міського будівництва

Освітній рівень: магістр за ОПП/ОНП

Галузь знань: 19 «Архітектура та будівництво»

Спеціальність: 192 «Будівництво та цивільна інженерія»

Спеціалізація: «Міське будівництво та господарство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Декан факультету

Мамедов А.М.

«__» _____ 2023 року

З А В Д А Н Н Я

**ДО ВИКОНАННЯ АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА**

Навроцький Володимир Валерійович

(прізвище, ім'я та по батькові студента)

1. Тема роботи: «Принципи проектування міських площ»,
затверджена наказом ректора КНУБА № _____ від «__» _____ 202_ року

2. Керівник роботи:

Тригуб Руслана Миколаївна, кандидат технічних наук, доцент

(прізвище, ім'я та по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

3. Строк подання студентом роботи до захисту _____ 14.12.2023 _____

4. Зміст пояснювальної записки за розділами:

Р. 1. Теоретичні основи оцінки житлових територій при реконструкції забудови

Р. 2. Містобудівний аналіз території

Р. 3. Проектні пропозиції

Р. 4. Висновки

Р. 5. Перелік використаної літератури

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСКНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист 3
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

5. Графічний матеріал за розділами

Р. 1. Мета та задачі дослідження. Загальна характеристика міських площ на прикладі міста Києва. Історична довідка. Класифікація міських площ на прикладі м. Києва. Нормативні вимоги на проектування міських площ. Особливості розміщення найбільших міських площ (досвід заходу).

Р. 2. Оцінка якості функціонування міських площ. Принципи проектування міських площ (на прикладі м. Києва).

Р. 3. Приклади реалізованих площ в місті Києві. Рекомендації. Висновки.

7. Календарний план виконання роботи:

а) наукова частина; б) практична частина.

Види робіт та їх зміст	Дата виконання
Вступ	
Розділ 1. Аналітично-дослідна частина	
Розділ 2. Аналіз сучасного стану ділянки дослідження та визначення проблем функціонування	
Розділ 3. Пропозиції просторової організації та вирішення проблем ділянки	
Розділ 4. Висновки	
Розділ 5. Перелік використаної літератури	
Остаточне оформлення роботи	
Направлення роботи на рецензування, перевірку на плагіат	
Попередній захист роботи на кафедрі	

8. Консультанти розділів атестаційної випускної роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Перевірів	
		дата	підпис
Розділ 1.	Аналітично-дослідна частина		
Розділ 2.	Аналіз сучасного стану ділянки дослідження та визначення проблем функціонування		
Розділ 3.	Пропозиції просторової організації та вирішення проблем ділянки		
Розділ 4.	Висновки		
Розділ 5	Перелік використаної літератури		

9. Дата видачі завдання _____

Зав. кафедри	_____	Приймаченко О.В
	(підпис)	(прізвище та ініціали)
Керівник	_____	Тригуб Р. М.
	(підпис)	(прізвище та ініціали)
Студент	_____	Навроцький В.В.
	(підпис)	(прізвище та ініціали)

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист 4
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		

РЕЗЮМЕ (summary)
до атестаційної випускної роботи студента:

Навроцький Володимир Валерійович

Назва ВНЗ	Київський національний університет будівництва і архітектури		
Тема	Принципи проектування міських площ		
Освітній ступень	Магістр за освітньо-професійною програмою навчання		
Факультет	Урбаністики та просторового планування		
Кафедра	Міського будівництва		
Спеціальність	192 Будівництво та цивільна інженерія		
Спеціалізація /група	Міське будівництво та господарство /МБГ-22-1		
Керівник	Тригуб Р. М., к.т.н., доцент		
Обсяг роботи:	пояснювальна записка, стор.	розділів	креслень формату А1
	73	3	10
Розділ 1 Аналітично-дослідна частина	Мета та задачі дослідження. Особливості формування площ. Історична довідка. Класифікація міських площ на прикладі м. Києва. Загальна характеристика міських площ на прикладі міста Києва. Особливості розміщення найбільших міських площ (досвід заходу).		
Розділ 2 Аналіз сучасного стану міських площ. Визначення проблем функціонування	Принципи проектування міських площ (на прикладі м. Києва). Характеристика розташування площ в планувальній структурі міста. Аналіз існуючого стану площ (функціональне зонування). Фотофіксація. Оцінка якості функціонування міських площ.		
Розділ 3 Пропозиції щодо просторової організації міських площ	Фактори, що впливають на функціонування міських площ. Моделювання та налаштування параметрів транспортних потоків у програмному середовищі PTV Vissim. Архітектурна виразність міських площ		
Розділ 4 Висновки	В результаті запропонованих заходів основним є організація дорожнього руху на площах. Вона повинна забезпечувати швидкий та аварійний пропуск всіх учасників дорожнього руху, зокрема ТЗ, велосипедистів та пішоходів. Приділити увагу освітленню міських площ.		
Ключові слова: площа, міський простір, місто, принципи та методи проектування площ, комфортність, якість міського середовища, закордонний досвід, рекомендації.			
Keywords: methods of complex assessment, residential areas, adjacent areas, comfort, modernization, reconstruction.			

Укладач: *Навроцький В.В.* / _____ /

Керівник: *Тригуб Р. М.* / _____ /

« ____ » _____ 2023 р.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		5

Зміст

ВСТУП. Мета та задачі дослідження	7
РОЗДІЛ. 1. АНАЛІТИЧНО-ДОСЛІДНА ЧАСТИНА	10
1.1. Поняття міська площа.	12
1.2. Особливості формування площ. Історична довідка.	14
1.3. Класифікація міських площ на прикладі м. Києва.	17
1.4. Загальна характеристика розміщення площ в м. Києві.....	26
1.5. Особливості розміщення найбільших міських площ (досвід заходу)	34
1.6. Висновки по розділу 1.	39
РОЗДІЛ. 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ МІСЬКИХ ПЛОЩ. ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМ ФУНКЦІОНУВАННЯ	40
2.1. Вимоги до транспортно-планувальної організації міських площ	41
2.3. Нормативно-правова база	43
2.4. Основні показники проектування міських площ	45
2.5. Загальна характеристика міських площ на прикладі міста Києва	49
Висновки по розділу 2	49
РОЗДІЛ. 3. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ПРОСТОРОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСЬКИХ ПЛОЩ	50
3.1. Варіанти організації міських площ. Аналіз сучасного стану міських площ на прикладі м. Києва	52
3.2. Фактори, що впливають на функціонування міських площ.....	
3.3. Моделювання та налаштування параметрів транспортних потоків у програмному середовищі PTV Vissim	52
3.4. Архітектурна виразність міських площ	
3.5. Заходи щодо привабливості площ для руху пішоходів	
3.6. Прямі зручні пішохідні сполучення	
3.7. Доступність.	68
3.8. Комфортність міського середовища.	69
3.9. Озеленення.	
ВИСНОВКИ	70
Список використаної літератури	73

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист 6
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

ВСТУП

Актуальність теми дослідження:

з метою створення та підтримання комфортного життя населення в місті, всі елементи міського середовища повинні безперервно виконувати в повному обсязі свої функції. Більшість міст світу потребують оновлення методологічних та практичних підходів до розвитку їх простору, спрямованих на підвищення покращення умов життя населення та якості міського середовища, з точки зору зручності, доступності, комфорту, екологічності та безпечності.

Важливим також є поліпшення житлових умов для малозабезпечених груп населення, вдосконалення технічної, транспортної, соціальної інфраструктури та інше.

Транспорт є важливим чинником формування територіальної структури міста є транспорт. Він може прискорювати або затримувати процес територіальної концентрації промислових підприємств у певних господарських центрах, забезпечує нормальне функціонування різних елементів їх територіальної організації в промислових комплексах.

Транспорт - це поєднання між собою всіх шляхів сполучення: технічних засобів, пристроїв та споруд. Він забезпечує процес переміщення людей і вантажів різного призначення з одного пункту в інше. Розвиток транспортної системи залежить від рівня розвитку транспортної системи. Чим більш розвинута та різноманітна транспортна мережа, чим більше вона розгалужена та функціонує ефективно при використанні транспортних засобів, тим більш сприятливе транспортне положення будь-якого об'єкта території (міста, промислового підприємства). При недостатньому розвитку транспортної системи, спостерігаються обмеження у формуванні та розвитку господарств на окремих міських територіях. Є п'ять основних видів транспорту: залізничний, автомобільний, морський (річковий, озерний), повітряний, трубопровідний.

Отже, саме транспортний чинник визначає галузеву і територіальну структуру міського народногосподарського комплексу. Системою, що об'єднує місто в цілісний функціонально-планувальний комплекс є вулично-дорожня мережа.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						7
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Об'єктом дослідження є: міські площі як елемент вулично-дорожньої мережі міста.

Предмет дослідження: міські площі та їх транспортно-планувальна організація, залежно від їх функціонального призначення.

Мета: визначити принципи і методи міських площ на прикладі м. Києва.

Задачі атестаційної магістерської роботи:

1. Встановлення визначення та характеристика «міська площа», «головна площа», «вокзальна площа».
2. Особливості планувальної структури міських площ.
3. Класифікація міських площ на прикладі м. Києва.
4. Провести аналіз вітчизняного та закордонного досвіду.
5. Виявити особливості розміщення найбільших міських площ (досвід заходу).
6. Встановити фактори, що впливають на транспортно-планувальну організацію міських площ;
7. Розробити методологію оцінки транспортно-планувальної організації міських площ.

Методи дослідження.

У проекті використані методи: кількісний та якісний аналіз даних, систематизація, верифікаційний метод порівняльного аналізу, системний аналіз. Аналіз соціальних факторів: мобільність переміщень; безпека руху; економія власного часу; охорона навколишнього середовища від шкідливого впливу транспорту, рівень комфорту при пересуванні. Використаний метод узагальнення даних. Розробка класифікації міських площ на прикладі м. Києва.

Наукова новизна. Проведений аналіз існуючої класифікації міських площ на основі вивчення нормативної та довідкової літератури. В результаті проведених досліджень, визначені особливості транспортно-планувальної організації міських площ та розроблена містобудівна класифікація площ. Встановлені принципи і методи організації міських площ на прикладі м. Києва, залежно від їх функціонального призначення.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		8

Практична цінність АМР полягає в розробці принципів проектування міських площ. Це дозволить створювати нові та реконструювати старі площі, використовуючи нормативні та територіально-просторові вимоги сучасного міста.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		9

РОЗДІЛ. 1.

АНАЛІТИЧНО-ДОСЛІДНА ЧАСТИНА

Керівник _____ доц. Тригуб Р.М.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		10

РОЗДІЛ 1. АНАЛІТИЧНО-ДОСЛІДНА ЧАСТИНА

2.5. Поняття міська площа

Вчений З. Сіройч зазначає, що місто – це історично сформована, соціально та економічно розрізнена, щільно збудована та просторово сконцентрована поселенська одиниця [1 с.35]. Воно має законодавчо визначений статус і являє собою складну територіальну суспільно-економічну систему. Доцільно розглядати міста з точки зору теорії систем, яка поєднує ряд функцій, які потім створюють єдину систему. Така система – це сукупність взаємопов'язаних між собою елементів, що діють як єдине ціле.

Найбільш важливою складовою у функціонуванні міста є соціальна. Тому місто є соціальною системою (організацією), усередині якої діє безліч законів і закономірностей. Вони досліджуються спектром наук. Важливою характеристикою міста є його цілісність. Вона включає наявність взаємопов'язаних діючих історичних, економічних, соціальних, політичних, екологічних, біологічних, природно-наукових законів. Це впливає на існування єдиних механізмів виникнення та розвитку міста. Оскільки місто, як соціальна система являє собою взаємодію між людьми, то виникає потреба подальших досліджень у сфері участі населення міста в управлінні його розвитком з метою врахування та взаємоузгодження їх інтересів. До складу міської інфраструктури належать:

1. Будівлі, будинкові блоки, двори, квартали, міські райони.
2. Центр міста, околиці, промислова зона, бізнес-зона, зони відпочинку.
3. Транспортна система (громадський транспорт, дорожня мережа, тротуари і велодоріжки, пішохідні зони) [3].

Вулично-дорожня мережа є найважливішим елементом, що об'єднує місто в цілісний функціонально-планувальний комплекс. Також вона виступає його каркасом. Основним завдання вулично-дорожньої мережі будь-якого міста є: забезпеченні найкоротших зв'язків між елементами планувальної структури міста, частинами території та надійного функціонування транспортної системи. При певній швидкості руху транспорту, нормативних витрат часу на пересування по мережі з дотриманням

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		11

безпеки руху транспорту та пішоходів.

Визначимо тлумачення та загальні характеристики поняття «площі». Протягом різних епох існувало узагальнююче поняття про «площу». Пов'язані поняття площа та публічний простір – багат шарова та багатогранна сфера взаємодії громадянського суспільства та політичної влади. Це місце дії та взаємодії відносно замкнутих сфер: економічної та політичної, культурної та соціальної. У кожній з яких існують свої правила комунікації.

СЛОВНИК ТЕРМІНІВ І СКОРОЧЕНЬ

ВДМ – вулично-дорожня мережа

ГТ – громадський транспорт

Агора – площа в давніх часів, місце зборів населення.

Вулично-дорожня мережа – призначена для руху транспортних засобів і пішоходів мережа вулиць та доріг загального користування, внутрішньоквартальних та інших проїздів, тротуарів, пішохідних і велосипедних доріжок, а також набережні, майдани, площі, вуличні автомобільні стоянки з інженерними та допоміжними спорудами, технічними засобами організації дорожнього руху

Майдан – просторове незабудоване місце в населеному пункті, переважно в центральній його частині, де проводяться мітинги, паради, демонстрації тощо

Майдан, площа – архітектурно організована незабудована частина території міста або іншого населеного пункту, обмежена забудовою, зеленими масивами або природними кордонами

Організація дорожнього руху – комплекс організаційно-правових, організаційно-технічних заходів і дій з управління рухом на дорогах, спрямований на забезпечення безпеки дорожнього руху

Площа – відкрите архітектурно оздоблене, відкрите, вписана в оточуючу забудову територія міста.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						12
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

2.6. Особливості формування площ. Історична довідка

Ще в історичні періоди, у давньогрецьких містах-державих, торгова площа асоціювалась з місцем народного зібрання. Мала назву «агора». Зазвичай це була торгова площа, по боках якої знаходилися храми, державні установи, монетний двір, суд), майстерні, торговельні крамниці. Часто вживають слово агора як синонім слова «господарство» (з української мови «ринок»). Площа була місцем проведення засідань та народних зборів — найвищого органу влади в античному полісі, коли жителі у будь-якій складній ситуації сходилися на головну площу міста [2].

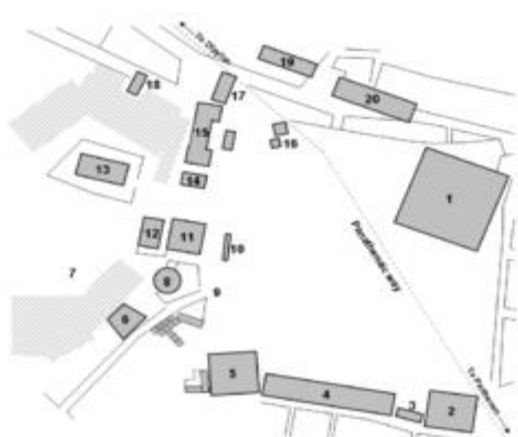


Рис. 1.2.1. План Афінівської агори у V столітті до н.е.

Римський Форум (лат. *Forum Romanum*) — Площа в центрі Стародавнього Риму разом з прилеглими будівлями, називалась римський «форум». Спочатку на ній розташовувався ринок, а пізніше вона охопила коміції (замість народних зібрань), курію (замість засідань Сената) та придбала також політичні функції міста [4].



Рис. 1.2.2. План площі в центрі Стародавнього Риму

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист 13
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Обов'язковими складовими середньовічного міста були кам'яні захисні стіни, собор, ринкова площа. Також у містах розташовувалися укріплені палаци-фортеці феодалів, монастирі. Плану забудови середньовічного міста, на відміну від античних, як такого не було. Міста розбудовувалися концентричними колами від центру — фортеці або ринкової площі. На головні площі розміщувався собор, ринок і будівля міської ради – ратуша, де засідала міська рада – магістрат. Вулиці були вузькими, не освітлювалися, тривалий час не мали бруківки й каналізації. Будинки стояли досить тісно й мали два-три поверхи. Біля будинків розташовувалися сади й городи, у дворі тримали худобу та птицю. За стінами міста жителі мали земельні ділянки й виноградники.

Інша назва площі - італійська «п'яцца». П'яцца-дель-Кампо (італ. *Piazza del Campo*) — центральна площа італійського міста Сієни. Вважається найвеличнішою середньовічною площею. На неї виходять фасади Палаццо Пуббліко з вежею Торре дель Манджа, що є архітектурною домінантою площі, і різні *palazzi signorili*.

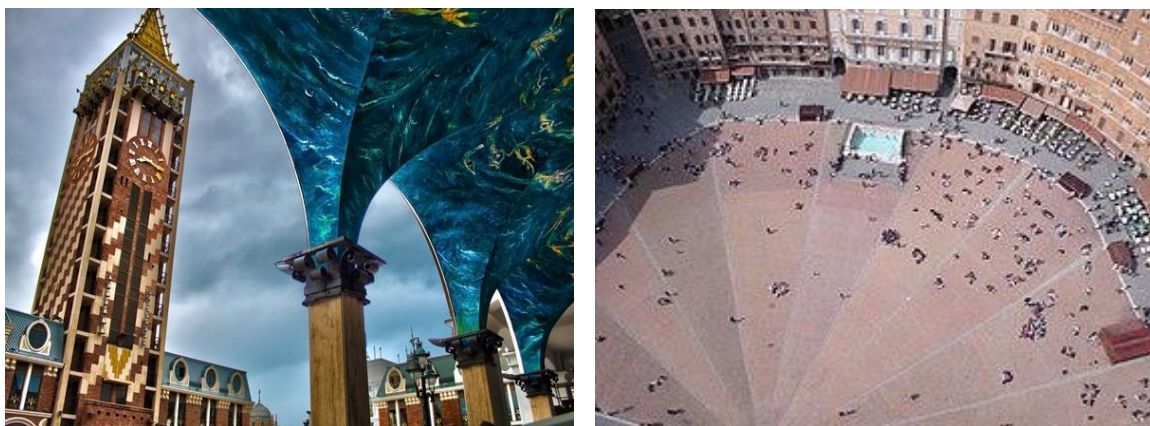


Рис. 1.2..3. П'яцца-дель-Кампо (італ. *Piazza del Campo*)

Трафальг'ар-сквер (англ. Trafalgar Square) — площа у Вестмінстер-сіті, Центральний Лондон, де на Чарінг-кросс є перехрестя трьох провідних вулиць Вестмінстера — Стренд, Вайтголл і Мелл. Створена на початку XIX століття навколо району, який раніше називався Чарінг-кросс. Особливою пам'яткою Трафальгарської площі до недавнього часу були голуби. Одночасно на площі могло перебувати до 35 тисяч птахів. Площа була заснована в 1820 році. Спочатку на її місці розміщувались вольєри для королівських соколів. Місцева влада зробила реконструкцію, таким чином була побудована велика площа. Мета проекту – зробити для людей місце для

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		14

відпочинку [5, 6].



*Рис. 1.2.4. Трафальгар-сквер (англ. Trafalgar Square) —
площа у Вестмінстер-сіті, Центральний Лондон*

Всі проаналізовані вище площі відрізняються між собою формою, функціями, розміром. Подібною рисою для історично створених міських площ, є можливість приваблювали велику кількість людей. Площі розглядаються як простір, необхідний для пропуску пішоходів та транспорту поблизу будівель і споруд масового відвідування. Місце для перебування різних груп населення населення, інформування, проведення дозвілля та обміну думками. На таких територіях проводяться народні свята, гуляння та торгівля, огляд будівель і споруд, що мають архітектурно-художню цінність.

Ця особливість дійшла і до сучасного періоду розвитку площ. Відбулося різке зростання міст, і використання площ багаторазово зросло і ускладнилося. В період ХХ столітті відбувся перерозподіл міських площ за функціональними структурами. Сучасні площі – це складний комплекс, що включає ряд компонентів. Потребує дослідження, систематизації існуючих знань та вмінь, оновлення принципів транспортно-планувальної організації та, в першу чергу, врахування потреб сучасного міста.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						15
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

2.7. Класифікація міських площ на прикладі м. Києва

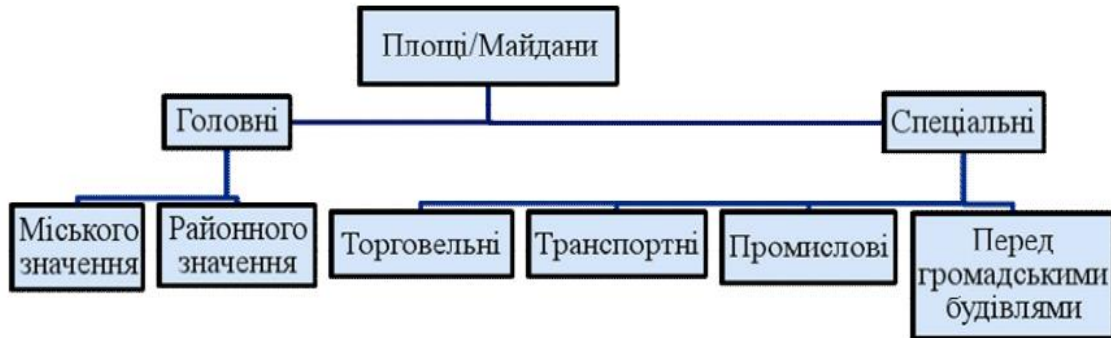


Рис. 1.3.1. Загальна типологія міських площ і майданів

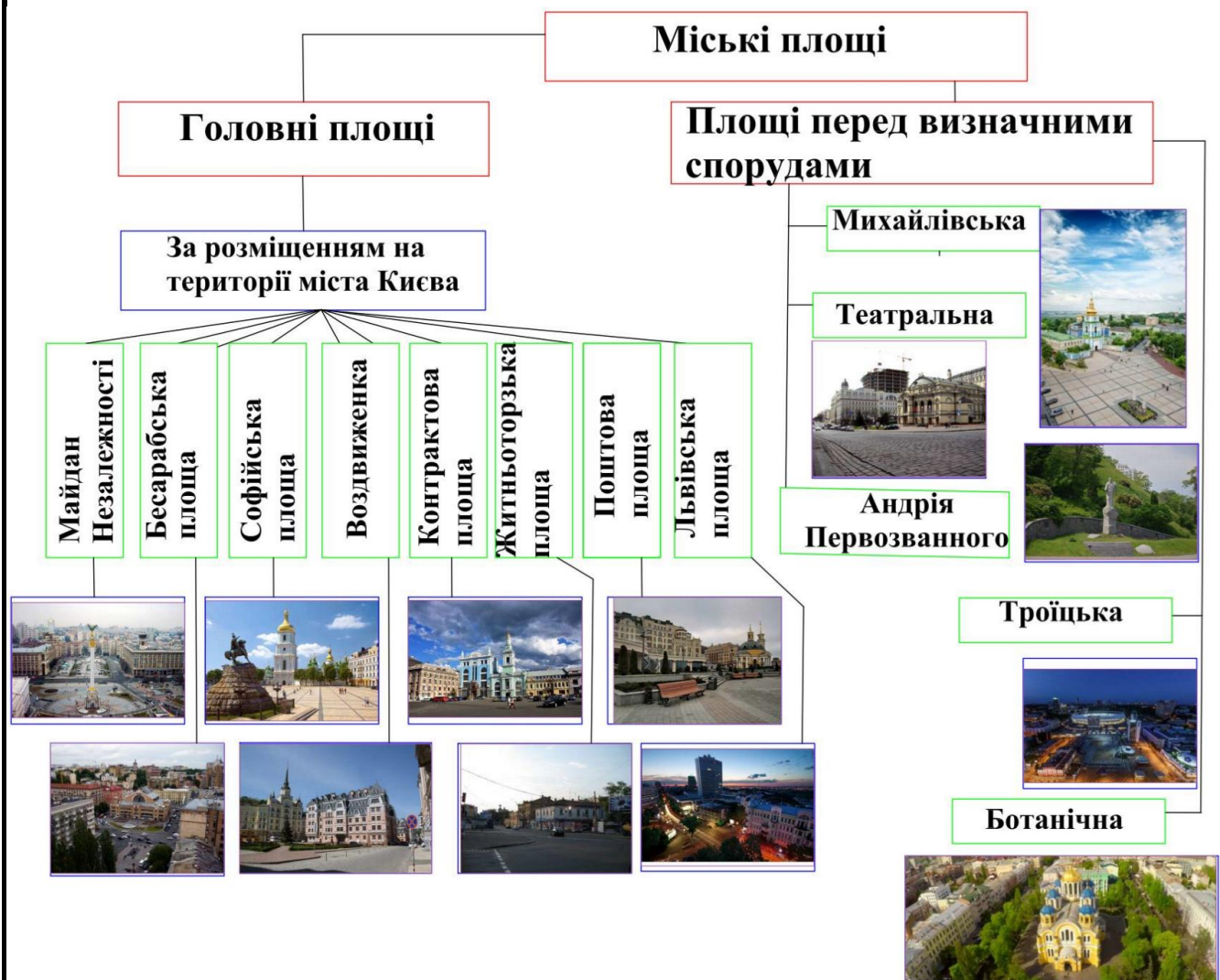
На сучасному етапі не існує єдиної містобудівної класифікації міських площ. Починаючи з ХХ століття змінилося уявлення у жителів про «громадський простір». Одна і та сама площа, в різний період часу (ХІХ століття обслуговувала та вміщала кілька сотень карет, в ХХ - десятки тисяч машин в день) виконувала протилежні задачі. Площа продовжувала здійснювати громадські функції, але вже не могла обслуговувати «суспільство» - людей. Оскільки, перевага на той період часу віддавалась транспортним засобам.

Виділимо загальні характеристики, властиві поняттю «площа». До них належать: функціональне призначення; просторова форма; пріоритетність руху; геометрична форма в плані міста; спосіб організації руху.

Найбільш популярна класифікація міських площ, залежно від розміщення в плані міста [13] представлена на мал. 1.3.2.

3. Головні - призначені для руху транспорту, що обслуговує адміністративні та громадські будинки і споруди, розташовані в межах площі, а також для проведення свят, народних гулянь, демонстрацій, парадів.
4. Перед значними громадськими будівлями і спорудами - призначені для під'їздів і підходів до громадських будинків і споруд та швидкої евакуації відвідувачів і глядачів, розміщення стоянок легкових автомобілів, зупинок громадського транспорту.

5. Транспортні - передбачають зосередження та перерозподіл транспортних потоків у місцях перехрещення або примикання магістральних вулиць і доріг з великою інтенсивністю руху різних видів міського транспорту з пересіканням транспортних і пішохідних потоків в одному та різних рівнях, регулювання руху на під'їздах до мостів при виході до них двох і більше вулиць або доріг;
6. Передзаводські потрібні для організації під'їздів, розміщення зупинок громадського пасажирського та стоянок індивідуального автомобільного транспорту, евакуації працюючих.
7. Ринкові - проектуються для забезпечення зручних під'їздів і підходів до ринків, розміщення зупинок громадського пасажирського та стоянок автомобільного транспорту [3, 5].

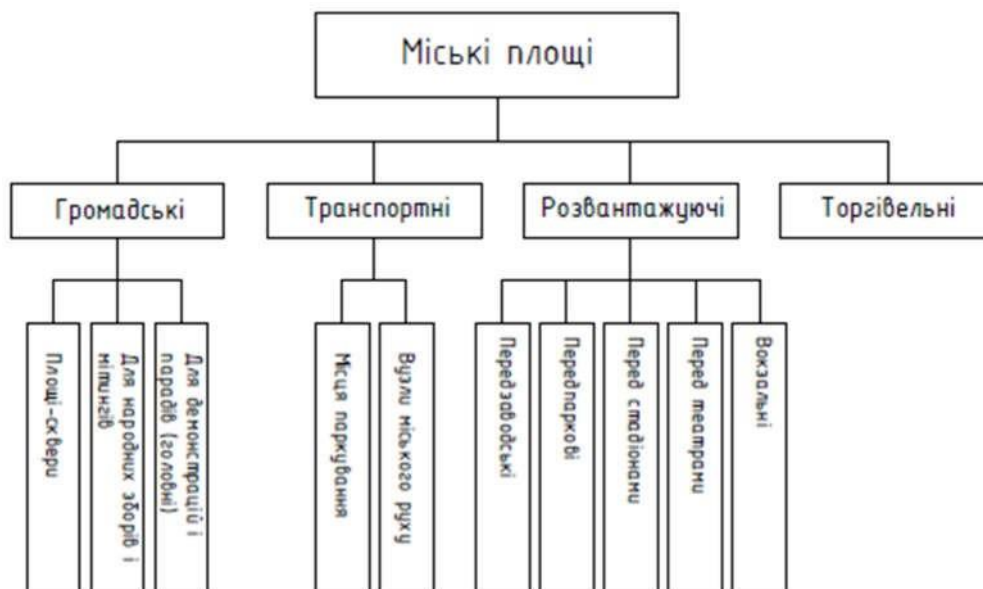


1.3.2. Класифікація міських площ на прикладі м. Києва



1.3.3. Класифікація міських площ на прикладі м. Києва

2. Вокзальні площі проектуються з метою забезпечення зручних під'їздів і пішохідних підходів до вокзалів залізничного, автомобільного, водного (морського й річкового) транспорту та аеропортів, розміщення автомобільних стоянок і зупинок масового громадського транспорту.
3. Багатофункціональні.



1.3.4. Класифікація міських площ за довідником архітектора

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист 18
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		

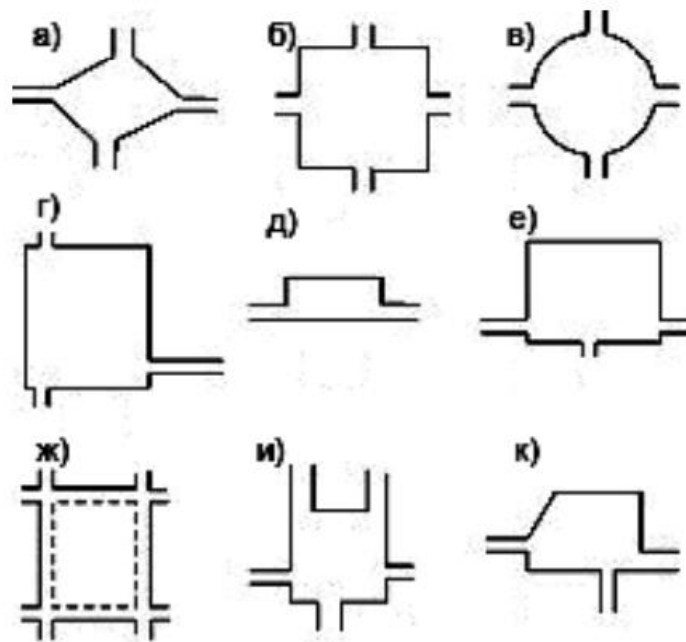


Рис. 1.3.5. Існуючі схеми функціональних планів міських площ

Площі за схемами а, б, в, г утворилися шляхом розширення простих прямокутних перехресть. Вони створюються для забезпечення зручної та безпечної розв'язки транспортного руху. Існують форми ромба або квадрата. За такими схемами доцільно проектувати площі транспортного призначення. Круглі і овальні площі (Рис. 1.3.6, 1.3.7) бажані при невеликих радіусах в 50-60 м, коли світло і тіні добре моделюють їх форму. При великих радіусах в силу переходів від тіней до світла площі втрачають форму. У таких випадках доцільно відзначати середину площі монументом або скульптурою.

Ансамбль Круглої площі є одним з найвизначніших архітектурних комплексів України в стилі класицизму і єдиним архітектурним ансамблем доби губерньського класицизму. Сучасний ансамбль площі — це відновлений і реставрований у 1945–1969 роках (з певними змінами і доповненнями) архітектурний комплекс зруйнованої під час Другої світової війни колишньої Олександрівської площі середини ХІХ століття. Він був реалізований за проектом місцевих архітекторів Л. С. Вайнгорта і Д. М. Литвинцева (1944 році).

Площа в плані круга, діаметром 375 метрів (загальна площа близько 10 га), з вісьмома радіусами вулиць, що розходяться. Композиційний центр площі — також круглий у плані Корпусний сад площею 6 га. Парк розрізають вісім радіальних алей,

чотири з яких головні. Домінантою ансамблю площі є 16-метровий монумент Слави (висота загальна 16,61 м, колони з капітеллю 10,35 м), встановлений у геометричному центрі парку. Пам'ятник в центрі площі традиційно вважається одним із символів Полтави.



Рис. 1.3.6. Існуюча площа в формі кола



Рис. 1.3.7. Існуючі площі, форма кола

За схемою ж влаштовують зазвичай ринкові площі, забезпечують підхід і під'їзд з усіх боків.

За схемами з, и - зручні для організації площ громадських центрів.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		20



Рис. 1.3.7. «Існуючі площі неправильної форми в м. Києві»

Площі, спроектовані за схемами д, е називають «площі кишені». Більш поширені площі, серед розвантажувальних площ [10, 12]



Рис. 1.3.8. «Існуючі площі кишені»



Рис. 1.3.9. Існуючі вокзальна площа в м. Києві

У практиці переважають площі, що мають геометрично правильний план. Але і відомо багато видатних ансамблів площ, що мають неправильну форму плану (Рис.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		21

3.1.7). Площі неправильної форми можуть бути виправдані і тепер, наприклад, при нерівностях рельєфу, при розширенні старих площ і там, де напрямки впадають вулиць або розташування цінних архітектурних споруд перешкоджають утворенню геометрично правильного плану площі. Трапецієподібні площі бувають у вигляді рівнобедреної трапеції і прямокутної трапеції. Такі площі в силу розбіжності бічних сторін отримують ясно виражену спрямованість, причому прямокутна трапеція підказує несиметричну забудову, а рівнобедрена - симетричну [13, 14]

Багатокутні площі підкоряються тим же законам, що і круглі.

Площі квадратної форми в силу рівності сторін не дають безпосереднього приводу для виділення фасаду. Площі, котрі мають форму подовженого прямокутника, представляють певну орієнтацію і передумови до більшого розмаїття їх архітектурного змісту.

Ринкова площа — характерний урбаністичний елемент багатьох європейських і колоніальних міст. Ринкова площа зазвичай є майданом прямокутної форми, на якій традиційно проводилися (або і тепер проводяться) торги, тобто площа використовувалася як ринок. Зазвичай сучасні ринкові площі використовуються лише під ярмарки.

Площа ринок має зазвичай квадратну, або прямокутну форму, розташована у центрі міста, неподалік від центральної вулиці. Зазвичай площа ринок оточена такими будівлями, як головна церква (собор), ратуша, крупні крамниці і готелі, пошта. Іноді на площі розташовані торгові ряди. Найбільшою ринковою площею в Європі є Головний Ринок Кракова, який існує з 1257 року.

Більшість найбільш красивих прямокутних площ побудовано на співвідношеннях 6:7, 4:5, 3:4, 5:8, 2:3, 1:2. В інтересах посилення контрастності в деяких випадках можливі протяжні площі, проте з співвідношенням довжини і ширини не більше 1:3, 1:4. Головна вісь таких площ повинна бути закріплена планувальною композицією міста або ландшафтом [9, 12].

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						22
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

При порівнянні різних класифікацій, можна виділити основні ознаки, що впливають на організацію міських площ.

1. Вибір типу міської площі.
2. Вибір схеми організації руху та проектування геометричних елементів по ній.
3. Комплексне вирішення функціональних, композиційних, транспортних та економічних питань.
4. Місцерозташування площі.
5. Форма площі.
6. Схема організації руху.
7. Ефективність використання.
8. Економічна доцільність.
9. Важливу роль в транспорті, в інженерно-планувальному рішенні міської Площі відіграють потоки транспорту та пішоходів. Кількість площ в місті також залежить від планувальної схеми вулично-дорожньої. В крупних і найкрупніших містах з прямокутною мережею вулиць таких площ біля 10. Такі площі створюють перед громадськими, адміністративними та навчальними будівлями або перед стадіонами, спортивними комплексами. На перехресті двох широких вулиць (70-80 м.) можливе влаштування кільцевого проїзду та центрального острівця без утворення площі.

Із зростанням населення міста та рівня автомобілізації зростає потреба в транспортних територіях. Площі потрібні для автостоянок і розміщення складних розв'язок руху в різних рівнях. Всі перехрестя та площі, розташовані на магістральній вулиці, повинні забезпечувати пропускну здатність, що відповідає прогнозній величині транспортної завантаженості. Це, як правило, досягається за рахунок будівництва штучних споруд в головному напрямі руху транспортних потоків на площах і перехрестях, в зоні високої щільності руху, наприклад, в центральній частині міста.

В зонах на околицях міста, на пересіченні міських магістралей доцільно використовувати схеми кільцевого саморегульованого руху [3, 8].

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						23
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

В умовах реконструкції міських територій передбачається не тільки реконструкція існуючих площ, але й формування нових площ, перед крупними громадськими центрами, вокзалами, мостами і т. д.

Розмір і конфігурація площ при новому будівництві визначаються композиційними та функціональними міркуваннями. Можливий варіант коли, розміщують крупні громадські будівлі, що потребують не тільки знесення прилеглої забудови, але й розчленування нової збільшеної території площі для руху транспортних засобів. Спостерігається розміщення автостоянок та зупинок масового транспорту.

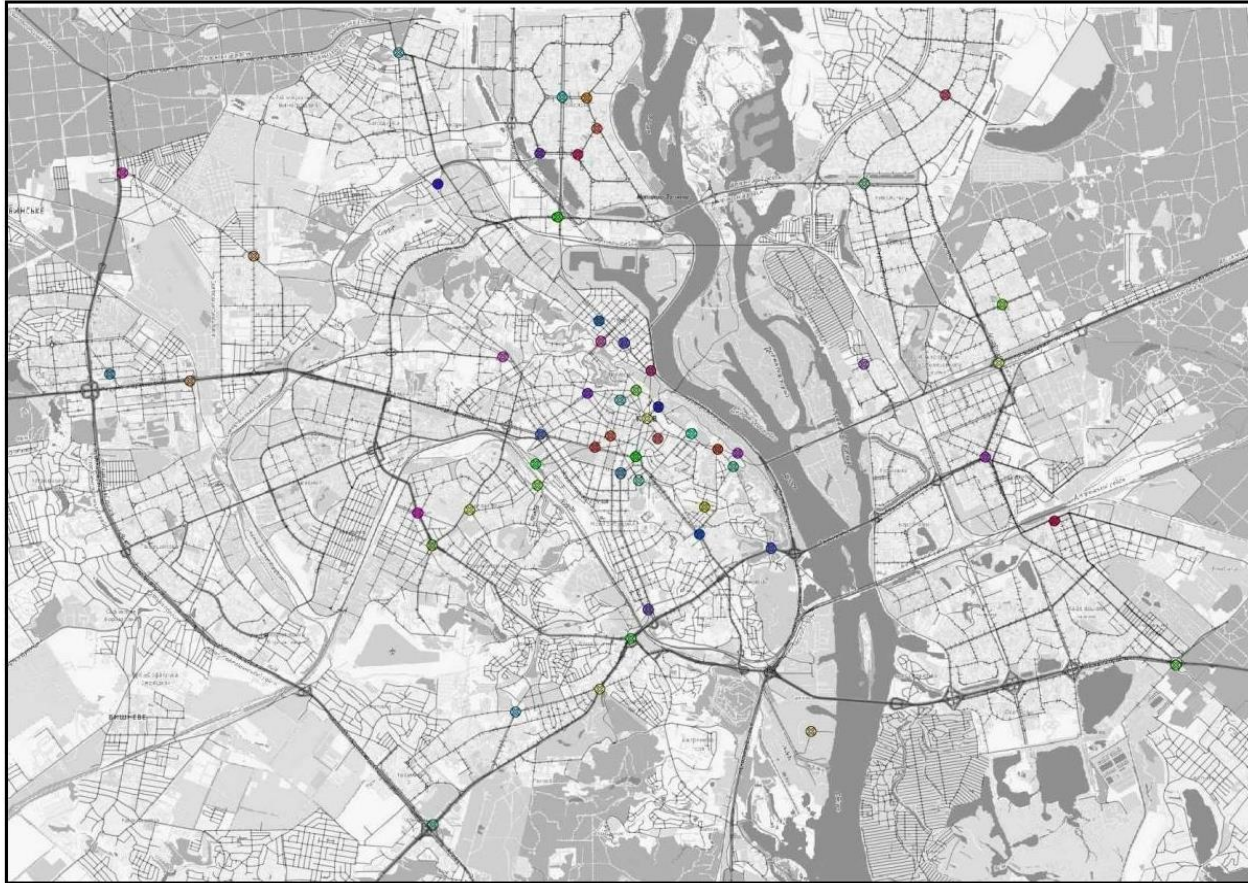
Інженерно-планувальне рішення площі починається з вибору раціональної схеми організації руху пішоходів та транспорту. Чим крупніше місто, тим більша потреба в системі транспортних площ.

Для сучасних площ характерне проведення заходів, які передбачають спілкування людей між собою. Часто деякі центральні площі міст перекриваються для руху автотранспорту. Оскільки: або присутність «суспільства» на площі, або здійснення «транспортних громадських функцій».

Виділяється на площі територія для перебування людей, яка сформувала самостійний тип площі - «пішохідну площу». «Сквер» - «плаза» (англ. Plaza), «еспланада» (фр. Esplanade) поєднання поняття «площа» з поняттями «парку» та «бульвару».

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						24
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

1.4. Загальна характеристика розміщення площ в м. Києві



Основні характеристики



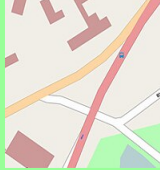





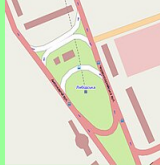


Міські площі		
Амурська	Керченська	Петерська
Андрія Первозваного	Конституції	Поштова
Анкари	Контрактова	Привокзальна
Арсенальна	Космонавтів	Сантьяго-де-Чили
Бессарабська	Кривоноса Петра	Святошинська
Ботанічна	Куліша Пантелеймона	Севастопольська
Валерія Марченка	Леоніда Теляникова	Слави
Вокзальна	Лесі Українки	Солом'янська
	Львівська	Софійська
	Лук'янівська	Співака Михайла
	Львівська	Спортивна
	Михайлівська	Театральна
	Минська	Толстого Льва
	Незалежності Майдан	






Показник	Значення
Площа міста	847,66 км ²
Чисельність населення	2 868 702 осіб
Густина населення	3496,47 осіб/км ²
Довжина мережі	1 630 км
Довжина магістральної мережі	741,6 км
Щільність мережі	2,2 км/км ²
Рівень автомобілізації (загальний)	303 авт./1000 осіб
Рівень автомобілізації (легкових авт.)	237 авт./1000 осіб
Довжина мережі громадського транспорту	621,6 км
Щільність мережі ГТ	1,98 км/км ²
Об'єм пасажироперевезень	1 239 млн. пас

Рис. 1.3.3. Загальна характеристика розміщення площ в м. Києві






Таблиця 1.3.2.1.















Перелік та короткі відомості про площі міста Києва

Назва	Мапа	Координати	Короткі відомості	Зображення
Васильківська		 50°23'34" пн. ш. 30°29'04" сх. д.	Розташована між вулицями Академіка Книшова, Васильківською, Михайла Максимовича і Теслярською. Виникла, ймовірно, у 20—30-ті роки XX століття як площа без назви. З 1970-х років мала назву Амурська площа. Сучасна назва на честь міста Васильків — з 2022 року.	
Голосіївська		 50°23'50" пн. ш. 30°30'35" сх. д.	Розташована між Голосіївським проспектом, Голосіївською вулицею, вулицею Максима Рильського і Васильківською вулицею. Виникла у XIX столітті як площа без назви. Офіційну назву здобула в 1961 році.	
Деміївська		 50°24'25" пн. ш. 30°31'09" сх. д.	Розташована між Голосіївським проспектом, проспектом Валерія Лобановського, Ізюмською вулицею, вулицею Миколи Грінченка, провулком Руслана Лужевського і проспектом Науки. Виникла у XIX столітті.	
Либідська		 50°24'46" пн. ш. 30°31'28" сх. д.	Розташована між Великою Васильківською вулицею, вулицею Джона Маккейна, бульваром Миколи Міхновського, Залізничним шосе, вулицею Антоновича і провулком Руслана Лужевського. Виникла у середині XX століття. Сучасна назва з 2015 року.	




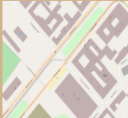








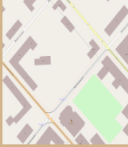

Назва	Мапа	Координати	Короткі відомості	Зображення
Привокзальна		 50°25'48" пн. ш. 30°38'47" сх. д.	Розташована між Привокзальною вулицею, вулицею Павла Чубинського та вулицею Юрія Пасхаліна. Виникла наприкінці XIX століття, після побудови Дарницького залізничного вокзалу. Мала назву Вокзальна площа. Сучасна назва з 1955 року.	
Харківська		 50°24'06" пн. ш. 30°40'59" сх. д.	Розташована між Харківським шосе, Ташкентською вулицею, Бориспільським шосе, Світлою і Колекторною вулицями та проспектом Миколи Бажана. Виникла і одержала назву на початку 80-х років XX століття.	
















Деснянський район [ред. | ред. код]



Назва	Мапа	Координати	Короткі відомості	Зображення
Анкари		 50°30'45" пн. ш. 30°36'50" сх. д.	Площа на перетині вулиці Сержа Лифаря та проспекту Червоної Калини на житловому масиві Вигурівщина-Троещина в Деснянському районі міста. Названо на честь міста-побратима Києва — Анкари, столиці Туреччини. Найменування відбулося 27 лютого 2003 року ^{[2][3]} .	
Конотопської битви		 50°28'19" пн. ш. 30°37'51" сх. д.	Розташована між вулицею Шолом-Алейхема та вулицею Мілютенка. Виникла у 60-і роки XX століття як площа без назви. Сучасна назва — з 2022 року.	

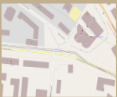




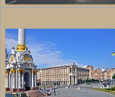


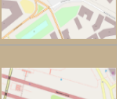





Дарницька		 50°26'32" пн. ш. 30°37'33" сх. д.	проспектом Леоніда Каденюка, Пластовою вулицею, вулицею Володимира Сосюри, Празькою вулицею і Харківським шосе. Виникла у 50-ті роки XX століття на місці колишнього Контрольного пункту (КП), який існував при в'їзді в місто. У ряді джерел 1940—50-х років фігурує під назвою « <i>площа КП</i> ». З 1958 року — <i>Ленінградська</i> . Сучасна назва — з 2015 року.	
Керченська ^[4]		 50°29'43" пн. ш. 30°35'22" сх. д.	Розташована між проспектом Романа Шухевича, проспектом Червоної Калини і Воскресенським проспектом. Виникла у 2-й половині 70-х років XX століття. Відтоді фігурує під сучасною назвою — на честь міста-героя Керч.	
Пантелеймона Куліша		 50°27'37" пн. ш. 30°35'21" сх. д.	Розташована між вулицями Митрополита Андрія Шептицького, Андрія Аболмасова і Пантелеймона Куліша. Виникла у 80-ті роки XX ст. під назвою <i>площа Анатолія Луначарського</i> . Сучасна назва на честь П. О. Куліша з 2016 року.	
Сергія Набоки		 50°27'01" пн. ш. 30°35'54" сх. д.	Розташована на перетині вулиць Євгена Сверстока і Раїси Окіпної. Сучасна назва на честь Сергія Набоки з 2020 року.	
Чернігівська ^[4]		 50°27'38" пн. ш. 30°37'47" сх. д.	Розташована між вулицями Андрія Малишка, Миропільською, Братиславською, Кіото та шляхопроводом на вулицю Гната Хоткевича. Виникла у 70-ті роки XX ст. під назвою <i>Новоросійська</i> . Сучасна назва — з 2019 року.	

Назва	Мапа	Координати	Короткі відомості	Зображення
Андрія Первозванного		 50°26'35" пн. ш. 30°33'05" сх. д.	Площа біля Аскольдової Могили, на перетині Паркової дороги, алеї Героїв Крут та Дніпровського узвозу. Названа так 5 липня 2001 року на честь Андрія Первозванного ^[6]	
Арсенальна		 50°26'38" пн. ш. 30°32'43" сх. д.	Площа в Печерському районі, розташована між вулицею Грушевського, вулицею Князів Острозьких і вулицею Івана Мазепи. Виникла, ймовірно, у XVIII столітті. До 1919 — <i>Микільська площа</i> . У 1919–1964 роках мала назву <i>площа Революції</i> , 1964–1991 — <i>площа Героїв «Арсеналу»</i> . Сучасна назва — з 1991 року.	
Наводницька		 50°26'29" пн. ш. 30°33'41" сх. д.	Розташована між бульваром Миколи Міхновського, Старонаводницькою і Лаврської вулицями. Як площа оформилась у середині XX століття під сучасною назвою, від місцевості Наводничі. У 1975–2022 роках мала назву <i>площа Героїв Великої Вітчизняної війни</i> . Історичну назву повернуто 2022 року.	
Кловська		 50°26'38" пн. ш. 30°32'23" сх. д.	Розташована на перетині вулиць Мечникова і Леоніда Первомайського. Виникла в середині XX століття під час забудови району, але не мала назви. Сучасна назва — з 2021 року.	
Конституції		 50°26'49" пн. ш. 30°32'14" сх. д.	Площа перед будівлею Верховної Ради України. Названа у 2002 році ^[7] .	

Валерія Марченка		 50°28'53" пн. ш. 30°24'20" сх. д.	Розташована між вулицями Стєценка, Івана Виговського, Данила Щербаківського та Ігоря Турчина. Виникла у 50—60-ті роки ХХ століття як площа без назви. Одержала назву <i>Інтернаціональна</i> у 1970 році. Сучасна назва на честь письменника і дисидента Валерія Марченка з 2017 року.	
Житньоторзька		 50°27'53" пн. ш. 30°30'37" сх. д.	Розташована між Ярославською вулицею, Нижнім Валом, Верхнім Валом, вулицею Хорива і Ярославським провулком. Відома як торговельна площа з найдавніших часів і згадується в літописах під назвою <i>Торговище</i> або <i>Торговище Подільське</i> .	
Контрактова		 50°27'52" пн. ш. 30°31'02" сх. д.	Розташована між вулицею Петра Сагайдачного, Покровською вулицею, Андріївським узвозом, Фролівською вулицею, Притисько-Микільською вулицею, Костянтинівською вулицею, Межигірською вулицею, Спаською вулицею, вулицею Григорія Сковороди та Іллінською вулицею.	
Поштова		 50°27'33" пн. ш. 30°31'31" сх. д.	Розташована між Володимирським узвозом, Боричевим узвозом, вулицею Петра Сагайдачного, Набережно-Хрещатницькою вулицею і Набережним шосе. Одна з найдавніших площ Києва.	
Щекавицька		 50°28'08" пн. ш. 30°30'35" сх. д.	Розташована між Костянтинівською, Межигірською та Щекавицькою вулицями.	

Вокзальна		 50°26'27" пн. ш. 30°29'26" сх. д.	Розташована між вулицею Симона Петлюри і залізничним вокзалом. Виникла у 1868–1870 роках в процесі побудови міського вокзалу. Сполучена пішохідними галереями з вулицями Пестеля, Старовокзальною, Митрополита Василя Липківського, надколійним конкорсом — з Південним вокзалом.	
Космонавтів		 50°25'53" пн. ш. 30°27'18" сх. д.	Розташована між Чоколівським бульваром, вулицею Авіаконструктора Антонова і Єреванською вулицею. Виникла в середині ХХ століття як площа без назви. Сучасна назва — з 1962 року.	
Кривоноса Петра		 50°26'13" пн. ш. 30°29'28" сх. д.	Розташована між вулицею Митрополита Василя Липківського, вулицею Патріарха Мстислава Скрипника, вулицею Георгія Кірпи, проїздом на вулицю Льва Толстого, вулицею Кучмин Яр і вулицею Кудряшова. Виникла у 60-і роки ХХ століття. У 1969–1985 роках — <i>площа Героїв підпілля</i> . Сучасна назва на честь українського залізничника П. Ф. Кривоноса з 1985 року.	
Севастопольська		 50°25'31" пн. ш. 30°27'34" сх. д.	Розташована між проспектами Повітрофлотським і Валерія Лобановського, вулицями Святослава Хороброго, Сім'ї Ідзиковських і Донецькою та Чоколівським бульваром. Сформована у 60-і роки ХХ століття, під назвою <i>Нова площа</i> . Сучасна назва — з 1967 року.	
Солом'янська		 50°25'55" пн. ш. 30°28'15" сх. д.	Розташована між Повітрофлотським проспектом, вулицями Сурикова, Митрополита Василя Липківського і Солом'янською. Сформована у середині ХХ століття у процесі забудови доколишньої території.	

Назва	Мапа	Координати	Короткі відомості	Зображення
Бессарабська		50°26'32" пн. ш. 30°31'14" сх. д.	Розташована між бульваром Тараса Шевченка, Хрещатиком, Крутим узвозом, Басейною і Великою Васильківською вулицями. Виникла стихійно як торговельна площа у 1-й чверті XIX століття на місці колишнього кладовища.	
Ботанічна		50°26'39" пн. ш. 30°30'30" сх. д.	Розташована між вулицями Леонтовича, Івана Франка і бульваром Тараса Шевченка. Виникла у 2-й половині XIX століття, у 1869–1939 роках мала назву <i>Володимирська</i> (від розташованого на ній Володимирського собору), у 1939–1952 роках — <i>Інститутська</i> . Сучасна назва — з 1952 року, від Ботанічного саду ім. О. В. Фоміна, що межує з нею.	
Європейська		50°27'07" пн. ш. 30°31'39" сх. д.	Площа в Шевченківському районі, розташована між вулицями Хрещатик, Трьохсвятительською, Володимирським узвозом та вулицею Михайла Грушевського. Відома з XIX століття.	
Лук'янівська		50°27'43" пн. ш. 30°28'50" сх. д.	Розташована між вулицями Січових Стрільців, Дмитрівською, Дегтярівською, Білоруською і Юрія Іллєнка. Виникла у середині XIX століття. Офіційна назва — з 1869 року.	
Львівська		50°27'17" пн. ш. 30°30'22" сх. д.	Розташована між вулицями Великою Житомирською, Рейтарською, Ярославів Вал, Бульварно-Кудрявською і Січових Стрільців. Утворена у середині XIX століття.	
Незалежності Майдан		50°27'00" пн. ш. 30°31'26" сх. д.	Центральна площа Києва. Розташована між Хрещатиком, вулицями Бориса Грінченка, Софійською, Малою Житомирською, Михайлівською, Костельною, Інститутською, Архитектора Городецького та провулком Тараса Шевченка.	

Лук'янівська		50°27'43" пн. ш. 30°28'50" сх. д.	Розташована між вулицями Січових Стрільців, Дмитрівською, Дегтярівською, Білоруською і Юрія Іллєнка. Виникла у середині XIX століття. Офіційна назва — з 1869 року.	
Львівська		50°27'17" пн. ш. 30°30'22" сх. д.	Розташована між вулицями Великою Житомирською, Рейтарською, Ярославів Вал, Бульварно-Кудрявською і Січових Стрільців. Утворена у середині XIX століття.	
Незалежності Майдан		50°27'00" пн. ш. 30°31'26" сх. д.	Центральна площа Києва. Розташована між Хрещатиком, вулицями Бориса Грінченка, Софійською, Малою Житомирською, Михайлівською, Костельною, Інститутською, Архитектора Городецького та провулком Тараса Шевченка.	
Михайлівська		50°27'19" пн. ш. 30°31'14" сх. д.	Розташована між Великою Житомирською вулицею, Десятинною вулицею, Трьохсвятительською вулицею, Михайлівською вулицею і Володимирським проїздом. Одна з найдавніших площ міста.	
Галицька		50°26'48" пн. ш. 30°29'31" сх. д.	Розташована між Берестейським проспектом, вулицями Золотоустівською, Дмитрівською, Бульварно-Кудрявською, Опеса Гончара, бульваром Шевченка Тараса, вулицями Саксаганського, Старовокзальною, Жилинською і Скомороською. Виникла в середині XIX століття як одна з базарних площ. Отримала назву Галицька, оскільки звідси починався шлях до Галичини.	
Софійська		50°27'12" пн. ш. 30°30'57" сх. д.	Розташована між Володимирською вулицею, Володимирським проїздом, вулицею Аплі Тарасової, Софійською вулицею і Рильським провулком. Як площа утворилася на «полі вне града» після побудови Софійського собору в 1038 році і від того часу відома під сучасною назвою, хоча офіційно вона затверджена лише 1869 року.	
Театральна		50°26'47" пн. ш. 30°30'47" сх. д.	Розташована між Володимирською вулицею і спорудою Національного театру опери та балету України. Виникла в середині XIX століття як площа без назви. Сучасна назва — з 1869 року, як площа перед Міським театром.	

Свот аналіз характеристики сильних і слабких сторін м. Києва

S Strengths Сильні сторони	W Weaknesses Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> • Вигідне географічне розташування • Людський ресурс • Роль міста як столичного, економічного, культурного центру • Наявність багатой історико-культурної спадщини • Розвинена система громадського обслуговування • Розвинена транспортна інфраструктура, в тому числі міжнародного значення, аеропорт, річковий порт • Позитивна демографічна динаміка • Пояс лісів в межах міста • Рекреаційна зона ріки Дніпро і островів 	<ul style="list-style-type: none"> • Хаотична переуцільнена забудова • Перевантаження центру • Недостатній рівень забезпеченості закладами дитячої освіти, спорту • Брак зелених насаджень, комфортних публічних просторів • Перевантаженість транспортної мережі, не вистачає переходів через Дніпро, затори • Недостатній розвиток мереж швидкісного громадського транспорту • Дисбаланс в структурі місць прикладання праці між Лівобережжям і Правобережжям • Застарілий житловий фонд • Неупорядковане паркування • Нерозвинена велоінфраструктура • Зношена інженерна інфраструктура • Розміщення житлової забудови в межах СЗЗ • Проблема утилізації сміття • Занедбані промислові зони • Велика маятникова міграція • Незадовільний стан охорони об'єктів культурної спадщини
O Opportunities Можливості	T Threats Загрози
<ul style="list-style-type: none"> • Ефективне використання територій в межах міста • Розвиток туристичного потенціалу • Ревіталізація промислових зон • Розвиток громадських центрів поза межами історичного ядра • Житлове будівництво за рахунок територій застарілої житлової забудови, с/г земель тощо • Благоустрій зелених лісопаркових зон • Співпраця з населеними пунктами приміської зони в рамках місцевої асоціації «Київська агломерація» 	<ul style="list-style-type: none"> • Втрата традиційного характеру історичного середовища міста і знищення об'єктів культурної спадщини • Знищення зелених насаджень • Надмірне збільшення рівня автомобілізації • Погіршення екологічної ситуації • Відсутність комплексного підходу в містобудівній політиці • Техногенні катастрофи (затоплення, викиди) • Різне зростання маяткової міграції • Відмова від створення місцевої асоціації «Київська агломерація»

Планувальна модель міста Києва формується на перспективу, як єдина відкрита містобудівна система міста. Враховуються приміські території з урахуванням створеної місцевої асоціації «Київська агломерація». Київська агломерація розвивається на добровільній основі, включає територіальні громади 10 адміністративних районів, Ірпінську міськраду та 8 міст обласного значення, площею приблизно 1176 тис. га. Загальна чисельність населення агломерації прогнозується до 5,2 млн. осіб.

Планувальна структура Києва складається з 7 планувальних зон.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		30

1 зона. На правому березі - формуються Центральна, Південна, Західна, Північна,

на лівому – Північна лівобережна та Південна Лівобережна. Об'єднуючим елементом є с планувальна зона – долина Дніпра з островами та озелененими прибережними територіями.

До складу кожної планувальної зони, окрім 7-ї, входять: існуюча чи проектна зона ділової активності, промислові райони, створені на основі промислових, науково-виробничих і комунально-складських комплексів, сельбищна і рекреаційна зони, а також елементи загальноміського центру.

На територіях, що прилягають до магістральних вулиць загальноміського та районного значення, формуються примагістральні зони загальноміських центрів і житлово-громадської забудови, створюються публічні простори – пішохідна частина магістралі (тротуар), пішохідні площі, майданчики перед будівлями, що мають відступ від лінії забудови, сквери, що примикають до лінії забудови і контактні з пішохідним рівнем поверхи будівель, де передбачається розміщення установ та підприємств громадського обслуговування.

Система громадських центрів розвивається на основі планувального каркасу міста як поліцентрична лінійно-вузлова структура, що складається з центрального ядра загальноміського центру, нових центрів культурно-ділової активності в планувальних зонах (біля станцій швидкісного транспорту, пересадочних транспортних вузлів), багатофункціональних громадсько-ділових центрів, що обслуговують населення прилеглих районів приміської зони з функціями міжселенного значення в периферійній зоні міста, центрів місцевого значення в житлових районах та мікрорайонах, спеціалізованих центрів згідно з ДБН Б.2.2-12:2019. Київ знаменитий своєю історією та архітектурою. В місті розміщено безліч пам'яток, визначних вулиць та туристичних місць.

Та саме площі складають більшу частину найвідоміших визначних пам'яток столиці. Це його візитна картка. Саме архітектура площ Києва може

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						31
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

розповісти багато про історію міста, про смаки та мрії жителів. На перспективу передбачається розвиток системи публічних громадських просторів міста для відпочинку, оздоровлення, спілкування, фанзони проведення громадських святкових, культурних, ділових, спортивних заходів на вулицях міста - вул. Хрещатик, Софійська та Михайлівська площі, майдан Незалежності, Європейська площа, Контрактова площа, Андріївський Узвіз, Пейзажна алея, Оболонська набережна, «Культурна долина» на території Мистецького арсеналу, створюються нові центри ділової і культурної активності.

У громадських центрах житлових районів, регіональних громадських центрів та у забезпечується формування публічних громадських просторів та пішохідних зон.

Передбачається створення публічних просторів у поліфункціональних парках, у тому числі фанзон спорту, зон культурного відпочинку та фізичного розвитку, зони дитячих розваг та туризму.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						32
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

1.5. Особливості розміщення найбільших міських площ (досвід заходу)

Площа — багатозначний термін. Це архітектурно організована незабудована, відкрита частина території населеного пункту.

Вона обмежена будівлями, спорудами, зеленими насадженнями, природними кордонами (можуть бути берег водойми, схили гір).

Торговельні площі у центрах міст, відомі в Стародавньому Єгипті, Давній Месопотамії, Давній Персії, Стародавньому Китаї. Мали вигляд, як парадні двори палацових і храмових комплексів, були попередниками аналогічних за функціями міських площ — агор Давньої Греції і форумів у Стародавньому Римі.

Європейські площі середньовіччя мали форму чотирикутника в плані, замкнуті, із суцільною периметральною забудовою. Відхилення від цього правила траплялися як відповідь на своєрідність ландшафту конкретного міста (Площа Сан-Марко у Венеції).

В епоху Відродження площі зберегли суцільний периметральний характер забудови з будинками, виконаними за єдиним зразком. При цьому вони набули правильної геометричної форми з ратушою або пам'ятником: у центрі розміщена Королівська площа (тепер площа Вогезів) у м. Парижі, Франція. Для площ стилю бароко характерні складніші окреслення планів із дотриманням традиційних композицій.

За геометричною формою, площа може мати прямокутник або багатокутник правильної чи неправильної форми, коло, еліпс,

поєднання різних геометричних фігур. Як самостійний структурний елемент території населеного пункту входить до системи вуличної мережі й має важливе архітектурно-художнє значення у композиції населеного пункту. Є місцем розташування найбільш значущих споруд і центром громадського життя населеного пункту чи його частини.

Функціональна роль міських площ — забезпечення соціальних функцій (спілкування, відпочинок, задоволення культурно-побутових і громадських потреб

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА	Лист
					НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	33
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

населення), а також упорядкування руху транспорту у місцях перетину магістралей.

Розміри площ залежать від їхнього призначення, місцезнаходження, розміру та культурно-історичної ролі населеного пункту і становлять: 0,5–2,5 га — для малих і середніх міст; 3,5–5 га — для великих міст.

Найбільша площа в світі знаходиться в Китаї. «Площа морської зірки». Саме так перекладається назва найбільшої площі в світі. Синхайская площа знаходиться в Даляні, на півночі затоки Даляньвань. Її площа разом з прилеглою територією дорівнює 1 760 000 квадратних метрів, це робить її найбільшою міською площею на Землі. На півночі затоки Даляньвань знаходиться Синхайская площа гігантських розмірів. Розкинулася вона у вигляді зірки, за що і отримала свою назву («синхай» в перекладі означає «морська зірка»). Щороку тут проходить безліч заходів, а найбільше з них — Міжнародний пивний фестиваль, який починається в кінці липня і триває приблизно десять днів. Так що у вас ще є час відвідати цей захід і оглянути найбільшу площу світу.

Друге за розмірами місце займає площа Таймс-сквер у місті Дацин в Китаї, розміром 1 440 000 квадратних метрів.

На третьому місці знаходиться площа Мердека у місті Джакарта в Індонезії, її площа 1 мільйон квадратних метрів.

Найбільша площа планети перебуває в індонезійській столиці. Називається вона Медан Мердека або площа Свободи. Побудована в 1810 році, вона і сьогодні входить в десятку найбільших площ світу. Але головна її особливість у тому, що більш ніж за два століття існування площа зберегла свій первісний вигляд. Ця територія умовно розділена на дві частини: зону парків і зону з пам'ятниками.

Площа Макроплаза побудували в 1980 році. Тут величезна кількість пам'яток, а також є паркові зони. На прилеглий до площі території знаходяться найважливіші будівлі міста: штаб-квартира мера міста, парламент, торгово-промислова палата, каплиця і публічна бібліотека.

площа біля меморіального комплексу «Ворота Індії». Монумент був споруджений в пам'ять про індійських солдатів, які загинули в англо-афганських війн під час Першої світової війни. Комплекс відкрили у 1931 році.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						34
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

НАЙБІЛЬШІ МІСЬКІ ПЛОЩІ СВІТУ

**Синхайська площа,
Далянь**



Площа Свободи, Джакарта



Комплекс "Ворота Індії"



**Площа Макроплаза,
Монтерей**



Парк Хосе Рісалья, Маніла



ТЕП

№п.п.	Назва площі	Країна	Розмір
1.	Синхайська площа, Далянь	Китай	1760000 кв.м
2.	Площа Свободи, Джакарта	Індонезія	1000000 кв.м.
3.	Парк Хосе Рісалья, Маніла	Філіппіни	566560 кв.м
4.	Площа Макроплаза, Монтерей	Мексика	400000 кв.м
5.	Комплекс "Ворота Індії", Нью-Делі	Індія	306600 кв.м

В результаті аналізу досвіду проектування площ для країн заходу, маємо висновок, що просторова форма часто залишається стійкою, без змін. Форма є постійною, як і елементи, які її створюють. Це елементи поєднані з будівлями та спорудами, що залишаються протягом багатьох років.

Виділимо п'ять архетипових форм площ [15]:

- 1) Закриті - з самодостатнім простором; передбачають просту геометричних фігур: квадрат, коло, трикутник або чотирикутник. План такої площі зазвичай повторює архітектурний фасад одного будинку або багатьох споруд.
- 2) домінантні площі, простір спрямовано до головного будинку.

3) Нуклеарні площі, де простір формується навколо центру. Згруповані площі, де просторові одиниці об'єднуються в більш великі композиції. 4) Аморфні площі.





При проектуванні та реконструкції міських площ, застосовується принцип організації транспортно-пішохідного руху з пріоритетом пішоходів. В історично складеній структурі міста він реалізується шляхом створення суцільної пішохідної зони історичного центру (у центрі Дельфта). Для сучасних міських площ, застосовується прийом розподілу транспортних та пішохідних потоків по горизонталі або вертикалі. В такому випадку створюється більш комфортний простір (в рівні землі) пішохідному руху. Головною проблемою міських площ є питання паркування автомобілів.

В містах України сьогодні спостерігається стихійне паркування. Коли перешкоджають як автомобільному, так і пішохідному руху (наприклад, несанкціоноване паркування автомобілів на вулицях Києва).

Перетворення міських площ в пішохідні зони є водночас чинником та наслідком реалізації іншого важливого принципу – організації міської площі як соціального магніту, місця національної ідентичності населення. Основним прийомом підвищення громадської активності на міських площах є впровадження в майбутньому додаткових функцій з метою утворення поліфункціонального простору, щоб подовжити використання простору протягом доби або року.

Сьогодні у Європі, сконцентровано майже 80 % усіх мешканців. Поєднані міста тривалим періодом історичного розвитку, коли просторова структура міста підлягала сталим процесам еволюції. Аналіз процесів, що відбуваються у просторі розвитку сучасних європейських міст, та аналіз принципів проектування площ в країнах заходу свідчить про те, що дають підстави зробити висновок, що для повноцінного життя у місті потрібні різноманітні громадські простори - відкриті для різноманітних подій та інновацій.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						36
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		

№ пп	Вигляд на площу	Назва	Характеристика
1.		Аморфна площа	Простір не обмежений
2.		Згрупована	Утворюються для створення послідовності міських площ для створення міського простору
3.		Нуклеарна	Будь-який елемент який візуально міцний і достатньо великий, щоб вплинути на простір площі, діє як ядро.
4.		Домінантна	Спрямує вигляд до одного будинку або групи будівель або іншого фізичного об'єкту, такого як велика скульптура, або, можливо, вражаючий вигляд. Домінуючою рисою може бути церква, палац, ратуша.

Висновки по розділу 1

Проаналізовані нові підходи щодо проектування площ та створення пішохідних просторів у різних за величиною містах світу та в Києві. На основі досліджень, виявлено, що практика користування простором історичних періодів себе вичерпала.

Тенденції містобудівного проектування та аналіз вітчизняного досвіду диктує нові умови на проектування та розробку пішохідних просторів з високим рівнем якісного життєвого середовища. Такий підхід вплине в майбутньому на зниження рівня злочинності та зменшенні кількості ДТП. Сприяє розвитку позитивної соціальної активності на вулицях з метою ведення «здорового» способу життя.

Такі сформовані площі та простори будуть привабливі для прогулянок і матимуть комфортні умови руху для пішоходів. Вони поєднують всі елементи, необхідні для сучасного міського життя, як функціональні потреби сьогодення, так і духовні цінності.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						38
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

РОЗДІЛ. 2.

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ МІСЬКИХ ПЛОЩ. ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМ ФУНКЦІОНУВАННЯ

Керівник _____ доц. Тригуб Р.М.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		39

2.1. Вимоги до транспортно-планувальної організації міських площ

Громадський простір – це частина міста, яка не є ні домом, ні роботою, ні торгівельним закладом, ні комунікацією між цими елементами. Він також не може бути комерційно орієнтованим та знаходитися у приватному користуванні. Тобто супермаркет, кафе, ресторан та інші комерційні території не є громадськими просторами, лише з тієї простої причини, що ви не можете собі дозволити просто прийти та посидіти, нічого не замовивши, не купивши. Тут вам може бути відмовлено у відвідуванні навіть без пояснення причин.

Наявність громадського простору – це ознака демократичного суспільства. По суті будь-який міський простір є потенційно громадським. Ним може бути і вулиця, і парк, і сквер, і площа, і бульвар.

Щоб називатись громадським, простір мусить відповідати демократичним цінностям та володіти сукупністю ознак. Тобто бути:

- **Доступним.** Для всіх.
- **Ізольованим.** Від транспортного руху, шуму, забруднень.
- **Безпечним.** Тобто захищеним від злочинності, добре освітленим.
- **Безкоштовним.** За перебування в громадському просторі та користування ним не потрібно платити.
- **Безбар'єрним.** Відсутність будь-яких вертикальних перепон: бордюрів, сходинок, що робить простір доступним для людей з фізичними обмеженнями.
- **Комунікабельним.** Надавати можливість для спілкування, розмов та гри.
- **Творчим.** Можливість для прояву творчості: виступи вуличних музикантів чи акторів та іншої активності.
- **Комфортним.** Давати привід для зупинки та затримки на довший час, обладнаними місцями для сидіння, а також забезпечувати можливість перебувати там за будь-якої погоди. Наявність безкоштовних громадських санвузлів.
- **Універсальним.** Громадський простір враховує інтереси користувачів різного віку, статусу. Чудово, якщо цей простір відображає місцеву культуру та історію.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						40
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

• **Більше свободи.** Можливість ходити і сидіти на трав'яних покриттях та газонах, освіжитися у фонтані, активно висловлювати позицію.

Такі простори не тільки пропонують певний вид діяльності, а й підштовхують мешканців генерувати різноманітні сюжети його використання. Саме через такий простір люди повертають собі відчуття того, що у них є право на місто.

санітарно-гігієнічних умов не виконуються через невідповідність зростаючих об'ємів транспортних потоків пропускній здатності мережі.

Значення транспорту в сучасному місті визначається важливими соціальними факторами. До таких факторів можна віднести: мобільність переміщень; економія власного часу, яке стає все більш важливим в житті кожної людини для його професійного, культурного та фізичного розвитку; охорони навколишнього середовища від шкідливого впливу транспорту; безпека руху.

Для будь-якого населеного пункту обов'язковим елементом вуличнодорожньої мережі є площа.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						41
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

2.2. Нормативно-правова база

Будівельні норми і правила (СНіП) - сукупність прийнятих органами виконавчої влади нормативних актів технічного, економічного і правового характеру, що регламентують здійснення містобудівної діяльності, а також інженерних вишукувань, архітектурно-будівельного проектування та будівництва. Система нормативних документів у будівництві в СРСР діяла поряд з системою стандартизації в будівництві, що є частиною Державної системи стандартизації, а також з системою стандартизації в рамках РЕВ.

Державні будівельні норми — нормативно-правові акти, затверджені центральним органом виконавчої влади з питань будівництва та архітектури. .

ДБН Б 2.2-5:2011 Планування і забудова міст, селищ і функціональних територій. Благоустрій територій; ДБН В.2.3-5-2001 Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів; ДБН 360-92** Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень; ДБН В.2.3-4-2015 автомобільні дороги, частина I і II, проектування, будівництво

Це гости, які регламентують загальні правила і норми з будівництва, і будматеріалів, терміни, позначення, види креслень, норми розрахунку і проектування, техніку безпеки. Є правила Виконання креслень, и розрахунків.

Стандарти, розроблені відповідно до чинного законодавства України, що встановлюють для загального і багаторазового застосування правила, загальні принципи або характеристики, які стосуються діяльності чи її результатів, з метою досягнення оптимального ступеня впорядкованості, розроблені на основі консенсусу та затверджені уповноваженим органом

ДСТУ Б Д.2.2-27:2016 Ресурсні елементні кошторисні норми на будівельні роботи Автомобільні дороги; ДСТУ Б А.1.1-100:2013 Автомобільні дороги. Терміни та визначення.

Інші правові документи- документи, які встановлюють правила, загальні принципи чи характеристики різних видів діяльності або їх результат:

Організаційно-методичні норми, правила і стандарти; Стандартизація,

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						42
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

нормування, ліцензування, сертифікація і метрологія; Вишукування, проектування і територіальна діяльність; Виробництво продукції в будівництві; Містобудування; Система містобудівної документації; Планування та забудова населених пунктів і територій; Технічні норми, правила і стандарти; Загальнотехнічні вимоги до життєвого середовища та продуктів будівельного призначення; Об'єкти будівництва та промислова продукція будівельного призначення; Експлуатація, ремонт, реставрація та реконструкція; Рекомендовані норми, правила і стандарти. довідковоінформаційні матеріали: Норми тривалості проектування, будівництва та нормативи відряду. Норми витрат матеріалів. Норми потреби в будівельному інвентарі, інструментах, приладах, будівельній техніці. Норми оплати праці в будівництві. Базові нормативи питомих капітальних вкладень. Норми споживання енергетичних ресурсів; Кошториси норми та правила Організація робіт з кошторисного нормування; Кошториси норми.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА

- Водний кодекс України [2];
- Земельний кодекс України [1];
- Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» [7];
- Закон України «Про архітектурну діяльність» [21];
- Закон України «Про охорону культурної спадщини» [49];
- Закон України «Про землеустрій» [23];
- Закон України «Про відчуження земельних ділянок, інших об'єктів нерухомого майна, що на них розміщені, які перебувають у приватній власності, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності» [56];
- Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» [10];
- Закон України «Про Державний земельний кадастр» [22].



					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист 43
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		

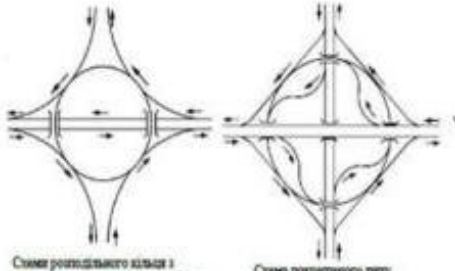
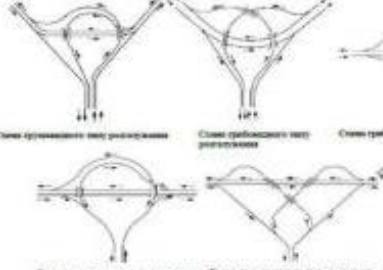
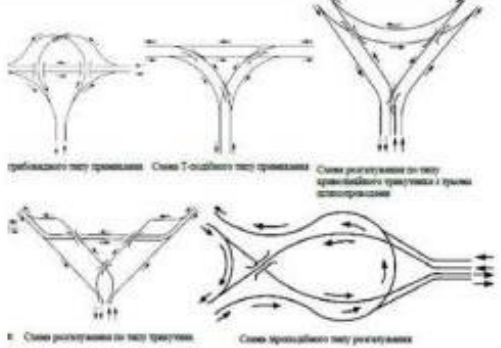
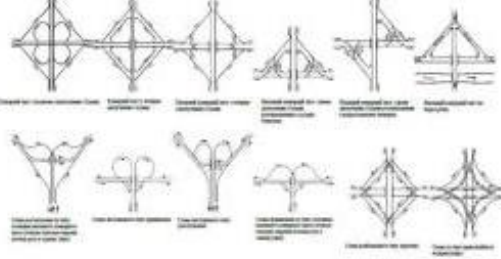
2.3. Основні показники проєктування міських площ

До основних показників транспортно-планувальної організації міських площ, можна віднести наступні:

1. Розміщення в плані міста.
2. Ув'язка з вулично-дорожньою мережею.
3. Принципи організації руху.
4. Планувальна організація території , склад транспортного і пішохідного потоку.
5. Розміри площі та їх геометрична форма в плані
6. Ширина тротуарів
7. Організація місць для тимчасового зберігання автомобілів та розміщення зупинок громадського транспорту
8. Благоустрій
9. Поперечні і повздовжні ухили , вертикальне планування
10. Інженерні мережі.

ОСНОВНІ ПОКАЗНИКИ ПРИ ПРОЄКТУВАННІ ПЛОЩ

Клас площі	Схема організації руху транспорту	Планувальна характеристика площі	Кількість вулиць, що підходять до площі	Мінімальний розмір, га	Пропускна спроможність, авт/год
I	Кільцевий саморегульований рух в одному рівні	Відстані між вулицями, що вливаються в кільцевий проїзд та їх завантаження однакові і забезпечуються злиття і розподіл руху автомобілей за напрямками, пішохідні переходи в різних рівнях	4	0,8	2000
			6	1,4	2000
			8	2,0	2000
II	Кільцевий регульований рух в одному рівні	Відстані між вулицями, що вливаються в кільцевий проїзд та їх завантаження однакові, світлофори встановлені на кільцевому проїзді між вулицями і на вулицях для пішоходів	4	1,0	3500
			6	1,2	3500
			8	1,5	3500
III	Перехресний регульований рух в одному рівні при розвиненому регулюванні світлофорами лівоповоротного руху	Площа складена з 2 територій: власне перехрестя двох магістралей і простору перед громадською будівлею, який зайнятий місцевими проїздами, сквером чи автостоянками	4	1,1 1,3	6000
IV	Перехресний безперервний рух в двох рівнях при обмеженому чи віднесеному лівоворотному русі	На площі в напрямі головного транспортного потоку влаштовується естакада чи тунель; обмежений лівоповоротний рух здійснюється в одному рівні на проїжджій частині другорядного напрямку	4	1,1 1,3	8000

№ пп	Схеми	Характеристика
1.	 <p>Схеми розподільного кільця з двома та чотирма головними вулицями</p> <p>Схеми поперемітного типу розподільного кільця</p>	Складні вузли, коли до площі підходять більше чотирьох магістральних вулиць і доріг;
2.	 <p>Схеми з'єднання типу розв'язання</p> <p>Схеми з'єднання типу розв'язання</p> <p>Схеми з'єднання типу розв'язання</p> <p>Схеми з'єднання типу розв'язання</p>	Вузли примикання, коли до однієї головної магістральної вулиці примикає під прямим кутом або близьким до нього інша магістраль
3.	 <p>Схеми розв'язання типу розв'язання</p> <p>Схеми розв'язання типу розв'язання</p> <p>Схеми розв'язання типу розв'язання</p> <p>Схеми розв'язання типу розв'язання</p> <p>Схеми розв'язання типу розв'язання</p>	Будь-який елемент який візуально міцний і достатньо великий, щоб вплинути на простір площі, діє як ядро.
4.		Вузли-перетину, якщо на площі перетинаються дві магістральні вулиці або дороги під кутом, близьким до прямого.

Вибір типу міської площі, відповідно до схеми організації руху по ній – передбачає комплексне вирішення функціональних, композиційних, транспортних та економічних питань. Місцерозташування, територія, форма площі, розмір, схема організації руху та ефективність використання разом з економічною доцільністю проекту потребує обґрунтування та аналізу на стадії проектування.

2.4. Загальна характеристика міських площ на прикладі міста Києва

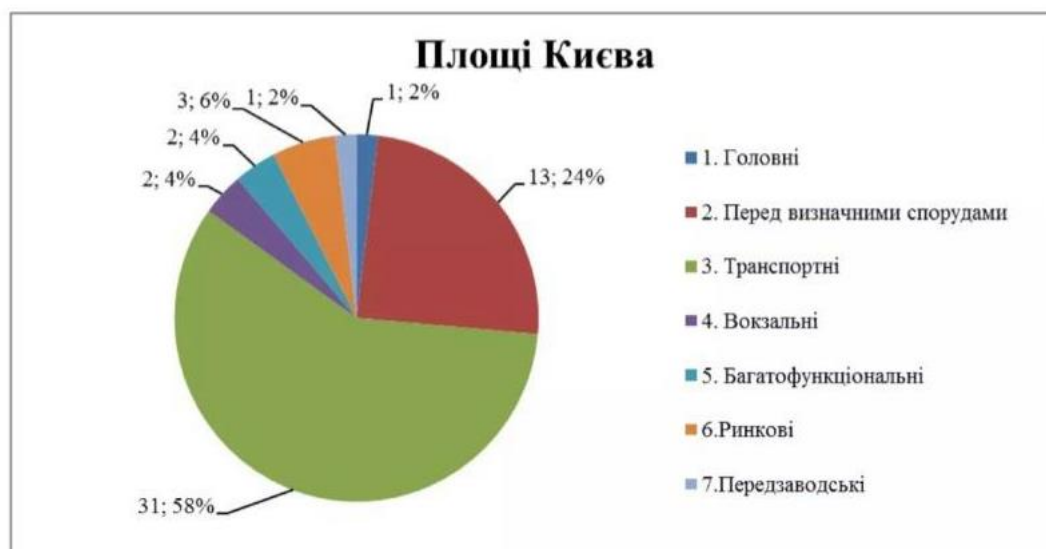
Станом на травень 2022 року в Києві 114 площ і майданів. З них 59 мають назви, а 55 — досі безіменні.

Найбільшою площею Києва є Майдан Незалежності (центральный), а найменшою — Святошинська площа. Найвища (190 метрів над рівнем моря) — площа Слави, а найнижча — Поштова. Найвіддаленіша від центру (по прямій від майдану Незалежності) — Гостомельська (на 12,6 км), потім ідуть Харківська — на 12,5 км, Святошинська — на 11,4 км, Одеська — на 10,1 км, Шевченка — на 9,5 км.

Найвищі будинки (від 16 до 25 поверхів) — на Святошинській площі, а найнижчі (приватні одноповерхівки) на Гостомельській. Найзеленішою традиційно вважається Ботанічна площа.

Серед київських площ найбільше перебудовували Деміївську, Поштову, Контрактову і майдан Незалежності.

Найрадикальніше змінила конфігурацію Поштова — в середині 1970-х її розширили вдвічі. Деміївську площу за останні 40 років перепланували тричі. Було переплановано або реконструйовано і впорядковано: Деміївська, Поштова, Севастопольська.



За своїм функціональним призначенням площі Києва поділяються на такі категорії:

1. громадсько-адміністративні:

- центральні – для загальноміських демонстрацій, парадів і широких громадських зборів, розміщення адміністративно-громадських будівель загальноміського значення, а в столичних містах і державного значення;

- районні – розміщення адміністративно-громадських будівель районного значення;

- меморіальні – перед історичними будівлями і монументами;

2. площі перед значними громадськими будівлями і спорудами масового відвідування: театрами, музеями, стадіонами, парками культури та відпочинку, промисловими підприємствами;

3. площі житлових районів зі скверами для короткотермінового відпочинку і перебування дітей. Такі площі особливо доцільно влаштовувати в старих містах при їхній реконструкції з розуцільненням житлової забудови шляхом знесення зношеного малоцінного житлового фонду;

- транспортні площі: розподільчі – для розподілу транспортних потоків у місцях пересічення магістральних вулиць і доріг з великою інтенсивністю руху; передмостові – перед значними мостами;

5. вокзальні площі – перед вокзалами залізничного, водного і автомобільного транспорту;

6. площі торговельних центрів і ринків;

7. площі в промислових районах із розміщенням на них громадських і культурно-побутових будівель (клубів, кінотеатрів, універмагів, ресторанів, кафе та ін.);

8. площі-автостоянки.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						47
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		

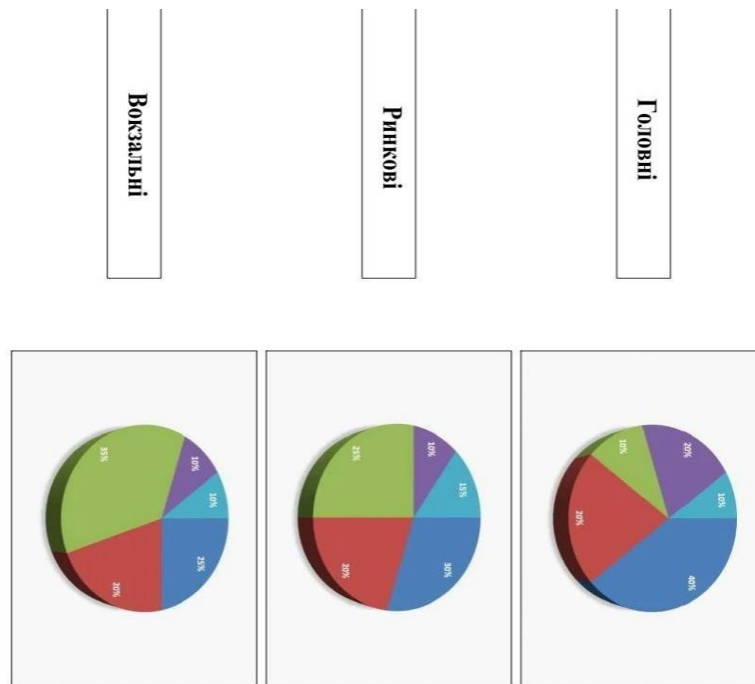


Рис. 1.3.2. Оцінка якості організації міських площ, за функціональним призначенням

Меморіальні площі доцільно розміщувати в комплексах загальноміських або районних центрів, а також в місцях, що пов'язані з історичними подіями, яким присвячені меморіали. Ці площі мають бути добре озеленені та ізольовані від руху міського транспорту.

Площі перед значними громадськими будівлями масового відвідування (театрами, стадіонами, парками, промисловими підприємствами) слід розміщувати «в кишені» відносно магістральних вулиць. Вони повинні мати відповідні розміри і мають бути озеленені.

Транспортні площі – розподільчі й передмостові – характеризуються тим, що на них переважає транспортний рух. Пропущення великих пішохідних потоків небажане.

Висновки по розділу 2.

В Києві 114 площ і майданів. З них 59 мають назви, а 55 — досі безіменні. Найбільшою площею Києва є Майдан Незалежності (центральный), а найменшою — Святошинська площа. Найвища (190 метрів над рівнем моря) — площа Слави, а найнижча — Поштова.

На міських площах можлива реалізація таких принципових схем організації руху транспортних засобів:

- кільцевий саморегульований рух транспортних засобів в одному рівні;
- кільцевий регульований рух транспортних засобів в одному рівні;
 - перехресний з розв'язками та перетинами транспортних засобів в одному рівні;
- перехресний з окремими розв'язками руху транспортних засобів в різних рівнях.
- кільцевий саморегульований рух транспортних засобів з перехрещенням окремих транспортних потоків в різних рівнях.

Важливо при реконструкціях площ, облаштовувати безбар'єрний простір для вільного пересування маломобільних груп.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						49
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

РОЗДІЛ. 3.

ПРОПОЗИЦІЇ ПРОСТОРОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ВИЗНАЧЕННЯ ПРОБЛЕМ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПЛОЩ

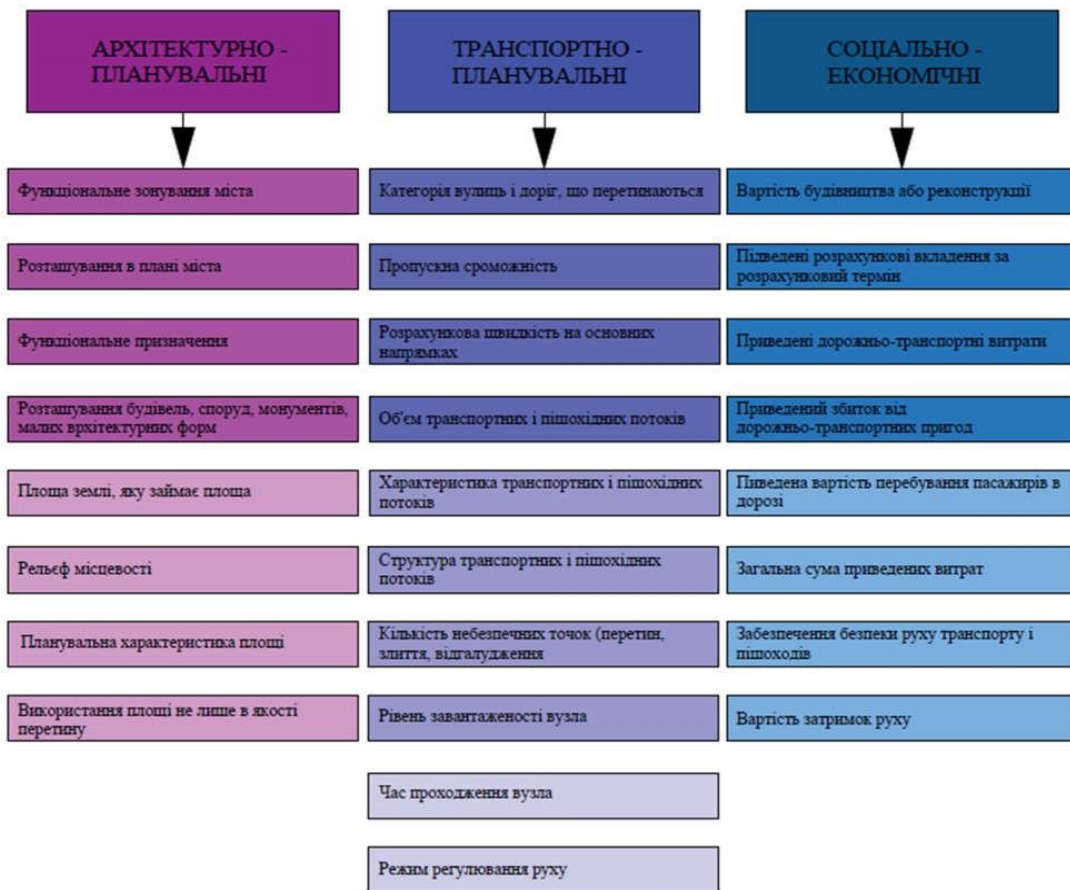
Керівник _____ доц. Тригуб Р.М.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		50

3.1. Варіанти організації міських площ. Аналіз сучасного стану міських площ на прикладі м. Києва



3.2. Фактори, що впливають на функціонування міських площ



Основні параметри для оцінки функціонування міських площ

Фактори	Показники	Одиниці виміру
Транспорт	Сумарний добовий пробіг транспортних засобів	км
	Сумарний час реалізації транспортних кореспонденцій	год
	Середній час реалізації транспортної кореспонденції	хв
	Інтенсивність руху транспорту	авт/добу
	Інтенсивність руху пішоходів	піш/добу
	Середня швидкість	км/год
	Середній час затримки	с
Соціальні	Кількість ДТП	-
	Візуальна привабливість	-
	Наявність об'єктів благоустрою	-
	Зручність перетину з проїжджою частиною	-
	Комфортні умови для маломобільних груп населення	-
Екологічні	Безпека руху	-
	Рівень забруднення оточуючого середовища	-
Економічні	Рівень шуму	-
	Вартість затримок руху транспорту	грн
Інші	Привабливість для туристів	-
	Збереження архітектурно-культурних об'єктів	-

Тому піше пересування – пріоритет № 1. Соціологічне дослідження показує, що понад 50% мешканців користується громадським транспортом для щоденного

переміщення, тому це пріоритет № 2.

№ 3. пріоритетом варто обрати вид транспорту з величезним потенціалом – велосипедний рух, який наразі не користується попитом через відсутність безпечної інфраструктури.

№ 4. індивідуальні автомобілі. Це найменш ефективний транспортний засіб у місті. Він вимагає багато простору, несе смертельну небезпеку, забруднює повітря.

№ 5. – індивідуальний автомобільний транспорт, що не перебуває в русі. Один запаркований автомобіль займає 9 м². Це нераціональне використання вуличного простору. Тому багато міст намагаються ліквідувати вуличне паркування, в центральній частині міста.

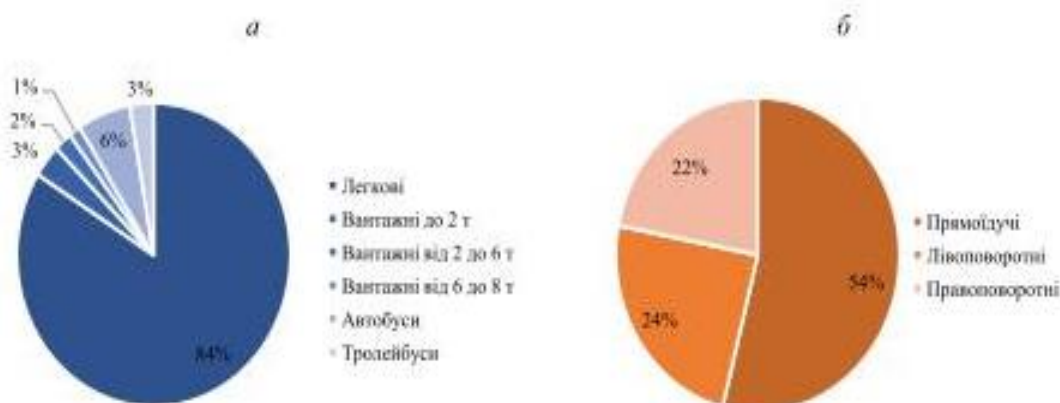
Альтернативні до авто типи пересування мають стати максимально зручними та привабливими: співвідношення 23% переміщень за допомогою авто і 52% переміщень громадським транспортом ще 10% проміняють громадський транспорт на авто.



3.3. Моделювання та налаштування параметрів транспортних потоків у програмному середовищі PTV Vissim

Проаналізуємо метод моделювання на основі програмного комплексу PTV Vission. Метод необхідно проводити для збору інформації. Це дозволить здійснювати покращення умов на ділянках ВДМ, з дотриманням безпеки руху. Визначити техніко-економічних показників, впливу транспортних потоків на навколишнє середовище тощо. Особливістю методології проведення транспортних досліджень метод моделювання на основі програмного комплексу PTV Vission. є те, що кількість завдань, які потрібно виконати на ВДМ є досить великою. При збільшенні кількості сучасних засобів вимірювання дозволяє дещо зменшити трудомісткість процесу замірів показників транспортних потоків. Даний метод можна використовувати при

Проведенні замірів фактичної інтенсивності руху транспортних потоків. Також проводити їх методом оперативного обліку протягом однієї години пікового періоду доби. За результатами збору інформації про інтенсивність руху транспортних засобів на досліджуваній ділянці ВДМ або міської площі, за видами міського пасажирського транспорту та перевагами потоків.



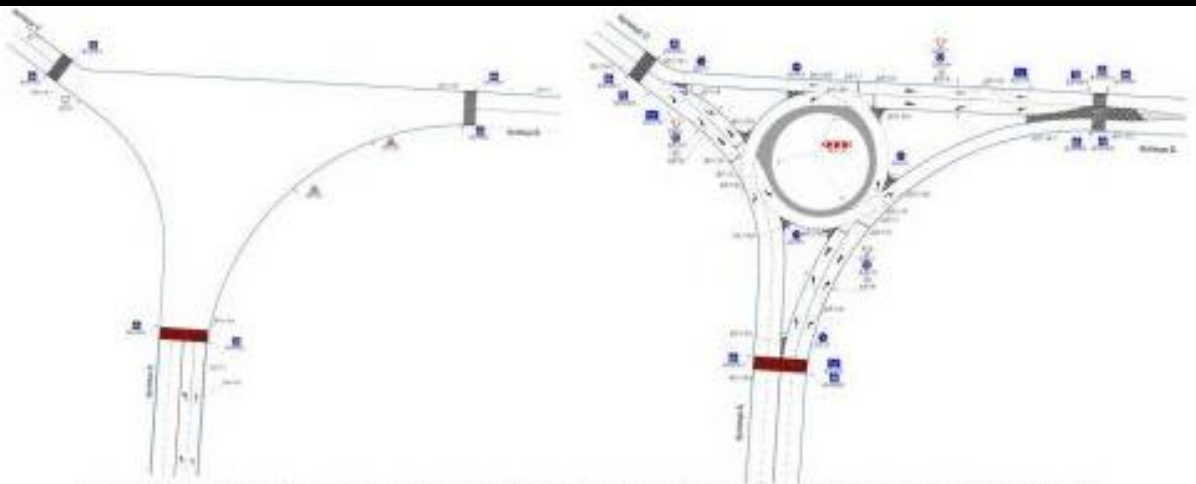


Рисунок 1. Існуюча схема організації дорожнього руху на досліджуваному перехресті

За результатами отриманих даних, при проведенні моделювання руху транспортних потоків у створених моделях у програмному середовищі PTV Vissim, за допомогою програмного забезпечення Microsoft Excel можна здійснити опрацювання результатів імітаційного моделювання.

Для зручного порівняння встановлених даних, результати досліджень згруповані і подані для кожного підходу модельованого перехрестя окремо.

Типы ТС					Классы ТС / Типы ТС						
Count	№	Имя	Категория	Распр2D3DMод	РаспрЦвет?	Count	№	Имя	ТипыТС	ПримЦветТипТС	Цвет
1	100	Автомобиль	ЛКСТР	10: Автомобиль	1: По умолчанию	1	10	Автомобиль	100	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
2	200	НГУ	ГРУЗТР	20: НГУ	1: По умолчанию	2	20	НГУ	200	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
3	300	Автобус	Автобус	30: Автобус	1: По умолчанию	3	30	Автобус	300	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
4	400	Трамвай	Трамвай	40: Трамвай	1: По умолчанию	4	40	Трамвай	400	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
5	510	Мужчина	Пешеходы	100: Мужчина	101: Муж. рубашка	5	50	Пешеход	510, 520	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
6	520	Женщина	Пешеходы	200: Женщина	201: Жен. рубашка	6	60	Велосипед	610, 620	<input checked="" type="checkbox"/>	(255, 0, 0, 0)
7	610	Велосипедист	Велосипед	61: Велосипедист	101: Муж. рубашка						
8	620	Велосипедистка	Велосипед	62: Велосипедистка	201: Жен. рубашка						

Рисунок 3. Налаштування параметрів транспортних потоків у програмному середовищі PTV Vissim



Рисунок 4. Модель проектованої схеми організації дорожнього руху на досліджуваному перехресті вулиць у програмному середовищі PTV Vissim

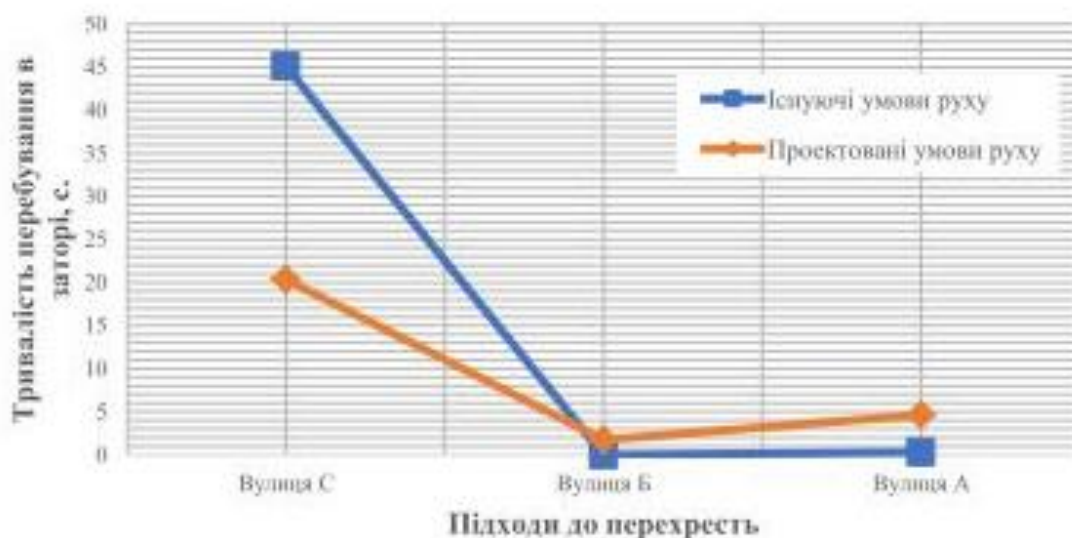


Рисунок 5. Результати досліджень тривалості перебування ТЗ в заторі

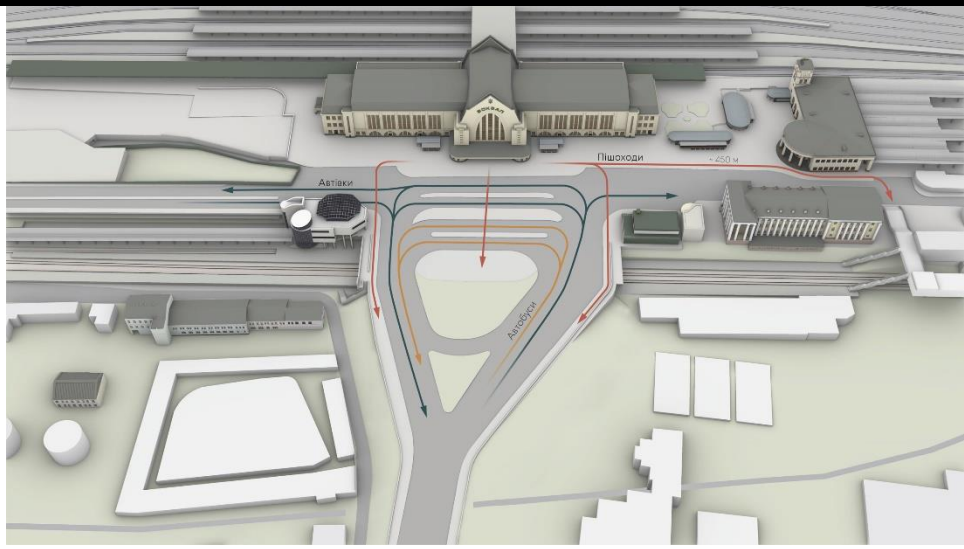


Рис.3.3. Приклад моделювання вокзальної площі в м. Києві

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		57

3.4. Архітектурна виразність міських площ

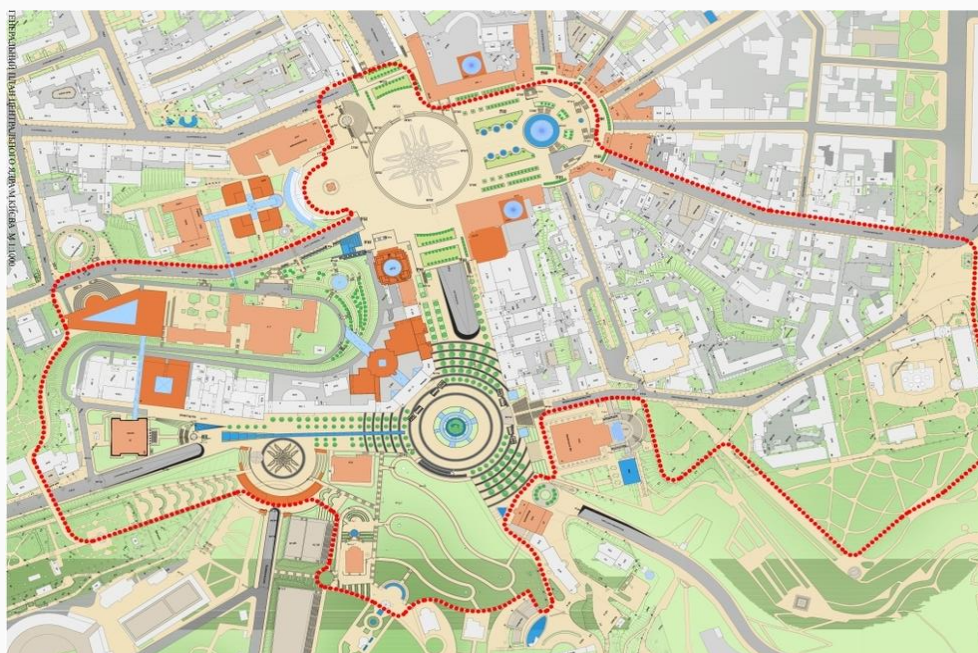
Дизайн та архітектурна виразність міських успішних площ - це ще і сценографія поєднана разом із архітектурним проектуванням. Найбільш комфортно ми відчуваємося у квадратному просторі із широким кутом огляду. І дуже важливо бачити небо над будинками. Тобто чим вище будівлі по периметру, тим більшого розміру має бути площа, інакше наша підсвідомість забракує цей колодязь як несприятливе місце. Площа і простір, звільнені від транспортного руху над пониженим рівнем частини, сприймається жителями більш вільно.

Доступність	Вільний доступ до всіх територій, заборона паркування на тротуарах, безпечний та зручний доступ до зупинок, паркування для велосипедистів.	
Вуличне обладнання	Кафе, кіоски, малі архіт. форми, садові лави, фонтани, альтанки, вбиральні, смітники	
Моцнення та облаштування доріжок	Моцнення площі, тротуару, водовід, водонерпроникнене дорожнє покриття	
Освітлення	Освітлення, освітлювальне обладнання	
Зелені насадження	Організація зелених насаджень, санація зелених насаджень	
Активність	Спорт, ярмарки, концерти, вистави, експозиції, мастер класи.	

Рис. 3.4.1. Заходи з архітектурної виразності міських площ

Проаналізуємо запроєктовану вже та реконструйовану Європейську площу. Для розміщення об'єму “Музею Доблесті”. Об'єму “Музею Доблесті” — наскрізний, і зберігає ідею входів до парків розкритим першим поверхом. Над колонадою розміщується основний об'єму Музею, що своєю радіальною конфігурацією зберігає, розвиває та закріплює організований простір Малої площі-простір, який, фактично, був вирішальним плацдармом у подіях Майдану — боях за гідність. Запропонований об'єму музею — дві прозорі пластичні динамічні стіни, що за образним сприйняттям ведуть діалог зі світом та представляють йому кольори прапору України. Похилі стіни об'єму, розкриті до світла, що пронизує багатосвітні поверхи музею. Права частина колонади реставрується і зберігається в сучасному вигляді. Ліва (нова частина) — всупереч правій з масивними колонами, запроєктована легкою, сучасною і вирішена однопролітною. Колони лівої частини навмисно відсутні, але їх бази збережені.

Розширення параметрів цього простору дає можливість комфортного пішохідного проходу до двох парків центральної частини міста .



					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		59

3.5. Заходи щодо привабливості площ для руху пішоходів

Важливим елементом у структурі міста є громадський простір та пішохідні зв'язки, привабливість яких підвищується через прості конкретні інфраструктурні рішення в міському просторі:

- Безбар'єрність.
- Прямі зручні пішохідні сполучення.
- Комфортність середовища (освітлення, тінь, озеленення, місця для сидіння, можливість покупки / випити кави).
- Рівне покриття на тротуарах.
- Унеможливлення паркування на тротуарах.

Планування вулиць історично дуже транспорто-орієнтована галузь проектування. Замість поняття “вулиця” часто вживається поняття “дорога”, коли йдеться про ремонтні роботи. Таким чином планування пішохідного руху на вулиці переважно відбувалося за “залишковим” принципом, хоча пішки пересуваються практично всі мешканці міста. Навіть ті, хто звик пересуватись автомобілем, йдуть до нього пішки. Незважаючи на те, що пішоходом більшою чи меншою мірою є кожен мешканець, а піше пересування є абсолютно екологічним та ефективним використанням міського простору, пішохід наразі є найбільш пригнобленим у правах на якісний простір. Радянське містопланування зовсім не враховувало також маломобільні групи населення, адже такого поняття не існувало, створюючи багато перешкод для руху (високі бордюри, сходи)

Недоступний підземний перехід став звичною ознакою великих міст
Безбар'єрність.

- Прямі зручні пішохідні сполучення.
- Комфортність середовища (освітлення, тінь, озеленення, місця для сидіння, можливість покупки / випити кави).
- Рівне покриття на тротуарах.
- Унеможливлення паркування на тротуарах.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		60

Ідея функціонального зонування в містобудуванні базувалась на засадничих принципах Афінської Хартії (якою визначались базові функції міста та способи їхнього поєднання):

- 1) базові функції міста: – проживання мешканців (резиденційна);
- 2) робота (виробництво та промисловість);
- 3) дозвілля (спорт, відпочинок);
- 4) комунікація (транспорт);

Всі ці базові функції міста мали бути скомпоновані у територіальні ланки, 59 відокремлені одна від одної (тобто був задіяний принцип функціонального зонування).



Рис. 3.3.1. Принципи проектування площ в містах

3.6. Прямі зручні пішохідні сполучення

У пішохідну інфраструктуру входять такі поняття: Парклет, Пішохідна доріжка, Пішохідна зона, Пішохідний міст, Пішохідний перехід.

Зонування тротуарів

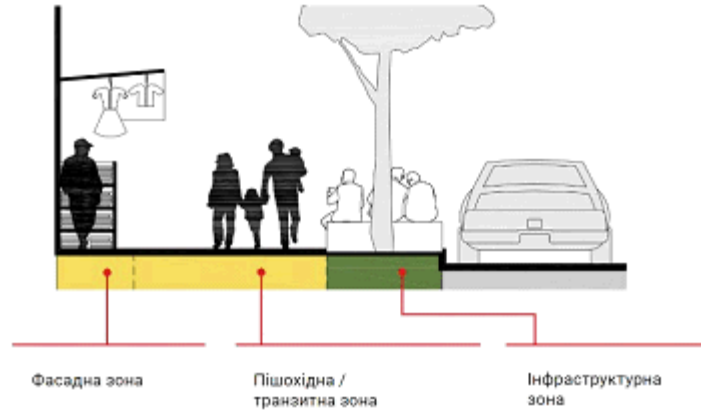




Рис. 3.6.1. Прямі зручні пішохідні сполучення на прикладі міст України (Львів)

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		63



1. Софійська площа та вул. Володимирська (буд. 1–13).
2. Андріївський узвіз.
3. Контрактова площа, вул. Костянтинівська (буд. 1–9), вул. Межигірська (буд. 2–18), вул. Спаська (буд. 1–7).
4. Вул. Петра Сагайдачного.
5. Поштова площа та Дніпровська набережна.
6. Фунікулер.
7. Михайлівська площа.

5.



3.



5.



Рис. 3.6.2. Реалізовані проекти міських площ в м. Києві

3.7. Доступність

Міські площі облаштовують із дотриманням вимог безпеки та доступності для всіх містян. Для цього необхідно забезпечити безбар'єрність площі та входів до навколишніх будинків. Це, серед іншого, передбачає вирівнювання покриття площі відповідно до нормативних поперечних та поздовжніх ухилів, усунення перепадів висот, дублювання сходів пандусами або пологими обхідними шляхами тощо.



Рис. 3.7. 1. Приклади облаштування міських площ та територій м. Києва із дотриманням вимог безпеки та доступності

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист 65
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

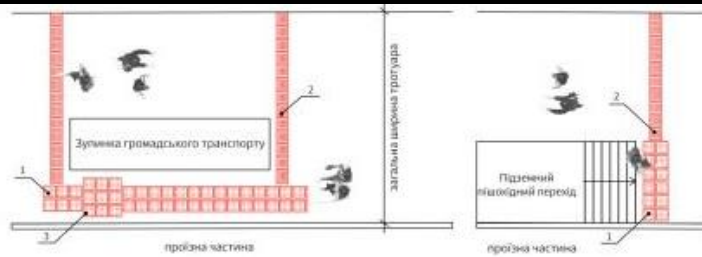
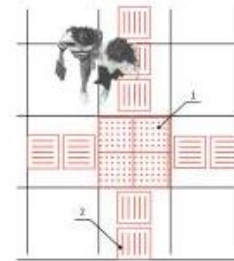
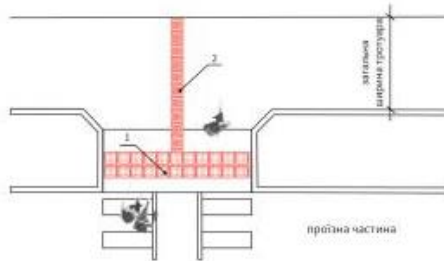


Рисунок 33 – Застосування інформаційної ТС на наземних пішохідних переходах:
1 - попереджувальна ТС, 2 - інформаційна ТС

Рисунок 36 – Застосування інформаційної ТС для відображення повороту (розходження)
1 - інформаційна ТС, яка вказує на місце розходження; 2 - напрямлююча ТС



Універсально

Доступно



Тож подібні рішення доступності мають бути враховані у просторі за неможливості побудови універсального:

- пандус, коли неможливо зробити рівний пологий вхід через зміни рельєфу;
- контрастне маркування, коли неможливо досягти візуального контрасту за допомогою матеріалів;
- спеціальні тактильні смуги, коли неможливо використати лише зовнішні тактильні смуги.

Універсальний дизайн охоплює доступність, але не всі елементи доступності є універсальними. Шрифт Брайлля є важливим елементом доступної інформації для людей з порушенням зору, але він не може використовуватись як єдиний спосіб отримання інформації, — має бути забезпечена гнучкість у способах отримання та подання інформації для різних людей.

Рис. 3.7. 2. Приклади облаштування міських площ та територій із дотриманням вимог безпеки та доступності

3.8. Комфортність середовища

Поняття комфортність міського простору включає: ступінь освітлення, тінь, озеленення, місця для сидіння, можливість здійснення покупки, можливість відпочити та випити кави.



Простір – описує загальні фізичні характеристики об'єкту: за формою, розміром, планом і масштабом.

2. Поєднання і розміщення архітектурних, містобудівних об'ємів у просторі і часі – характеризує тип композиції даного пішохідного простору і поділяється на види: замкнений, напівзамкнений та відкритий

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		67

3. Об'ємно-просторова композиція у поєднанні із функціональним призначенням. Описує художній образ даного простору і має емоційний вплив на людину.

Пішохідні або безавтівкові зони вирізняються величезним різноманіттям ставлень і правил стосовно транспортних засобів із використанням енергії, згенерованої людськими зусиллями, як от: велосипеди, роликові ковзани, скейтборди, самокати тощо.

У деяких зонах заборонені будь-які транспортні засоби, що мають колеса, у деяких — заборонені лише окремі види, в інших — узагалі відсутні будь-які правила.

Поширення і ефективність безавтівкових зон у деяких містах часто є свідченням лише того, що автомобілі є рідкістю в містах із низьким рівнем доходів і економічно нерозвинених країнах загалом.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						68
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		

3.9. Озеленення

Сьогодні ми звертаємо увагу на кліматичні аспекти, якими нехтували містобудівники минулого. Велика кам'яна чи асфальтована площа мовою сучасної урбаністики — це острів нагрівання (urban heat island). У спекотні літні дні такі простори розжарюються та негативно впливають на міський мікроклімат загалом. Перехожі намагаються уникати перегрітих площ удень, та й увечері там душно. Жива зелень, тінь і вода — їхня присутність дозволяє суттєво знизити температуру. Міські площі стають дедалі більш тінистими, і це світова тенденція. Навіть якщо немає можливості висадити дерева, можна виставити діжкові рослини, встановити навіси для тіні й охолоджуючі рамки.



На території зелених насаджень штучне освітлення має виконувати наступні завдання:

1. створення вражаючого вечірнього ландшафту озелененої території (з виділенням окремих груп дерев, чагарників, квітників у поєднанні з водними басейнами, фонтанами);

2. створення зручної орієнтації для відвідувачів озелених територій, що дуже важливо у великих парках;

3. створення умов приємного перебування на алеях, майданчиках, біля фонтанів. Для виконання цих завдань потрібні елементи освітлення та озелених територій. Воно має бути м'яким та спокійним.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		69

ВИСНОВКИ

Оскільки кожне місто є унікальним, має індивідуальний архітектурний характер, то це унеможлиблює існування однієї загальноорганізованої та прийнятої «моделі вдосконалення існуючого пішохідного простору та площ міста».

При розробці АМР був проведений аналіз реконструйованих та створених нових пішохідних просторів, проводились ситуаційні статистичні обстеження територій. На основі проведеного аналізу формування і функціонування пішохідних просторів в м. Києві, була розроблена класифікація площ та виділені певні їх характеристики. Була проаналізована роота та можливості програмного середовища PTV Vissim. Були представлені дослідження первинних показників транспортного потоку на ВДМ та можливості здійснення моделювання роботи перехресть, площ, вулиць у програмному середовищі PTV Vissim за існуючою та проектною схемами організації дорожнього руху. Необхідно враховувати як планувальні параметри ВДМ, так і наявність відповідних фінансових ресурсів. Тому, чітко визначити межі цієї діяльності досить складно. На сьогодні до таких заходів відносять: створення умов першочергового пропуску громадського транспорту, каналізацію дорожнього руху, перепланування транспортних вузлів, облаштування островців безпеки, влаштування зупинок громадського транспорту, створення системи світлофорної сигналізації, встановлення різних технічних засобів, впровадження автоматизованих систем управління дорожнім рухом тощо. Проте під час здійснення цих проектних рішень першочергово враховується безпека та зручність руху і мінімізація будь яких затримок [18].

Можемо визначити закономірності зміни параметрів затримки у транспортному потоці на підходах до перехрестя та завдання, які вирішує PTV Visum.

- Зберігання бази даних транспортних та соціально-економічних показників
- Розрахунок наявних транспортних потоків
- Розрахунок транспортних потреб міст та регіонів

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						70
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

- Оцінка різноманітних транспортних ситуацій та варіантів розвитку транспортної інфраструктури за заданою системою показників, що дозволяє підвищити якість управлінських рішень.

Організація дорожнього руху на площах, повинна забезпечувати швидкий та аварійний пропуск всіх учасників дорожнього руху, зокрема ТЗ, велосипедистів та пішоходів.

Приділити увагу освітленню міських площ. На сьогодні освітлення міських територій виконує два головних завдання: забезпечує безпечний рух транспорту і пішоходів та сприяє архітектурно-декоративному оформленню міста.

Отже, безпека руху на вулицях і дорогах значною мірою залежить від умов освітлення в темний час доби, а для цього необхідно створити освітлення необхідної яскравості за допомогою джерел світла, підібраних і встановлених у різних за-своїм призначенням елементів міської території. Як видно зі статистичних даних, кількість нещасних випадків, які припадають на один автомобіль, на неосвітлених або погано освітлених вулицях і дорогах у темний час доби збільшується в 2-3 рази. У населених пунктах велика кількість дорожніх подій відбувається саме на погано освітлених вулицях.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		71

Список літератури

1. Сіройч З. С. Демографічні та соціально-економічні проблеми розвитку міських агломерацій : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : спец. 08.00.07 «Демографія, економіка праці, соціальна економіка і політика» / З. С. Сіройч. – Київ, 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dissertation.org.ua/080007/09szsd/>
2. <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B0>
3. *Гайдай Л.* Історія України в особах, термінах, назвах і поняттях. — Луцьк: Вежа, 2000.
4. https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B8%D0%BC%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%A4%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%BC
5. [Standard tube map](#). Transport for London. оригіналу за 3 січня 2016. Процитовано 21 грудня 2015.
6. Transport for London. Архів [оригіналу](#) за 13 березня 2017. Процитовано 19 грудня 2015.
7. Ammosov Yu. (2005). Return of the friendly city. Expert, 17 (464) of 9 May. (In Russian).
8. Денисенко О.О. Процеси метрополізації: світогосподарський аспект: монографія. – К.: Інститут географії НАН України, 2012. <https://varosh.com.ua/idei/shho-take-gromadskij-prostir-i-chomu-vin-nam-potriben/>
9. ДБН В.2.3-5-2001 Вулиці та дороги населених пунктів
10. <https://varosh.com.ua/idei/shho-take-gromadskij-prostir-i-chomu-vin-nam-potriben/>
11. Мироненко В. П. Архітектурна ергономіка : підручник для студ. вищих навч. закладів / В. П. Мироненко. – Київ : НАУ-друк, 2009. – 240 с. ; іл. 23. Основи

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист 72
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

ергодизайну : навч. посібник / В. О. Свірко та ін.; Укр. НДІ дизайну та ергономіки, ХДАДіМ. – Київ : НАУ, 2011. – 300 с.; іл.

12. Рогожина Н., Виноградова М. Площа // Мардер А. П., Євреїнов Ю. М., Пламєницька О. А. та ін. Архітектура: короткий словник-довідник.. С. 218–220.

13. Безродний П. Архітектурні терміни: Короткий російсько-український тлумачний словник. 2-ге вид., випр. та допов. Київ : Вища школа, 2008. С. 165.

14. Осиченко Г. О. Аспекти аналізу міського середовища / Г. О. Осиченко // Містобудування та територіальне планування. Науково-технічний збірник ; Відпов. ред. М. М. Осетрін. – Київ, КНУБА, 2013. – Вип. 49. – С. 395–404. 19 25. Плюснин Ю. М. П.

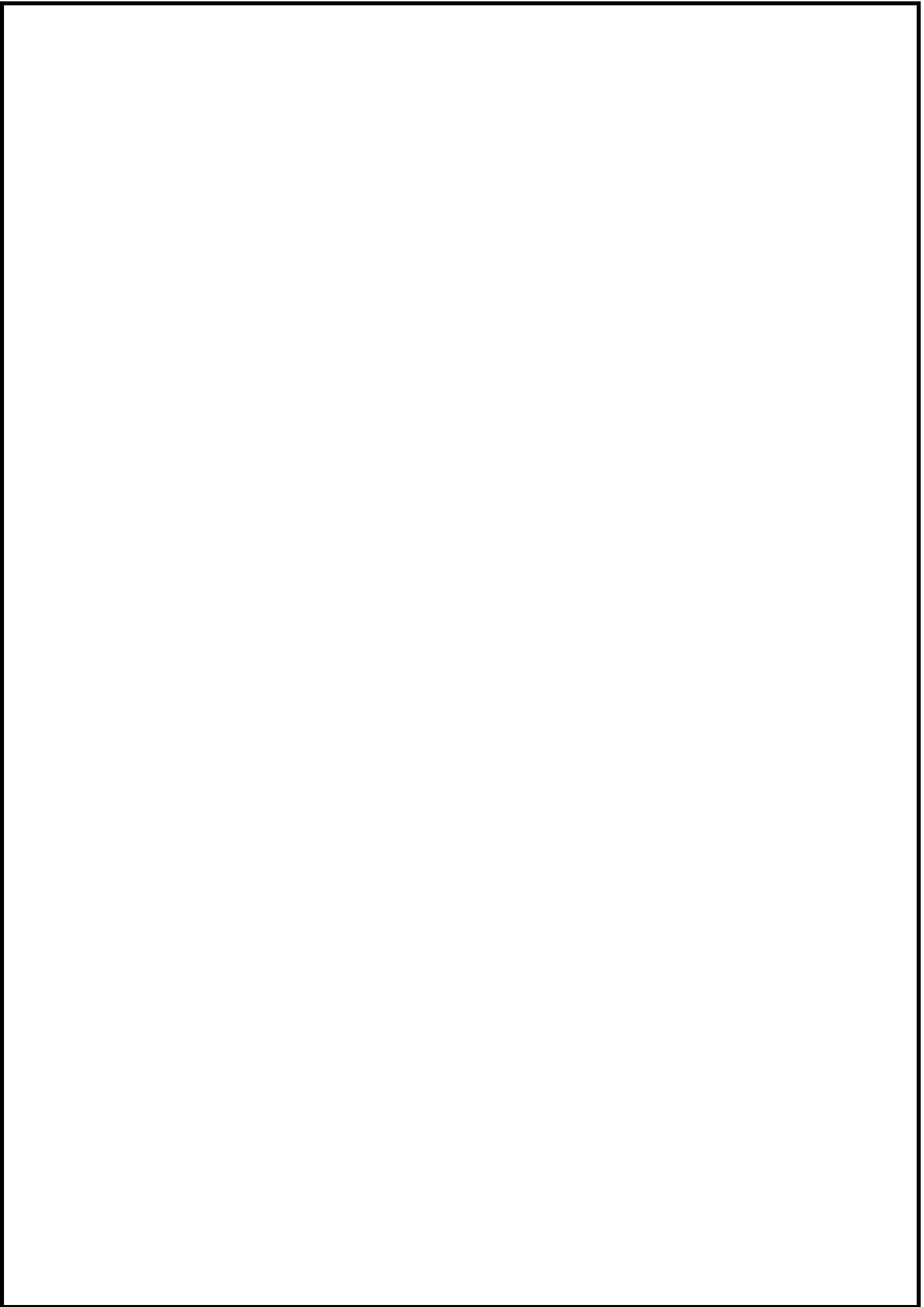
15. Клинковштейн, Г.И. Организация дорожного движения: учебник для вузов. – 5-е изд., перераб. и доп./ Г.И. Клинковштейн, М.Б. Афанасьев. – М.: Транспорт, 2001. –247 с.

16. Беспалов Д. Методы моделирования транспортных потоков [Электронный ресурс] / Д. Беспалов. – 2012. – Режим доступа до ресурсу: <https://bespalov.me/2012/07/16/metody-modelirovaniyatransportnyh-potokov/> 6. Шевчук Я. В. Імітаційне моделювання транспортних систем / Я. В. Шевчук. // International Scientific Journal. – 2016. – №1. – С. 116 – 121.

17. Sheela A. Traffic simulation model and its application for estimating saturation flow at signalised intersection / A. Sheela, I. Kuncheria P. // International Journal for traffic and transport engineering. – 2014. – №4. – С. 320–338. 8. Павлова І. О. Дослідження транспортного процесу на міських регульованих перехрестях / І. О. Павлова, В. В. Грабовець, О.М. Решетило, М. М. Курин // Міжвузівський збірник «Наукові нотатки». – Луцьк, 2014. – №46 – С. 386 – 397.

18. Степанчук О. В. Методологія підвищення ефективності функціонування вуличнодорожньої мережі міст / О. В. Степанчук – Київ, 2018. – 427 с.

					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
						73
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		



					АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Підпись	Дата		74

АТЕСТАЦІЙНА ВИПУСНА РОБОТА
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА

Лист

75

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	