

## Литература:

1. Панченко Т.Ф., Пантюхіна О.Ю. Актуальні проблеми розвитку туризму в країнах Чорноморського басейну // Региональные проблемы архитектуры и градостроительства: сб. науч. трудов.- Одесса, «Астропринт», 2007. – Вып. 9-10.- С. 313-320
2. Проект Закона Украины «О прибрежной полосе морей».- К., ЕС, 2009.- 35с.
3. Panchenko T.F. Guidelines on territorial planning in Coastal zone.- К., EU, 2009.-38с.

## Анотація

У статті розглянуто еколого – містобудівні проблеми глобального, регіонального та локального значення щодо розвитку приморських територій Чорноморського узбережжя.

Ключові слова: береговий ландшафт, рекреаційні ресурси, планувальні моделі.

## Annotation

The ecological and urban problems of the territorial planning in Black Sea coastal zone have been illustrated in this article.

Key words: seaside landscape, recreational resources, planning models.

УДК 721

**Г. В. Пащенко**

*канд.с.г.наук, доцент кафедри Дизайн середовища,  
Київського державного інституту  
декоративно-прикладного мистецтва і дизайну імені Михайла Бойчука*

**БЛАГОУСТРІЙ ВЕЛОМАРШРУТІВ У ПАРКАХ**

Анотація: розглянуто доцільність благоустрою велосипедних доріжок в парках міст. Запропоновано архітектурне планування дорожньої мережі, послідовність розкриття пейзажів на доріжках для велосипедистів, наведені варіанти вертикального планування велошляхів, оформлення галявин для відпочинку.

Ключові слова: благоустрій велосипедних доріжок у парках, вертикальне планування території велотрасс, ландшафтне оформлення доріжок.

**Постановка проблеми:** недосконалий розвиток екологічного туризму в містах, погіршення фізичного здоров'я громадян, збільшення загазованості повітря.

**Мета статті:** вдосконалення архітектурного планування дорожньої мережі в парках для велосипедистів в залежності від типу використання.

Відомо, що до оздоровлення людей важливе:

- 1) зменшення загазованості повітря транспортними вихлопними газами і зменшення рівня шуму в селитебних районах;
- 2) покращення складу атмосфери за рахунок зменшення асфальтових покриттів, які виділяють канцерогенні і токсичні речовини
- 3) впровадження здорового способу життя, боротьба з гіподинамією, ожирінням нації (наприклад, у Великобританії введена програма, згідно з якою, людина, що зменшує свою вагу на 20 кг за півроку одержує державну премію 600 долларів).

Це основні соціально-демографічні фактори, які обумовлюють використання велосипедів, як засіб спортивно-оздоровчого знаряддя і пересування. Нині в світі використовується понад мільярд велосипедів; таким чином велосипед — найрозповсюдженіший транспортний засіб. Він став таким завдяки низькій вартості (включно з вартістю використання), малій вазі і малим розмірам, відсутності потреби в пальному та безпеці. У розвинутих країнах велосипеди набувають популярності завдяки спортивному навантаженню та екологічній чистоті. Для популяризації велосипеда застосовуються такі заходи: влаштування велосипедних доріжок та іншої інфраструктури; заходи, що полегшують використання велосипедів у комбінації з громадським транспортом (велосипедні стоянки, як правило, криті, а часто і з охороною, на вокзалах і автостанціях, обладнання пасажирських поїздів спеціальними вагонами для пасажирів з велосипедами тощо. В багатьох країнах Європи, велосипед можна взяти на прокат на вокзалі.

В Копенгагені можна взяти велосипед напрокат безкоштовно, причому на будь-який час. Безкоштовно орендувати велосипед можна і на території парку Noge Veluwe в Голландії та інших місцях. В Амстердамі, що називає себе велосипедною столицею Європи, велосипеди можна взяти на прокат не лише на залізничній станції, але й в пунктах прокату в більшості велосипедних магазинів, в багатьох готелях. Є навіть спеціальний готель для велосипедистів, Van Ostade Bicycle Hotel. Можна орендувати водний велосипед, велосипед-тандем і, навіть, велосипед для 8 осіб. В цьому місті велосипеди — звичайний засіб пересування, значно розповсюдженіший за автомобілі.

Особливістю впровадження велосипедного дозвілля в Україні є рельєфні умови, планувальна організація вуличної і транспортної мережі в місцях і селах, необхідність впровадження інженерно-планувальних рішень в парках і заповідниках.

Велодорожки в парках бажано розраховувати на батьків з дітьми, учнів шкіл, велолюбителів, початківців, які долучаються до велосипеда, людей похилого віку, і, навпаки, на аматорів поганяти на швидкості: молодь, підлітки від 12 років і більше, велосипедисти, що швидко їздять, і ветерани велоспорту. Значна частина велосипедистів не влаштовує гонок, але їде із середньою швидкістю (17-20 км/година), щоб відпочити й одержати істотне фізичне навантаження.

Зростає й кількість людей, що їздять через парки на велосипеді на роботу (не тільки співробітники парків) і по інших справах. Маршрут повинен бути максимально безпечним для велосипедистів, пішоходів і інших можливих користувачів велодорожки (наприклад, людей що катаються на роликах), забезпечувати безпеку пересування на велосипеді.

Ця різноманітність контингенту визначає різноманітність видів велодорожок:

1. Велодорожки загального користування, для всіх категорій велолюбителів.
2. Дитячі.
3. Рекреаційно-оздоровчі.
4. Екскурсійно-пізнавальні.
5. Спортивно-туристичні.

При розробці маршруту велотраси бажано враховувати мету руху. Це насамперед оздоровчі цілі, серед яких фізичне і емоційно-психологічне оздоровлення; спортивна і тренувальна мета; спілкування, знайомство з новими людьми; естетичні (виїзд на природу, огляд пам'ятників, скульптур) та цікавість, яка повинна супроводжувати людину на протязі всього маршруту руху.

Для орієнтування в парку або в заповіднику на перехрестях та на початку велодорожки в місцях зупинок, паркувань бажано встановлювати стенди зі схемою маршруту. У довідкових і газетних кіосках, пунктах прокату можуть видаватися безкоштовні буклети зі схемою, описом визначний пам'яток і гарних місць по трасі веломаршруту.

Планувальне рішення веломаршрутів повинно бути розраховано на:

1. короткі маршрути, які розраховані на дітей та підлітків, для катання не тільки велосипедах, а й на роликах та скейтах;

2. маршрути середньої довжини з розрахунком на заїзд - кишеню для професійних велосипедистів з велотреком, на якому можна подолати перешкоди;

3. довгі та дуже довгі маршрути, які розраховані на естетичне сприйняття ландшафту для неспішної прогулянки та відпочинку.

Для зручності маршрути велоруку краще робити формою замкнених кілець, передбачаючи з'єднання велосипедної мережі кожного парку з доріжками до розташованих поблизу шкіл, а в перспективі включення паркової велосеті в єдину дорожню мережу прилягаючих районів міста. Вписучи в ландшафт велодоріжку, враховувати по можливості під'їзди до визначних пам'ятоків і оглядових майданчиків парків, чітко позначаючи в'їзди на велодороги, покажчики на перехрестях, під'їзди до них і виїзди на автодороги.

За державно-будівельними нормами мінімальна ширина однієї велосмуги 1.2 метри. Габарит вертикальний 2 м. Ухили й підйоми до 10%, для дитячих велодорожок - до 7%. Повороти повинні мати не занадто гострі кути, нормальний радіус повороту - до 4 метрів. Слід уникати закритих поворотів. Перехрестя бажано робити під кутом, близьким прямому. Якщо кут перетинання менш 45 градусів, то велодорожка повинна бути розширена для збільшення можливості маневру. Під'їзди до перехрестя повинні бути відкритими, щоб було видно, хто по них наближається. На всій трасі маршруту не повинно бути сходів і поперекових бордюрів. На складних ділянках, перед крутими поворотами й поблизу перехресть встановлюються знаки: "сповільнити швидкість". Попереджувальні знаки влаштувати за 50 м до перехрестя і на перетинах з іншими дорогами з більшим трафіком. Біля узбіччях велодорожки необхідно зберегти рослинність висотою не більш 30 см, у смугах шириною не менш 0.5 м. Деревя повинні стояти на відстані не менш 1 м від краю велодорожки. Веломостики повинні мати ширину, достатню для одночасного руху велосипедистів і пішоходів, та оснащенні поруччям висотою на рівні керма велосипедів. Поруччя не повинні містити вертикальних стійок, кілець і завитків, чіпляння кермом за які може привести до аварії. У тих місцях, де не виключений в'їзд автомобіля на доріжку, необхідно встановити загородження у вигляді тумб на відстані не більш 1.5 м друг від друга. Важливо залишати відкритий простір біля перетину дороги для безпеки руху.

Для покращення екологічного стану в парках в покритті доріжок краще застосовувати природні матеріали: пісок, дрібний гравій, гранітна й цегельна крихта.

На довгих маршрутах бажано намітити саму цікаву крапку, головний об'єкт маршруту ("домінанту") - музей, монастир, водоспад, вершина пагорба, з якого відкривається широка панорама, велика ріка або озеро. Якщо деякі

екскурсійні об'єкти залишаються осторонь від нитки маршруту, то до них можна передбачити радіальні виходи й виїзди.

На маршруті у 50-70 км, через 15-20 км можливе розташування галявини для відпочинку, екскурсій, ремонту велосипедів, купання, гри у волейбол і т.д. Місця відпочинку намагаються наблизити до озер, рік і струмкам, щоб було де умитися, викупатися, посидіти у воді з вудкою. На галявині можна передбачити місце для активного відпочинку з іграми в м'яч, але основний час повинний бути приділений навчальним цілям. Причому всі спільні заходи повинні бути побудовані на принципах змагальності. Мова йде про змагання з фігурного водіння велосипеда, по орієнтуванню, організації ралі по трасі з різноманітними дорожніми труднощами й природними перешкодами. Тому для загального табору бажане знайти таке місце, щоб близько нього були крутий схил, піщана ділянка, ґрунтова дорога, колода через струмок або яр і т.д. У зимовий час слід передбачити проведення Зимових Забав для велосипедистів. Слід розрахувати на галявині великого розміру, які повинні бути облаштовані недалеко від входу в парк, з розміщенням ватри та мобільних кафе. У програмі Зимових Забав слід передбачити місце для проведення заходів, що як уже стали популярними: повільна їзда на льоді, перегони переслідування й перегони переслідування з "ватрушками", крім того паралельний льодовий рейс і кільцева гонка переслідування.

У парках в місцях, де примикає дорога розміщують пейзажні картини в залежності від зорового сприйняття:

- Малі (детальні) - відстань від спостерігача до композиції 10-60 м, кут зору 45-27 °. Ясно сприймаються деталі, вид частково.
- Середні (загальні) - відстань від 60 до 100 м, кут зору 26-16 °. Деталі узагальнюються, чіткіше стає загальний огляд об'єкту.
- Великі (панорамні) - відстань від 100 до 300 м, кут зору 15-5 °. Виділяються рельєфні силуети дерев або їх груп на тлі масивів.

У парках більшої частини доріг слід надавати криволінійну в плані форму, для поєднання з мальовничою гамою фарб багатого асортименту рослин. Вигинаючи доріжку серед мальовничих груп дерев, пов'язувати в єдину систему різні за глибиною, формою і кольором пейзажі. Кожна зміна спрямованості повинна бути виправдана групою рослин, включених в композицію. Дороги повинні перетинати або огинати різні за площею поляни і щільні масиви насаджень. Перед велосипедистом повинні відкриватися нові, живописні картини. Під час прокладання велодоріг слід уникати різких вигинів, коротких звивин, або грубих з'єднань. З'єднання і примикання доріг має плавно вливатися одна в іншу. Випуклість дороги в бік відкритого простору дає розглядати пейзаж у послідовному розвороті. Дорога перетинаючи кілька

різних полян сприяє контрастному сприйняттю по глибині, силуету і кольору пейзажів. Паралельне зближення доріг дає можливість виділити на території парку ділянки для розміщення полян. Прокладка доріг на схилі здійснюється з урахуванням розкриття з них пейзажів в різних ракурсах. Прямолінійна дорога забезпечує фіксування певного виду, криволінійна - окремі картини в загальній перспективі.

Дороги повинні перетинати або огинати різні за площею поляни і щільні масиви насаджень. З'єднання доріг здійснюється без збільшення їх поперечних розмірів, вони плавно вливаються одна в іншу.

Дороги, які красиво огинаються, не тільки прикрашають парковий пейзаж, але і є направляють в його огляді. Наприклад, опуклість дороги в бік відкритого простору дає можливість розглядати пейзаж в послідовному розвороті. Дорога, що перетинає кілька різних за розміром полян, сприяє контрастному сприйняттю, відрізняються по глибині, силуету і кольору пейзажів. Паралельне зближення доріг дає можливість виділити на території парку ділянки для розміщення полян. Прокладка доріг на схилі здійснюється з розрахунком відкриття з них пейзажів в різних ракурсах. Прямолінійна дорога повинна забезпечувати фіксування певного виду, криво-лінійна - окремі картини в загальній перспективі.

Компонування деревних рослин в різних за глибиною планах здійснюється з розрахунком взаємного поєднання і безперервної зміни форми, кольору, ажурності і розмірів їх крон.

Уміння композиційно пов'язати ці елементи і при цьому врахувати кращі можливості сприйняття пейзажу в процесі руху по дорогах є одним з основних умов створення високохудожнього паркового комплексу.

Послідовність в розташуванні галявин визначається специфікою паркового комплексу, обумовленою високими художніми вимогами до створюваного пейзажу. Тому з метою виявлення характеру пейзажу в планувальному вирішенні парку виділяються основні галявини, що утворюють композиційні вузли, розташовані як би порізно в різних умовах рельєфу. Галявини, які примикають до них, значно менше за площею, є сполучними візуально, об'єднуються і єдиний комплекс, в якому домінуюче значення надається основній галявині.

Послідовне розташування галявин уздовж дорожньої мережі парку дає можливість шляхом групування на них деревної і чагарникової рослинності показати основну галявину. Переслідуючи цю мету, паркобудівник може використовувати високодекоративні породи дерев і чагарників, концентрує їх на головній галявині, а галявини, що примикають до неї однотипними рослинами з включенням невеликої кількості дерев і чагарників контрастують своїми

формами та кольором по відношенню до основного масиву деревних рослин. При цьому кожна галявина в залежності від її форми в плані, освітленості, а також ув'язки з мережею стає оригінальною в системі послідовного розташування. Таким чином, створюється серія різних пейзажів, огляд яких завершується найбільш декоративними формами, які розташовані на основній галявині. Вона узгоджується з мережею так, щоб можна було підходити до неї з різних боків, і кожен раз бачити пейзажі по-новому. Для досягнення цієї мети великі галявини з глибокою або великою перспективою пов'язуються з малими. Переходи з однієї галявини на іншу розташовуються в щільних масивах зелені. Виходи на галявини обрамляють кронами дерев, що створюють куліси, утворюючи близький план, що підкреслює глибину пейзажу і разом з тим що надає йому закінчені художньої форми.

Незалежно від планування доріг, глядач, що знаходиться на перехідному плані між галявинами або на другорядній галявині, постійно бачить обмежену частину пейзажу, який часто акцентується перед окремими деревом або невеликою групою дерев, квітників, форма яких відрізняються від насаджень, утворюючи їх фон. Такі картини сприймаються незалежно від планувальної композиції всієї ділянки. Паркобудівник створює не тільки для того, щоб урізноманітнити пейзаж, але і для того, щоб керувати увагою на ділянці між основними полянами, тобто створювати певний настрій перед виходом на ці галявини, а отже, вирішити ідею в сторону в серії пейзажів, розташованих на прилеглих ділянках. Тому при будівлі паркового комплексу основної галявині приділяється велика увага. Вона є важливим елементом, що організує значну частину його території, і в залежності від характеру її рішення визначаються підбір асортименту рослин, а також прийоми їх групування і розміщення.

Дорожня мережа приводить у систему створену композицію зелені і разом з цим обумовлює послідовність показу різних перспектив, що поєднують як об'ємні форми крон дерев, так і колірне їхнє сприйняття. Для того, щоб показати дві різні за формою і площі галявини, дорозі надають вигнуту в плані форму, повертаючи її вогнутою стороною до пейзажної картини.

Цей прийом, використовується для показу окремих ділянок і характерним для багатьох випадків вирішення паркового пейзажу. Декоративна гідність галявини складається не тільки з зовнішніх форм самих рослин, а й з того, в якому порядку вони показані. У даному випадку всі перспективи пов'язані як розмірами площ, так і освітленням, що обмежують їх огляд. При цьому кожна група дерев, що є важливим композиційним елементом однієї картини, є перехідною до наступної, але вже більш значною. У результаті визначається послідовність огляду, з наростаючим інтересом включає глибоку перспективу.

Гострота сприйняття пейзажу набагато буде посилена, якщо в його композицію ввести перший план. Рослини можуть розчленувати краєвид на низку картин і одночасно підсилили відчуття їх глибини. Цього було достатньо для того, щоб організувати простір.

Для того щоб не відвлікати увагу і забезпечити послідовність огляду серії малих галявин, що передують великий, з увігнутого боку дороги влаштовують групу листяних дерев, обрямовану чагарниками.

Примикаючи до галявини дороги можна розмістити так, щоб близькі та глибокі пейзажі сприймалися не тільки крізь просвіти, обрамлені деревними рослинами, але й на відкритих площах ділянок доріг.

У першому випадку, коли краєвид сприймається крізь просвіт, обрамлений світлими або темними деревами з ажурною або щільною кроною, увага зосереджується на окремій невеликій ділянці пейзажу. У результаті він надовго запам'ятовується.

У другому випадку, коли широкий пейзаж або глибока перспектива сприймається зі значного відрізка дороги, обрамлення не застосовується. Великі групи деревних насаджень, окремі декоративні дерева і чагарники в поєднанні з навколишнім фоном відкриті повністю і всією силою впливають на глядача.

У побудові пейзажу поляни можливо використання прийому показу її з різних ділянок дороги, з таким розрахунком, щоб вона сприймалася в новому сполученні рослин, завдяки чому створюється враження безлічі полян.

Дерева та чагарники, що обрамляють галявину по периметру, висаджуються щільно з тим, щоб створити суцільні зелені стіни, в яких влаштовують різних форм ніші, а також просвіти на сусідні ділянки. Дорогу, розташовану на галявині, надають вигнуту в плані форму, що дає можливість забезпечити послідовність розвороту пейзажу.

**Висновки.** Парк буде виконувати свої функції, якщо в ньому буде виражена своя специфічна краса, яка буде приваблювати людей для поїздки на велосипедах, прогулянки та активного відпочинку біля мальовничої природи. Виявлення простору в пейзажі при створенні куліс і використанні переднього, середнього і заднього плану, використання можливостей рел'єфу, послідовне сприйняття пейзажів та їх фрагментів, сприйняття архітектурних об'єктів – все це дає неповторність парку, заохочення відпочивати та рухатись.



## Література

1. В.А. Горохов. Зеленая природа города. – М.: Архитектура-С, 2005. – 528 с.
2. В.Н. Горбачев. Архитектурно-художественные компоненты озеленения городов. – М.: Высшая школа, 1983. – 205 с.
3. И.А. Косаревский. Искусство паркового пейзажа. – М.: Стройиздат, 1977. – 248 с.
4. В.А. Кучерявый. Природная среда города. – Львов: Вища школа, 1984. – 141 с.
5. В.А. Теодоровский, И.О. Боговая. Объекты ландшафтной архитектуры. – М.: Издательство Московского государственного университета леса, 2006. – 330 с.

## Аннотация

Рассмотрена целесообразность благоустройства велосипедных дорожек в парках городов. Предложено архитектурное планирование дорожной сети, последовательность раскрытия пейзажей на дорожках для велосипедистов, приведены варианты вертикальной планировки велотрасс, оформление полян для отдыха.

Ключевые слова: благоустройство велосипедных дорожек в парках, вертикальное планирование велотрасс, ландшафтное оформление велотрасс

## Abstract

Considered landscaping of bicycle paths in city parks. Proposed architectural planning of the road network, the sequence of disclosure landscape in lanes for cyclists are cycling options for grading, processing glades for rest.

Key words: landscaping of bicycle paths in parks, vertical planning cycling, landscape design cycling routes