

УДК 711.05

Куцина І.А.,  
*i.kutsina@gmail.com*, *orcid.org/0000-0002-1069-1680*,  
Ужгородський національний університет

## РОЛЬ ФУНКЦІОНАЛЬНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ У ФОРМУВАННІ ПІШОХІДНО-КОМУНІКАЦІЙНОГО КАРКАСУ МІСТА

*Досліджено взаємозв'язок функціонально-планувальної структури з пішохідно-комунікаційним каркасом міста на мікро-, мезо- та макрорівнях, враховуючи площинні, лінійні та точкові елементи, проаналізовано передумови формування і розвитку пішохідно-комунікаційного каркасу.*

*Ключові слова: пішохідно-комунікаційний каркас, концепція пішохідних зон, пішохідна зона, пішохідні простори, пішохід, пішохідна інфраструктура, організація пішохідного руху.*

Дослідження показують, пішохідні простори міста неоднакові й можуть бути виражені точковим потенціалом, величина якого обумовлена місцем розташування прилеглої території відносно: кваліметричних зон, що характеризують ступінь віддалення від центра міста; основних архітектурно-планувальних осей; найбільш важливих в історичному, естетичному, культурному значенні елементів (природного й антропогенного ландшафту [1]).

Містобудівна теорія й практика підтверджує, що значимість території підвищується в міру наближення до центра міста. Це знаходить відображення і в пішохідній розбудові безпечного середовища. Одним з основних і найважливіших структуроутворюючих елементів середовища міста є центр міста, що спричиняє рішення багатьох пішохідних зв'язків. У малих та середніх історично-сформованих містах зона центру [2] відображається неправильною формою, з вузькими вулицями і дорогами, обмежуючись вздовж основних магістральних вулиць, що формують головні архітектурно-планувальні осі.

Поряд із центром міста пішохідні простори також є засобом формування безпечного середовища міста. У малих і середніх історично-сформованих містах пішохідна складова міста являє собою **пішохідно-комунікаційний каркас** міста. В нього входять: магістралі загальноміського та районного значення, пішохідні вулиці, житлові вулиці, транспортні розподільні площі, площі транспортних комунікацій - автовокзалів, залізничних вокзалів, тунелі, мости, пішохідні переходи (підземні, надземні).

Пішохідно-комунікаційний каркас має свої ієрархічні рівні, обумовлені містобудівними аспектами функціонування міста. Він включає в себе (рис. 1)

**архітектурний каркас** ( вплив пам'яток архітектури та історико-туристичних маршрутів), **ландшафтно-антропогенний каркас** ( вплив природної домінанти, берегових схилів та рельєфу, ризик підтоплення територій, благоустрій територій природного ландшафту), **транспортний каркас** (стратегічні напрямки в'їзду до міста, основні радіальні напрямки, що ведуть до природної домінанти, основні кільцеві напрямки, лінійні пішохідні простори вздовж річки, головні транспортні вузли), **функціональний каркас** (вплив сільбищних територій, комунально-складських та промислових зон, вплив адміністративних та громадських центрів, вплив загальноміського центру).

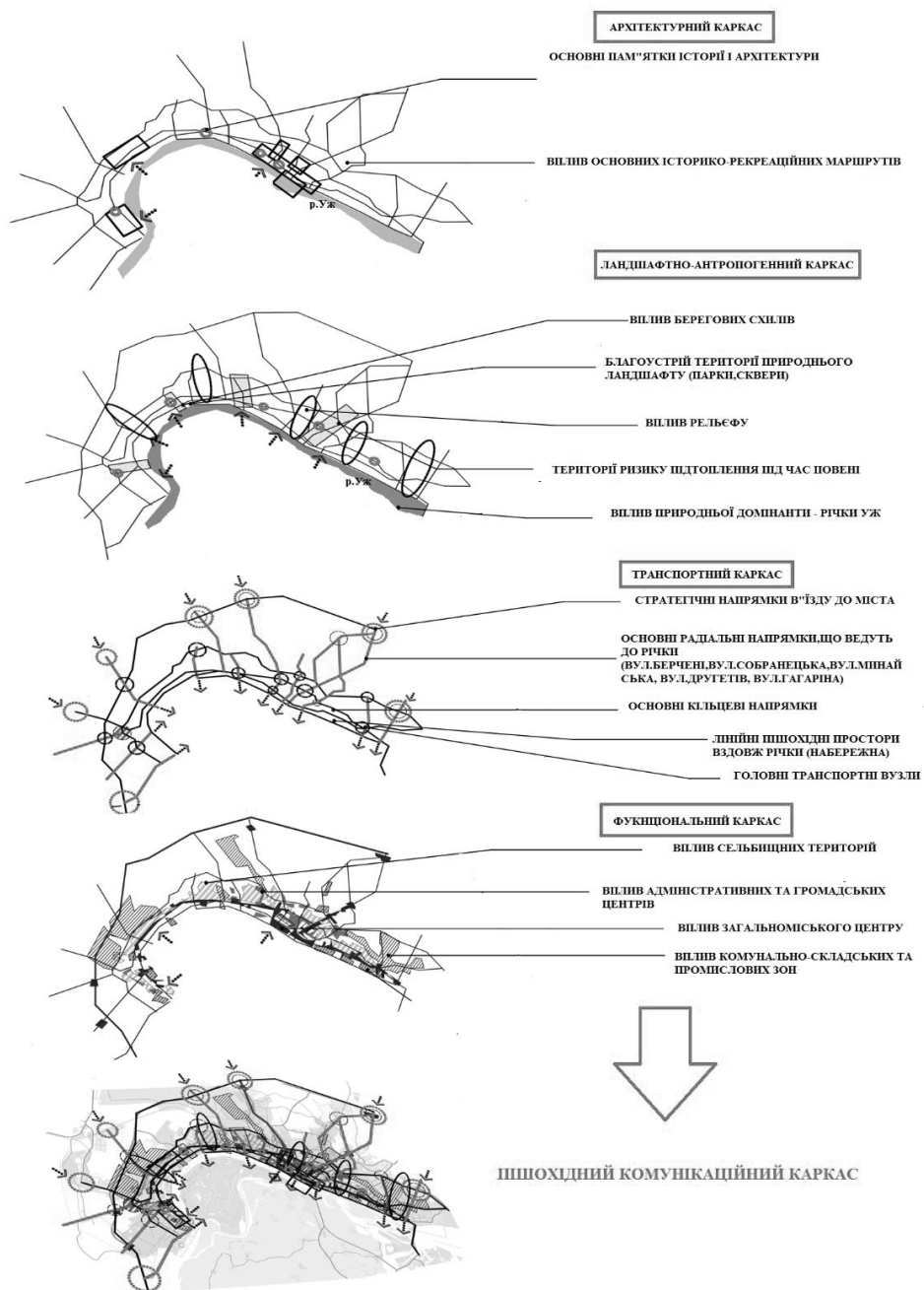


Рис.1. Структура пішохідного комунікаційного каркасу

Як у підсистему, крім центру в нього варто включити житлові території (квартал, мікрорайон, житловий район) і промислові території (промисловий район, локальні підприємства) [3]. Нарівні з центром міста велике значення у формуванні пішохідних зв'язків міста належить ландшафтно-рекреаційним територіям, які включають досить різноманітну номенклатуру об'єктів: міські парки, малі сади біля житлових, суспільних, і промислових будівель, сквери, бульвари, набережні. Формування пішохідних зв'язків на їхніх територіях здійснюється за рахунок використання зміщених фокусів тяжіння, і підкреслюються засобами ландшафтного дизайну, елементами геопластики, малими архітектурними формами.

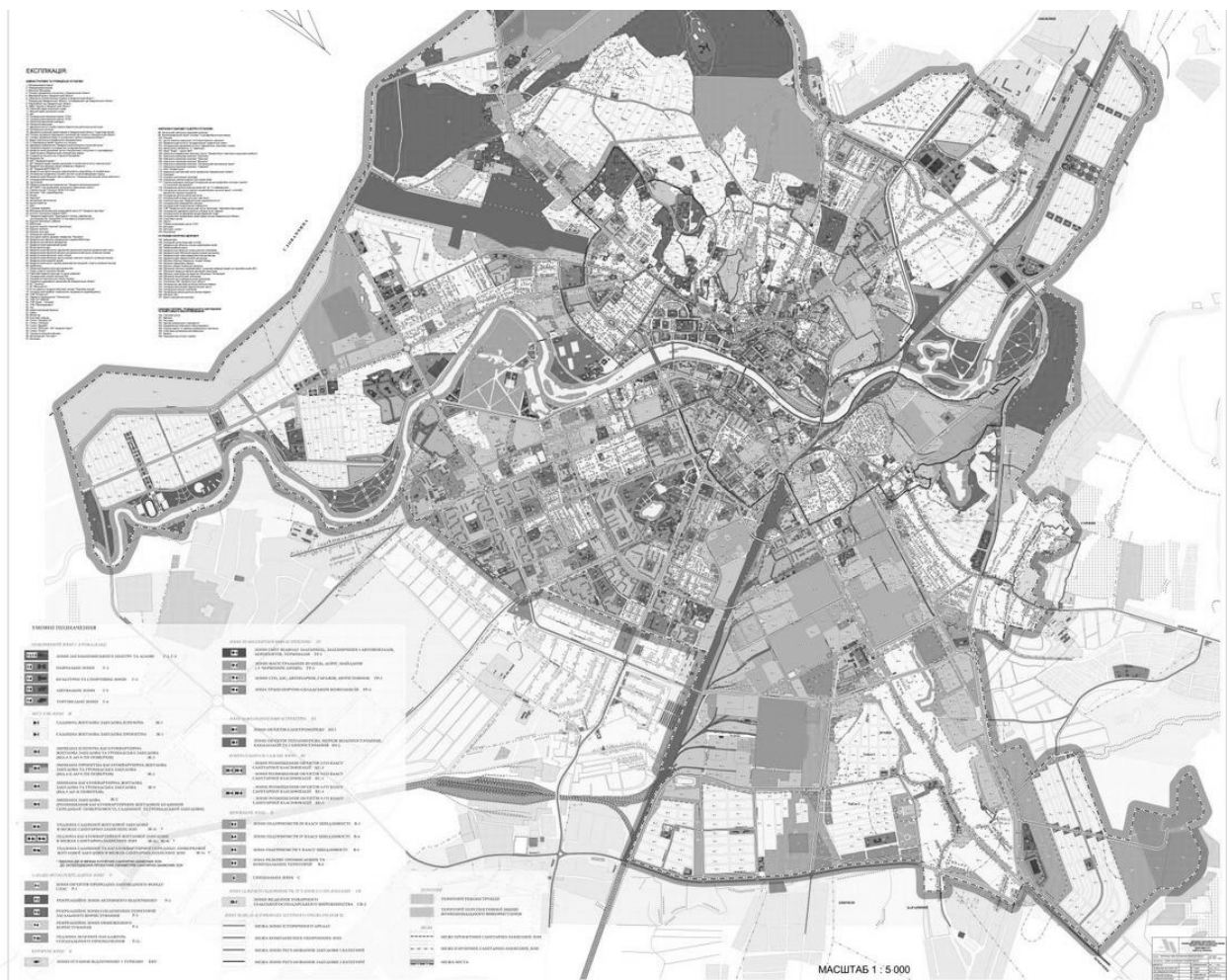


Рис.2. Функціонально-планувальна структура м. Ужгорода

Формування пішохідних зв'язків міста доцільно здійснювати з урахуванням характеру сформованої архітектурно-планувальної композиції міста, що обумовлена особливостями взаємозв'язку трьох компонентів: транспортно-пішохідної інфраструктури міста з підсистемою житлових і промислових територій, що формує "каркас" міста; міського центра та об'єктів ландшафтно-рекреаційної інфраструктури міста, що формують структуровану

"тканину" міста, адже створюють відповідні радіуси доступності і комфортності переміщення населення.

Але основним засобом виявлення й формування пішохідного середовища міста є саме комунікаційний каркас міста. Саме він чітко виявляє головні й другорядні осі - магістральні вулиці з вузлами тяжіння соціальної структури, роль яких виконують громадські, адміністративні будівлі. Система загальноміських магістралей чітко виявляє центр міста з унікальними архітектурними ансамблями, рекламою, системою візуальної комунікації. Загальноміські й районні магістралі поєднують і виявляють ієрархію повсякденного попиту - магазини, школи, дитячі дошкільні заклади і т.д.

До пішохідно-комунікаційного каркасу належать також площинні, лінійні і точкові елементи.

1) **Площинні елементи** (ареали пішохідної активності) – це пішохідні та транзитні площі, а також інші території, що мають історико-архітектурну цінність. Головні їхні завдання такі: відтворення основних природних домінантів міського середовища (гори, річки, море, природних ландшафтних особливостей), збереження архітектурних ансамблів, характерних для даного регіону, і виконання соціально-естетичних функцій.

2) **Лінійні елементи** (осі пішохідної активності) – це вулиці, провулки, алеї, пасажі, захисні смуги вздовж доріг та ін. Головне завдання: підтримка цілісності пішохідно-комунікаційного каркаса, забезпечення переміщення рухливості міського населення, виконання функціонального переміщення.

3) **Точкові елементи** (вузли пішохідної активності) – це транспортно-пересадочні вузли міст, що служать переходом від пішохідних до транспортних зон, а також елементами входу-виходу з будівель в пішохідних зонах.

При формуванні пішохідного комунікаційного каркаса виконуються враховуються такі умови [4]:

а) різноманітність вікового і функціонального складу пішохідних потоків, що сприяє структуризації пішохідних просторів, збільшенню пішохідної рухливості та ін.;

б) формування пішохідної гнучкості суцільної системи за допомогою цілеспрямованого розвитку і взаємного зв'язку її елементів, а також контакту з відповідними елементами комунікаційного каркаса;

в) оптимальна конфігурація пішохідно-комунікаційного каркасу з врахуванням архітектури, екології, транспортних, виробничих чинників, що сприяють виконанню каркасом не тільки пішохідної, а й функціонально-планувальної функції;

г) можливість майбутнього кількісного розгалудження пішохідного каркасу за допомогою включення в нього нових додаткових елементів.

Формуючи природний каркас міста, необхідно враховувати найбільш важливі принципи:

– цілісність побудови каркаса в генеральному плані (головні осі пішохідного каркаса повинні бути логічним продовженням тих або інших елементів транспортного каркасу приміських та прикордонних районів);

– взаємозв'язок елементів каркасу (каркас має являти собою сітку пішохідних осей, на перетині яких доцільно формувати великі пішохідні площі – громадські центри пішохідної концентрації);

– відносну автономність окремих частин каркаса (його елементи мають проникати в усі значні структури міста – житлові і промислові райони, транспортні вузли тощо);

– функціональна відповідність каркаса конкретним історичним, природним і економічним особливостям міста, що має відображатися як у формуванні структури каркаса, так і його транспортних характеристиках;

– одночасне формування пішохідного комунікаційного каркасу з міською забудовою як частини архітектурно-планувальної структури міста.

Структуру природного каркаса міста можна умовно поділити на макро-, мезо- і мікроструктуру.

**До макроструктури** належать пішохідні простори великих торгових і адміністративних центрів, житлових масивів, промислових районів, вузлів зовнішнього транспорту. Оскільки у часі відбувається процес злиття великих і малих міст, макроструктура природного каркаса має тенденцію мозаїчності в своїй будові.

**Мезоструктуру** характеризують пішохідні вулиці, проспекти, алеї тощо. У старих частинах міста можна виділити два типи таких структур – міжквартальні і внутрішньоквартальні (зокрема історико-туристичні маршрути).

**Мікроструктура** пішохідного комунікаційного каркасу передбачає особливості пішохідних переходів, організації окремих ділянок руху пішоходів через комунікації (мости, шляхопроводи і т.д.).

### Список використаної літератури:

1. Закирова Ю.А. Градостроительная реконструкция системы пешеходно-прогулочных пространств в центральной исторической части города»: Автореферат дис. канд..архит. 18.00.04. – КГАСУ.- Москва: 2009.
2. Буга П.Г. Организация пешеходного движения в городах: учеб. пособие для вузов / П.Г. Буга, Ю.Д. Шелков. –М.: Высш. школа, 1980. – 232 с.

3. Осиченко Г.О. Принципи організації системи пішохідно-прогулянкових просторів міста// Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Науково-технічний збірник. - Вип.40. - К.: КНУБА,2015.- С. 260-267.
- 4.ДБН 360-92\*\* Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. Введ. 19.03.2002. – К.: Держбуд України, 2002. – 122 с.
5. ДБН В.2.3-5-2001. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів. – К.: Держбуд України. 2001. – 50 с.

Куцина И.А.,  
Ужгородский национальный университет

### **РОЛЬ ФУНКЦИОНАЛЬНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ В ФОРМИРОВАНИИ ПЕШЕХОДНО-КОММУНИКАЦИОННОГО КАРКАСА ГОРОДА**

Исследована взаимосвязь функционально-планировочной структуры с пешеходно-коммуникационным каркасом города на микро-, мезо- и макроуровнях, учитывая плоскостные, линейные и точные элементы, проанализированы предпосылки формирования и развития пешеходно-коммуникационного каркаса.

Ключевые слова: пешеходно-коммуникационный каркас, концепция пешеходных зон, пешеходная зона, пешеходные пространства, пешеход, пешеходная инфраструктура, организация пешеходного движения.

Kutsyna I.A  
Uzhhorod National University

### **THE ROLE OF FUNCTIONAL-PLANNING STRUCTURE IN THE FORMATION OF THE PEDESTRIAN-COMMUNICATION FRAMEWORK OF THE CITY**

The interconnection of the functional-planning structure with the pedestrian-communication framework of the city on the micro, meso- and macro levels, taking into account plane, linear and precise elements, is investigated, the preconditions of the formation and development of the pedestrian-communication framework are analyzed.

Key words: pedestrian-communication framework, concept of pedestrian zones, pedestrian zone, pedestrian areas, pedestrian, pedestrian infrastructure, pedestrian movement organization.