

УДК 711.05

Ю. М. Старжинський

Аспірант Київський Національний університет будівництва та архітектури

СУЧАСНИЙ СТАН АРХІТЕКТУРНО – ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПІШОХІДНИХ ПРОСТОРІВ ВЕЛИКИХ ТА СЕРЕДНІХ МІСТ УКРАЇНИ

Анотація в статті розглядається важливість організації сучасних міських пішохідних просторів як планувально-композиційного елемента будь-якого міського середовища. Наведений аналіз сучасного стану пішохідних просторів, які концентрують в собі ряд важливих функцій з метою покращення умов якості життя міського населення. Дослідження ґрунтувалось на вивченні теоретичного та методологічного досвіду організації пішохідних просторів на території сучасної України та за її межами.

Ключові слова: пішохідний простір, фактори організації.

Постановка проблеми. Усі містобудівельні розробки концентрують свою увагу навколо крупних проектів, які пов'язанні з розселенням, організацією транспортної мережі, функціональним зонуванням міських територій та динамікою розвитку населених пунктів, збереженням навколишнього середовища тощо. Кожна з цих проблем є по своєму важлива та актуальна, але всі вони є не менш важливими, ніж правильна організація пішохідної мережі. Розуміючи це, більшість світових науковців продовжують залишатися осторонь та не бажають досліджувати всю важливість проблеми, яка виникла. В цій статті ми спробуємо порушити окремі аспекти цього питання та віднайти нові методи покращення існуючого стану сучасного пішохідного простору наскільки це буде можливо.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Сьогодні дуже гостро піднімається проблема організації пішохідних просторів. Прогресивні європейські міста зіткнулися з конфліктом, який виник через захоплення міських територій масовим будівництвом офісно-громадських будівель та споруд, і завантаженням автомобільною продукцією, тим самим загнавши звичайну людину в глухий кут, обмеживши її в природних потребах пересування. Проблема організації сучасного міського пішохідного простору на території України та сусідніх країнах широко представлена у вітчизняній та закордонній літературі. Окремі роботи з теорії архітектури та містобудування дозволяють розглянути проблему пішохідних просторів у складі зазначених напрямів розвитку науки.

Теоретичною базою дослідження послужили науково-дослідні роботи:

- з проблем формування міського середовища та просторової організації містобудівних систем: Ю.Бондар, В.Єжов, В.Глазичев, А.Гутнов, П.Ричков, М.Бевз, В.Ніколаєнко, М.Дьомін, Т.Панченко, О.Слепцов, І.Фомін, Б.Черкес, В.Тімохін, О.Шило та ін.; - з проблеми формування середовища громадських просторів: С.Хасієва, В.Проскуряков, О.Лисенко та ін.; - з питань формоутворення міських пішохідних просторів та теоретичних основ архітектурної композиції: В.Валєєв, М.Гончаров, Г.Минервин, В.Шимко, Ю.Манусевич, А.Ромм та ін.

Дослідження та практичні поради таких вчених та архітекторів, як: Л.Лунц, О.Жирнов, В.Кармазін, З.Ніколаєвська, О.Колесніков, В.Курбатов, Ю.Закірова. стали поштовхом до аналізу та вирішення проблеми, пов'язаної з організацією та проектуванням пішохідних просторів. Основна увага приділяється влаштуванню у містах та новостворених житлових районах рекреаційних територій та пішохідних просторів. У цих працях розглядаються проблеми відношення людини в умовах міського середовища шляхом поєднання природного і штучного середовища.

Мета статті. Виявити основні проблемні аспекти формування сучасного пішохідного простору та віднайти можливі варіанти покращення і вирішення зазначеної проблеми.

Основна частина. Розвиток міського пішохідного простору тісно пов'язаний з впливом на нього цілого ряду цивілізаційних тенденцій розвитку: глобалізації, урбанізації, енергозбереження, інформатизації, демографічного вибуху, технологічного розвитку, екологічної проблематики та суспільства і його знань тощо.

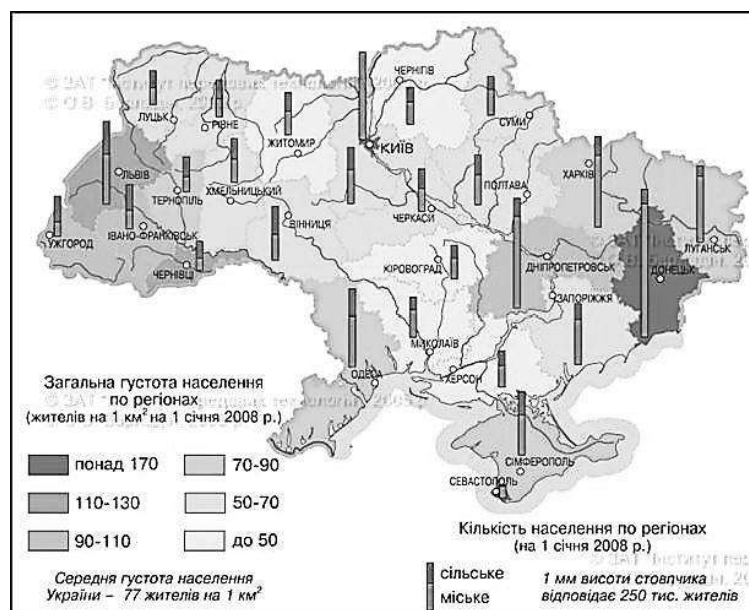


Рис. 1. Урбанізація. Загальна густина населення України.

На початку ХХ ст. коли в Україні відбулась індустріалізація (створення промислового виробництва), відбувся перерозподіл рівнів урбанізації міст. Найвищі рівні спостерігаються в Донецькій, Дніпропетровській, Луганській областях тощо (90 %, міста східної України), а найнижчі, на заході держави: Закарпатська, Чернівецька, Тернопільська області (40 %) тощо. В умовах загальноекономічної кризи спостерігається відтік величезної кількості інвестицій на прогресивне відтворення промисловості, тим самим призупинивши на тривалий період розвиток житлового будівництва та вдосконалення середовищного простору.

В 80-их роках ХХст. в містах України спостерігається поступове відновлення містобудівного проектування, створюються відповідні нормативні документи, масово розробляються типові проекти житлових районів, запроваджуються програми вдосконалення міського простору, Україна набуває статусу незалежної самостійною держави. За період з 1897 по 2005 рік чисельність міського населення зростає з 4,6 млн.осіб до 32 млн.осіб і надалі продовжує зростати. Організація пішохідного простору житлових районів стає не просто композиційно – планувальною особливістю а першочерговою необхідністю для міського населення.

Розглядаючи окремі житлові райони крупних та середніх міст України, які почали формуватись в другій половині ХХ ст. (Луцьк, Рівне, Житомир, Вінниця, Хмельницький, Тернопіль, Івано-Франківськ, Чернівці та Львів), ми зіткнулись з рядом особливостей та можемо виділити декілька визначальних чинників, які впливають на архітектурно-композиційну організацію житлових районів та окремих його складових (пішохідних просторів): 1. *Природні умови місцевості* (рельєф, клімат, зелені насадження, водойми тощо); 2. *Характер міста та його генеральний план* (розташування житлових районів, напрям основних магістралей, зв'язок районів між собою тощо).

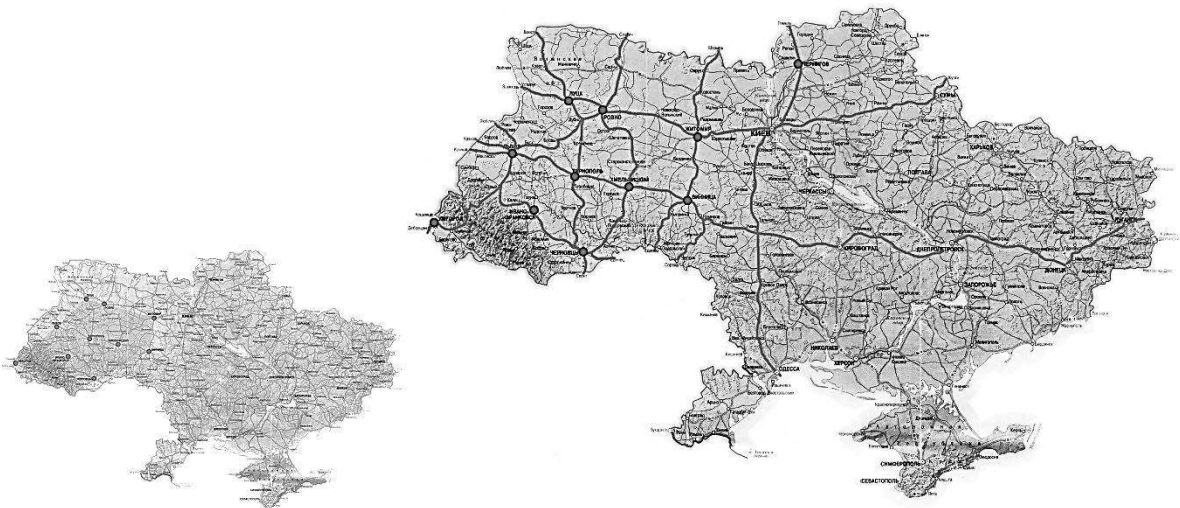


Рис.2 Територіальні межі дослідження. Великі та середні міста України.

За рахунок місцезорозташування в плані міста спостерігається відмінність в архітектурно-просторовій композиції житлових районів, яка пов'язана з окремим загальнокомпозиційним та масштабним вирішенням цілого міста, умовами та традиціями [2]. Нові пішохідні простори починають проектуватись з можливістю відповідати масштабу оточуючого середовища, не порушуючи існуючої містобудівної структури і силуету центра міста та його нових житлових районів, при цьому не втрачаючи ознак своєї сучасності як в функції так і в образному відображенні, опираючись на існуючий містобудівельний досвід.

У вітчизняних нормативних документах (СНиП, ДБН) відсутня чітка класифікація пішохідних вулиць по категоріям, відсутність показників щодо їхньої пропускної здатності та відповідним проектним параметрам. ДБН В.2.3 – 2001 «Улицы и дороги населенных пунктов»[10] дає лише загальну типологічну класифікацію вулиць та їх елементів, а це є недостатньою інформацією для організації міських пішохідних просторів. Відсутнє навіть стале визначення пішохідного простору, як незалежного містобудівного утворення. Як наслідок, недорозвинена державна містобудівна політика, та брак технологічних розрахунків призвели до запозичення європейського досвіду проектування та організації пішохідних просторів житлових районів, замість створення власних моделей покращення урбанізованого середовища відповідного до вітчизняних традицій, кліматичних та соціально-економічних умов життя населення України.

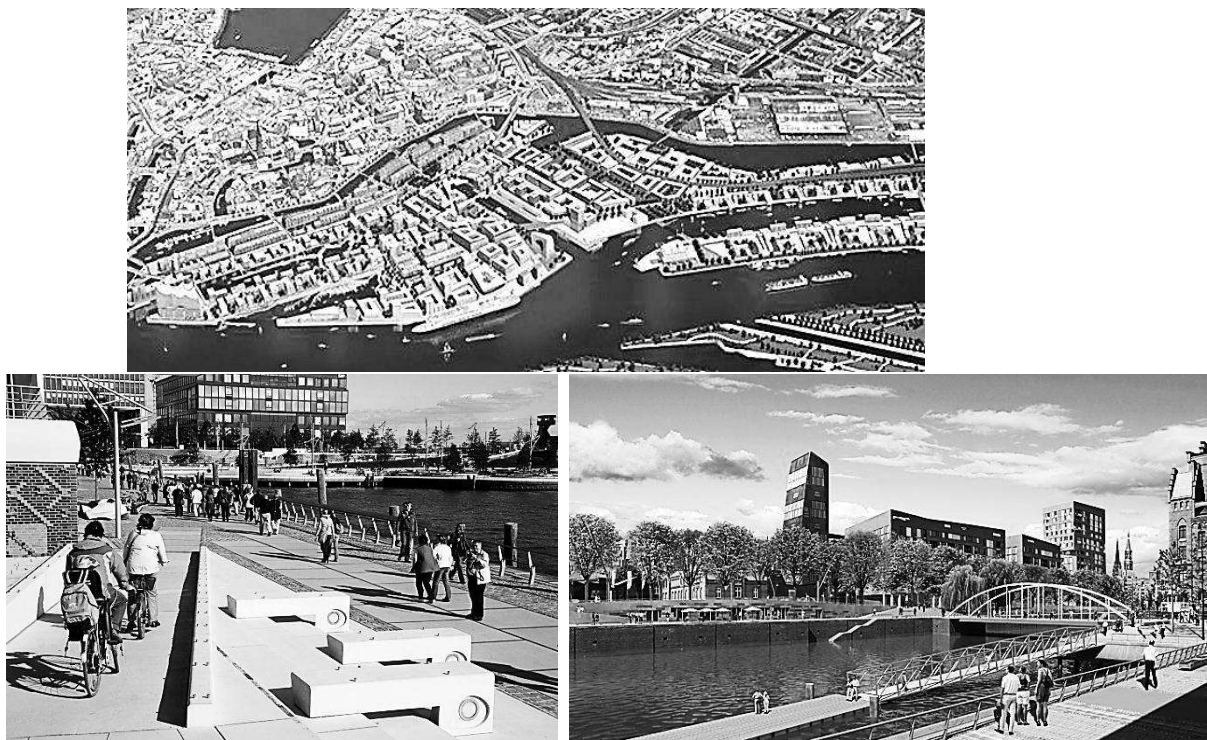


Рис.3. Організація пішохідних просторів Хафен - сіті (Гамбург).

На відмінну від нашої держави Європейські міста щороку організовують міжнародні конкурси щодо реконструкції та модернізації існуючого міського пішохідного простору та підлаштування його під потреби населення конкретного регіону. Цікаве вирішення архітектурної думки представлено в проекті Хафен-ситі (Гамбург) - реальний проект нового району зі змішаною забудовою, з високим процентом житла (155 га, 12000 чол.). Весь район перетинають громадські простори, зв'язані з багаточисленними ресторанами, магазинами, розважальними закладами. Більшу частину району займають громадські парки, приватні сади, площі та променади, відкриті для публіки приватні прогулянкові території.

Для захисту від повені пішохідні вулиці Хафен – ситі підняті до 7,5м над рівнем моря. «Терраси Магеллана» розбиті на три рівня: причали на воді, площадки для відпочинку на відмітці 4,5 м. та променади на висоті 7,5 м. Велика роль в штучному ландшафті відводиться озелененню.

Ще одним цікавим проектом є концепція створення образу Лондона. Ідея має за мету перетворення вулиць в місця, придатних до прогулянок і святкового відпочинку. Відбулось зміщення балансу сил в сторону пішоходів шляхом введення плати за в'їзд в центральні частини міста. За рахунок цього частково фінансувалось створення благоустрою громадських просторів. З вулиць були забрані додаткові бар'єри, покладене сучасне високоякісне покриття, реконструйовані фасади будівель. Продумана система орієнтації дозволила зробити прогулянки по місту зручними як для туристів так і для мешканців Лондона.



Рис.4. Модернізація пішохідного простору. Трансформація паркового простору Джубілі Гарденс (Лондон)

Пішохідні вулиці, які складають основу системи пішохідного простору, забезпечують пішохідний зв'язок з місцями праці та періодичного обслуговування, як в межах житлових районів так і в межах громадських центрів[11]. Сучасні пішохідні простори за своїми просторовими параметрами

можна поділити на: *компактні, лінійні або розосереджені*. Компактна схема характеризується короткими внутрішніми зв'язками та не значним периметром зовнішніх границь. Лінійна схема – простори, які формуються вздовж автомобільних доріг. Розосереджена – простори, які не мають чітких територіальних меж і є об'єднуючою ланкою декількох житлових районів.

Дослідивши сучасні пішохідні простори житлових районів міст України ми виявили ряд факторів, які формують функціональну схему пішохідного простору. Кожен з цих факторів по своєму впливає на організацію міського середовища. Основними функціями пішохідного простору є – *орієнтація, комунікація, рекреація*. В планувальних та просторових схемах виявляється траєкторія руху та функціональні зв'язки. За рахунок взаємодії ряду факторів спостерігається: - формування нових потреб громадськості, що впливає на зміну спеціальних та додаткових функцій пішохідного простору (відпочинок, торгівля, розваги), - проведення разових або ж короткочасних масових дійств, - постійна зміна характеру використання корисних площ, у випадку коли одночасно відбувається декілька процесів.

До *інформаційно-есетичних* факторів можна віднести: необхідність мобільної зміни характеру сприйняття пішохідного простору та необхідність періодичної зміни загального вигляду пішохідного простору.

Фізичний фактор: - зміна фізичних параметрів процесів, визваних різною завантаженістю людського потоку; *природно-кліматичний фактор*: - необхідність підтримання кліматичних характеристик середовища, - постійна циклічність зміни дня і ночі. На основі виявлених характеристик відбувається перерозподіл основних задач, які виникають у вже сформованому міському середовищі.

Вулиці та дороги – елементи міста, що найбільш активно впливають на просторові уявлення його мешканців[8]. Історично сформований ріст міст, що викликав кардинальні зміни та трансформації вуличних просторів, ущільнення забудови та підвищення їх висоти, призвів до зниження ролі об'ємних орієнтирів, зв'язаних з системою вуличних перспектив. Беломесяцев А.Б. у своїй праці «Філософські основи архітектури» з-поміж чотирьох основних шарів, що мають різні ритми існування та такі які виникають в середовищі сучасного міста, найбільш стабільною структурною основою міського простору вважає мережу вулиць та великих монументальних будинків, що формують групи житлових районів. Цю стійку і відносно незмінну основу Гутнов О.Е запропонував називати міським каркасом, на відмінну від міської тканини, забудови простору між вулицями – важливого та невід'ємного елемента міського середовища.

Сьогодні в нормативних документах та методичних рекомендаціях з містобудівного проектування також недостатньо інформації щодо забезпечення нормального функціонування пішохідних просторів житлових районів. Відтак, все, що ми сьогодні спостерігаємо, є або непродуманим та випадковим, або ж підкореним естетичним законам проектування та композиції без глибокого аналізу та містобудівних розрахунків. Випадки продуманої організації пішохідних просторів спостерігаються дуже рідко.

Ромм А.П. у своїх дослідних працях акцентує увагу на тому, що в Росії спостерігається взаємодоповнення неправильно запроектованих пішохідних шляхів стихійними. В Україні виникає аналогічна проблема. Постійне пересування брудним та без відповідного благоустрою стихійними пішохідними просторами викликає у людей фізичний та психологічний дискомфорт. Згідно його тверджень, важливість пішохідної мережі визначається взаємодією з основними функціональними підсистемами: населенням, транспортною мережею, озелененням, житловою забудовою та системи об'єктів сфери обслуговування [1].

Дуже важливим етапом формування вдалого пішохідного простору є його поступове перетворення в межах міського середовища. Ян Гейл був одним з першим архітекторів, який в своїх теоретичних працях про пішохідне середовище сформулював поняття «сталого середовища».

Вважається, що у формуванні раціонального, естетичного та функціонально - організованого урбанізованого простору провідне місце займає так звана «сучасна західна модель міського планування», складена протягом ХХ ст. переважно у Англії, Німеччині та США. У розвинених західних країнах «міське планування» вважається «соціальною технологією», яка має змогу контролювати та спрямовувати розвиток різних просторових елементів, в тому числі і пішохідних просторів, з метою досягнення цілісного урбаністичного утворення [2]. В основному це законодавча база та проектна документація, основною метою якої є сформулювати уявлення «доброго» і «гарного» міста.

В кінці ХХ ст. світові міста почали рухатись до створення стабільного розвитку міського середовища. У системі ООН створенні структури, покликанні допомагати переходу до сталого розвитку (НАВІТАТ – Центр ООН по людських поселеннях, UEF – Форум по міському середовищу, UNEP – Програма ООН по довкіллю та ін.). У березні 1998 року уряд Москви, фонд довкілля UNEP, НАВІТАТ і Центр міжнародних проектів підписали угоду про здійснення Московського проекту сталого розвитку міст у рамках Всесвітньої Програми Стійких Міст. Москва, як одне з найбільших міст світу, робить енергійні заходи з переходу на шлях сталого розвитку [7]. За нею в ногу йдуть Україна, Білорусія та країни постіндустріального простору.

Тема здоров'я довкілля міст та їх жителів стає основною в діях відповідних організацій ООН (UNEP, UEF, HABITAT). Ще на конференції в Хельсінкі був затверджений план дій із здоров'я довкілля для Європи (ENAPЕ), як надійна основа для національних планів дій. Було запропоновано розробити погодженні національні плани дій з досягнення здоров'я довкілля (NEHAPs). На конференції в Лондоні (1999 року) розглядалась реалізація національних планів NEHAPs [7]. Для України був прийнятий План дій «Україна – ЄС» у 2005 році.

Ми повинні розуміти, що усі ці програми спрямованні на те, щоб людина більшість свого часу проводила на відкритому повітрі без шкоди здоров'ю, на покращення життєдіяльності населення та створення відповідних містобудівних умов для комфортного пересування міськими пішохідними просторами.

В Україні перші пішохідні вулиці були організовані протягом 1980-их років у містах Закарпаття: Ужгород, Мукачево, Берегові. Комплексне формування пішохідних зон розпочалось в Луцьку, Тернополі, Івано-Франківську.

Відомий теоретик архітектури сучасності Глазичев В. Л. виділив відпочинок з-поміж інших потреб людини і, відповідно, пішохідний простір (пішохідні вулиці, бульвари, парки, сквери) з-поміж інших міських просторів. Виявилось, що в ситуації відпочинку людині потрібне усе місто, принаймі, як можливість, якою він вільний скористатись або не скористатись на власний розсуд. Замкнути відпочинок в «зону» вдається тільки на папері. Якщо паперова схема має можливість втілення в дійсність, як сталося в більшості нових міст на зразок Тольяті, то тривалий вакуум у сфері дозвілля негайно починав позначатись на житті сімей, життя виробництва, життя усього міста [6].

Подібна ситуація міського дискомфорту спостерігається в більшості міст, які підпали під територіальні межі дослідження (Луцьк, Рівне, Житомир, Вінниця, Хмельницький тощо). Сучасний стан пішохідних просторів житлових районів цих міст свідчить, що у сучасній містобудівній політиці не все функціонує належним чином. Існуючу ситуацію у формуванні міського пішохідного простору українських міст варто вважати перехідною, характерною для періоду системної трансформації у всіх сферах суспільного життя. До 1990-их років відбувалось поступове зменшення ідеологічного державного впливу на архітектуру та містобудівельну організацію. Сьогодні цей процес дещо трансформувался. Відбувається формування пішохідного простору та архітектурного образу житлових районів у безпосередньому взаємозв'язку з суспільно-економічними змінами, зумовленими культурними тенденціями другої половини ХХ ст.

У Львові, Рівному, Тернополі тощо, останніми роками спостерігається «ущільнення забудови» житлових районів та центральної частини. Бажання інвесторів будь-де будувати житлові будинки змінює образ кварталів, ліквідовуються місця відпочинку, дитячі майданчики, сквери та відбувається перерозподіл пріоритетів між людиною та автомобілем. Умови пересування населення міськими територіями стають небезпечними за рахунок хаотичності забудови та обмеженої видимості, втрати функцій відпочинку та дозвілля. Новобудови формують незрозумілий силует, затіняючи інші забудови та створюють пішохідний простір, небезпечний для життєдіяльності населення. Все це виникає на підставі того, що в містах України не прийняті правила забудови. Проблема в тому, що їх немає кому розробити, втрачені містобудівні школи, кадри, зникає наука. Це є очевидним наслідком культурного і цивілізаційного відставання.



Рис.5. Приклад організації пішохідного простору в Тернополі та Мукачеві

Тімохін В.О в своїй книзі «Архітектура міського розвитку» зауважив, що сьогодні ще не склались більш-менш визначенні «погляди на інтеграцію просторово-часової організації і структури міста, не розроблені методи конструктивного аналізу, до кінця не сформована естетична доктрина міського середовища»[4], відтак, те середовище яке нас оточує сьогодні, є не досконалим, не стабільним і потребує доопрацювання. І якщо на організацію окремих містобудівних елементів виділяються кошти та розробляються нормативні вимоги та рекомендації щодо їхнього проектування та планування, то організація пішохідних мереж міста та його житлових районів залишається неопрацьованою в силу відсутності інтересу державної влади до цієї проблеми.

Ми всі розуміємо, що Україна протягом ХХ ст. стала урбанізованою територією, про що свідчить постійне зростання міського населення, яке переважно відбувалось за роки радянської влади разом з бурхливим розвитком промисловості, однак, ми також повинні розуміти, що нічого не відбувається просто так, а для глобальних середовищних змін необхідна містобудівна

революція, тобто зміна проектної документації, впровадження нових концептуальних моделей організації міського простору, в тому числі і пішохідного, прийняття відповідних законопроектів для подальшого збереження існуючого та організованої трансформації нового житлового середовища за рахунок ув'язки з пішохідно-транспортною мережею міст.

Посацький Б.С. у своїй монографії «Простір міста та міська культура», характеризуючи нинішній стан українських міст та окремих житлових районів, відзначає, що «...наші міста, орієнтуючись на людські потреби, стають щораз менш людськими. Потреби витісняють людей. Тут дедалі прикріше стає жити» [3].



Рис.6. Приклади організації пішохідного простору (закордонний досвід)

У багатьох містах збереглися історичні міські осередки, де традиційним залишається пішохідний рух. Потоки пішоходів загалом зосереджуються біля житла і у місцях концентрації інтересів. Висока інтенсивність пішохідного руху призводить до конфлікту з транспортним рухом. І саме через пошуки шляхів та форм взаємного узгодження інтересів транспорту та пішоходів в житлових районах призвели у другій половині ХХ ст. до формування пішохідних просторів. Якщо в історичних житлових районах це означає повернення до традицій, то в нових житлових районах міст потребує відповідного формування їхнього простору.

Проаналізувавши існуючий стан організації міського середовища в середніх та великих містах України, ми можемо виділити основні проблеми планування та організації пішохідного простору: 1. Недостатність в Україні теоретичних та методологічних розробок по проектуванню пішохідних просторів в сучасних умовах; 2. Дефіцит нормативної документації по проектуванню та організації пішохідних просторів нових районів великих міст; 3. Обмежена кількість вільних від забудови міських територій; 4. Відсутність інформації про потреби та можливості впливу пішохідних просторів на людину; 5. Часткова або повна приватизація міських земельних ділянок; 6. Відсутність повної інформації про сучасні зарубіжні аналоги, які б дозволили

покращити архітектурно – планувальні характеристики пішохідних просторів нових житлових районів.

За відсутності нормативного та законодавчого підґрунтя ми спостерігаємо створення нових пішохідних просторів, створення штучного середовища, безглузлого застосування в сьогоденні форм та систем, створених колись для інших життєвих цілей і в іншому кліматі. Більшість таких сучасних просторів не можливо пристосувати для виконання своїх функцій. Відбувається трансформація існуючих територій не за законами архітектури та містобудування, а за законами хаосу та економіки. Морріс В. підкреслив, що подібна тенденція призведе до занепаду архітектури [9]. І щоб цього не допустити, необхідні кардинальні зміни в законодавчій та містобудівельній практиках, модернізація єдиної архітектурної системи, яка б дозволила покращити якість життєдіяльності населення.

Висновок.

На сьогоднішній день питання організації таких просторів на території України, з врахуванням їх специфіки, залишаються мало вивчені. Стає актуальною розробка системи методичних засобів (методів, принципів та прийомів) архітектурно-просторового формування та організації сучасних пішохідних просторів. Впровадження запропонованих принципів формування пішохідних просторів сприятиме створенню більш комфортних умов внутрішнього середовища, підвищить рівень життєдіяльності населення, підвищить рівень будівельної галузі в цілому. Для покращення архітектурно-просторової організації пішохідних просторів житлових районів, необхідні розробки нових моделей вдосконалення пішохідного середовища, та механізмів щодо оцінки їх ефективності.

Література

1. Ромм А.П. Пешеходные сети.
2. Дідик В.В., Павлів А.П. Планування міст: Навчальний посібник. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2003. – 412с.
3. Посацький Б.С. Простір міста і міська культура (на зламі ХХ-ХХІ ст.): Монографія. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2007. – 208с.
4. Тімохін В.О. Архітектура міського розвитку. 7 книг з теорії містобудування. – К.: КНУБіА, 2008. -629с., 158 іл.

5. Посацький Б.С. Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування: навч.посібник. – 2-ге вид.,доп. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2011. – 368с.
6. Глазычев В.Л. Мир архитектуры. Лицо города. Гл.4 Формула — М.: Молодая гвардия, 1990. — 351 с.
7. Тетиор А.Н. Устойчивое развитие. Устойчивое проектирование и строительство. — М.: РЭФИА, 1998. — 310 с.
8. Беломеляцев А.Б. Філософські основи архітектури / Інститут проблем сучасного мистецтва Академії мистецтв України. – Київ: ІПСМ АМУ, 2005. – 488с.
9. Боров Ю.Б. Критика современных буржуазных эстетических концепций. – М., 1977.
10. ДБН В.2.3 – 2001 «Улицы и дороги населенных пунктов».
11. Кашкина Л.В. Основы градостроительства. М: «ВЛАДОС», 2005.- 247с., 8 с. ил.

Аннотация

В статье рассматривается важность организации современных городских пешеходных пространств как планировочно-композиционного элемента городской среды. Представлен анализ современного положения пешеходных пространств, которые концентрируют в себе ряд важных функций с целью, улучшения условий качества жизни городского населения. Исследование основывалось на изучении теоретического и методологического опыта организации пешеходных пространств на территории современной Украины та за рубежом.

Ключевые слова: пешеходное пространство, факторы организации.

Annotation

In the article importance of organization of modern city pedestrian spaces is examined as plan-composition element be what city environment. Resulted analysis of the modern state of pedestrian spaces which concentrate in itself the row of important functions with the purpose of improvement of terms of quality of life of urban population. Research was based on the study of theoretical and methodological experience of organization of pedestrian spaces on territory of modern Ukraine and after its limits.

Keywords: pedestrian space, factors of organization.