

«ВУЛИЧНИЙ КАЛЕЙДОСКОП»

**ОСОБЛИВОСТІ ГАРМОНІЗАЦІЇ
СЕРЕДОВИЩА ВУЛИЧНОГО ПРОСТОРУ
ГОЛОВНИХ ВУЛИЦЬ МІСТА**

№ п/п	Зміст	стор
1	ВСТУП	3
2	РОЗДІЛ 1. Громадський простір як модератор поведінки людей	6
3	1.1. Вуличний простір - осередок публічності суспільного життя міста	6
4	1.2. Аналіз тенденцій планування вуличних просторів радянського періоду.	7
5	1.3. Порівняльний аналіз громадського простору проспекту Космонавтів та вулиці Замостянської у м. Вінниця	9
6	Висновки аналізу реконструкції вулиці Замостянської у м. Вінниця	22
7	Висновки аналізу реконструкції проспекту Космонавтів у м. Вінниця	23
8	РОЗДІЛ II. Потенціал громадського простору головних вулиць міста	23
9	2.1. Аналіз громадського середовища проспекту Юності у м. Вінниця	23
10	Загальні висновки дослідження	26
11	Розділ III. Концепція гармонізації вуличного громадського простору головної вулиці міста (на прикладі проспекту Юності у м. Вінниця)	27
12	Література	28
13	Додаток «А»	31
14	Додаток «Б»	32
15	Додаток «В»	36

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. В наш час зросла потреба у переосмисленні підходу до проектування міських вулиць, доріг, нагальна реконструкція яких вже давно назріла. І особливо це стосується простору вздовж вулиць і зокрема тих, що були запроектовані і збудовані ще у радянський період.

Вже більше як ціле близько століття людство органічно поєднало своє життя і переміщення у просторі за рахунок автомобіля. І сьогодні автомобілізація заповнила практично все середовище навіть те, яке первісно призначалось для людей. Таке явище створило дисгармонійні і навіть небезпечні простори в яких людині стало важко перебувати. Процеси комунікації людей - рух, спілкування, активний відпочинок, одне з найважливіших частин життя людини. При цьому пішохідність, як найприродніший спосіб пересування людини все ще не втратив своєї актуальності, не зважаючи на різні види транспортних засобів. Відомо, що людей притягують цікаві й атрактивні середовища. Саме такі, цікаві по своїй суті місця, організації, дизайну, якщо будуть включені в організаційну сітку пішохідного руху, можуть бути тим каталізатором, який спонукатиме людей до дії. Ось тоді, наскільки якісним, безпечним і комфортним буде таке середовище, в якому відбуватимуться ці процеси, залежатиме духовне та фізичне здоров'я людини.

Відтак, сьогодні постало завдання переосмислити проблему яка створилась у міському плануванні, містобудівній реконструкції. Організація цікавих міських вуличних пішохідно-громадських просторів сприятиме вирішенню транспортних, екологічних, соціально-комунікативних та культурних проблем міста і слугуватиме показником комфортності середовища. Це зобов'язує архітекторів трансформувати і гармонізувати місто, підпорядковуючи його під мешканців, утворюючи нову тріаду *«житло, вулиця, пішохідно-громадський простір»*. Таке середовище спонукатиме мешканців не тільки до фізичної активності, більшого комунікативного, спілкування, а також зберігатиме ресурси планети.

Мета дослідження полягає – у формуванні особливостей гармонізації міського вуличного простору архітектурно-дизайнерськими засобами.

Об'єктом дослідження – середовище вуличних просторів головних вулиць міста (радянської доби).

Предмет дослідження – архітектурно – розпланувальні вирішення структури вуличних просторів міст.

Межі дослідження - Територіальні – вулиці міста Вінниця – *проспект Космонавтів, та вул. Замостянської, проспект Юності.*

Часові - охоплюють період формування вулиць 50 - 80 років ХХ ст., та період реконструкції вулиць 2015-2019рр. - по наш час.

Задекларована мета дослідження зумовила :

Основні задачі дослідження:

- Провести натурні дослідження проспекту Космонавтів, Юності та вулиці Замостянської у м. Вінниця.

- Проаналізувати особливості проведених у свій час реконструкцій цих вулиць.

- Виявити позитивні і негативні результати реконструкцій цих вулиць у місті Вінниця.

- Проаналізувати і класифікувати закордонний досвід містобудівельних реконструкцій вуличного ареалу тотожних до головних вулиць міста Вінниці.

- Окреслити основні тенденції реконструкції вуличного середовища головних вулиць міст і трансформації його у зручний пішохідно-громадський простір.

Методика дослідження – полягала у проведенні дослідження вуличного простору головних міських вулиць, які були збудовані в радянський період, і реконструйовані у період з 2015-2019рр. Використані загально – наукові методи, а саме:

- *метод критичного аналізу* – огляду наукової літератури;

- *метод натурних обстежень* – проспекту Космонавтів, Юності, та вулиці Замостянської у м. Вінниця, (які були розбудовані в період радянської доби), фотофіксація окремих елементів середовищ ареалу цих вулиць;

- *емпіричний метод* дослідження, а саме – спостереження щодо експлуатації реконструйованих об'єктів проспекту Космонавтів, Юності, та вулиці Замостянської у м. Вінниця.

Метод порівняльного аналізу;

- вивчення зарубіжного і вітчизняного досвіду зразків вітчизняних реконструкцій головних вулиць міст, і середовища ареалу головних вулиць міст;

- *графоаналітичний метод*, застосовуючи Google maps для відтворення існуючої ситуації досліджуваного середовища ареалу вулиць міста;

- *метод експериментально-концептуального проектування*, а саме:

на основі проведених загально – наукових методів у дослідницькій роботі створено концептуальну модель пішохідно-громадського простору, на одній із головних вулиць міста Вінниці.

РОЗДІЛ 1. ГРОМАДСЬКИЙ ПРОСТІР - МОДЕРАТОР ПОВЕДІНКИ ЛЮДЕЙ

1.1. Вуличний простір як осередок публічності суспільного життя міста

Площі, проспекти, набережні, алеї, парки, тощо формують образ та дух міста загалом. Наявність цікавих, атрактивних громадських просторів міста визначають стиль, привабливість та якість життя містян. Змістовність такого середовища – одна з найважливіших якостей середовища життєдіяльності людини. Джейн Джекобс, теоретик міського планування, один з основоположників нового урбанізму, у своїй праці «Смерть і життя великих американських міст», на початку 1960-х років сформулював основні принципи (5 законів розвитку міста), за якими має жити та розвиватися місто [1].

1. Місто як якісна мережа. Мережа міста складається з об'єктів різного призначення: кафе, парки, тротуари, бібліотеки, набережні, магазини тощо. Тобто місця, де люди можуть спілкуватися, обмінюватися думками, ідеями.

2. Економія ресурсів. Саме життя у місті призводить до зниження споживання енергії та ресурсів. Чим більше розвинене місто, його інфраструктура, тим менше шкоди воно завдає довкіллю.

3. Зв'язаність просторів. Зв'язаність просторів міста має бути рівномірним (і обов'язково високою) по всій території міста. Тобто не повинно бути середовища, виключених із життя міста.

4. Усвідомлення мешканцями цінності міста. Люди повинні усвідомлювати цінність місця, де живуть, розуміти його значення. На думку Дж. Джекобса, міста мають бути красивими з архітектурної точки зору, на їх вулицях, у парках і т.д. має бути багато зелені. При цьому місто – не музей, це місце для життя, це середовище, що постійно розвивається.

5. Контроль міської спільноти над міським простором. Цей закон «хорошого міста» виростає із необхідності для кожного з нас мати певну кількість суспільного та особистого простору [1]. Ці принципи якнайкраще окреслюють завдання для сучасного розвитку громадських просторів міст.

Відомо, що вулиця завжди виступала осередком публічності і суспільного життя міста. Існує вплив громадського простору на суспільну поведінку городянина, на соціальні процеси міста. При цьому наявний тісний взаємозв'язок громадського простору із людиною, від якого залежить фізичний, духовний та естетичний комфорт перебування людини у цьому середовищі. Виявлення взаємозв'язків між публічним міським простором і поведінкою городян являється важливою і корисною інформацією, зокрема при реконструкції, гармонізації вуличного простору до запитів міських спільнот.

1.2. Аналіз тенденцій планування вуличних просторів радянського періоду

Планування вулично-дорожньої мережі радянського періоду характеризується перш за все орієнтованістю на комфорт автомобіля та водія. Згідно досліджень проф. Осиченко Г.О., у 50-70-х роках (третій та четвертий етапи розвитку пішохідних просторів) переважала ідеологія «Міста, доброзичливі до автомобіля» [2]. У 60-х роках автомобілі почали буквально завойовувати міста. У проектуванні пріоритетними були прийоми, що сприяли широкомасштабному використанню автомобілів. При цьому швидке зростання рівня автомобілізації у

містах спричинилось до ізоляції значних просторів від людей, які витісняють їх своїми автостоянками, територіями руху автомобіля, створюючи при цьому шум, забруднення атмосфери. І хоча ми сьогодні не уявляємо свого життя без автомобіля, і легендарний вислів «автомобіль – це засіб пересування» є все ще достатньо актуальним, та нарощення автомобілізації все більш негативно впливає на людину і середовище. Простір активних вулиць сьогодні здебільшого виконує роль транзиту, або ж чисто комерційну діяльність. Історично відомо, що у післявоєнний період (Другої Світової війни), тема відновлення зруйнованих війною міст була більш ніж актуальна, але й показова, де йшлося не просто про відновлення, а й перетворення, про зміну вигляду міст.



← Рис.1.Схема складових ареалу вулиці радянського періоду

При цьому важливо було визначитися, яким саме буде нове повоєнне будівництво у містах. У генпланах міст втілено прагнення забезпечити основні пріоритети – ширина проспектів та вулиць, які визначалась не тільки доцільністю безперебійного руху транспорту та пішоходів, але й ідеологічним спрямуванням – рівні, широкі вулиці і проспекти, які часто переростають у помпезні площі, як символ нового світлого життя. Як правило такі вулиці й проспекти оточені типовою одноликою і безвиразною архітектурою. Простір вздовж вулиць містив деякі громадські функції. Здебільшого це транзит пішоходів, зупинки транспорту, окремі трав'яні газони, тротуари, автостоянки проєктовані, або ж стихійні, проїзди у двори (рис.1). Частково у перших поверхах могла бути присутня громадська функція, здебільшого комерційна чи адміністративна. З функціональної точки зору, громадський простір у таких локаціях наповнений

чисто утилітарним характером. Та й архітектура такої забудови не спонукає мешканців міст до створення комунікаційних спільнот.

Відомо, що планування та дизайн середовища міських вулиць впливають на поведінку людей. Так відомий урбаніст Йен Гел, у своїй праці «Міста для людей» констатує «гарні міста – приємні для людей» [3]. Шляхом простого і ненав'язливого спостереження за пішоходами з'ясував, що повз невиразні фасади люди ходять швидше, ніж уздовж цікавої неординарної архітектури. Автор зазначає, що пішоходи менше зупиняються і повертають голови в сторони безликих будівель – натомість вони мчать уперед, намагаючись прорватися крізь сіру та знеособлену вулицю, сподіваючись побачити щось цікавіше.

1.3. Порівняльний аналіз громадського простору проспекту Космонавтів та вулиці Замостянської у м. Вінниця

На сьогоднішній день зростає потреба у переосмисленні підходу до проектування міських вулиць, а особливо тих, що були закладені у радянський період. Простір сучасних українських міст переповнений вулицями та проспектами, що виконують суто транзитну функцію для мешканця і потребують переосмислення його використання, задля відповідності принципу «доброзичливості до прогулянок – *walkability city*». Зокрема, у місті Вінниця ще до початку повномасштабного вторгнення росії 2022 року розпочався процес реконструкції колишніх радянських променадів, які не відповідають ні часу ні сучасним вимогам суспільства. Проведені дослідження показали, що окремі реконструкції вулиць і середовища вздовж цих вулиць носили здебільшого ремонтний характер і не принесли бажаного результату. При цьому, зігнорували простором який є в ареалі цих вулиць і, який міг би відігравати достатньо ключову роль громадських місць міста.

Для даганого дослідження було обрано два нещодавно оновлених променади – проспект Космонавтів (реконструкція відбулась у 2015-2017 рр.) та вулицю Замостянську (2017-2019 рр.).

Вулиця Замостянська – важлива просторова і транспортна вісь району Замостя, яка разом із проспектом Коцюбинського формує головні зв’язки в середині району та поєднує його з іншими частинами міста.

Перший етап дослідження полягав у проведенні порівняльного аналізу вибраних об’єктів (табл. 1).

Вихідні дані досліджуваних об’єктів

Табл 1

№ п/п	Найменування показника	Проспект. Космонавтів	Вулиця Замостянська
1.	Відстань від історичного центру міста Вінниця	5,4 км	2,3 км
2.	Ширина вулиці (в лініях фасадів прилеглих будинків)	50 – 85 м	45 м
3.	Довжина вулиці	1540 м	1040 м
4.	Присутність громадського транспорту вздовж вулиці	Відсутній	Трамвай, маршрутне таксі

Характеристики об’єктів та просторів є схожими, практично аналогічними. Вулиця Замостянська більш наближена до історичного прогулянкового центру.

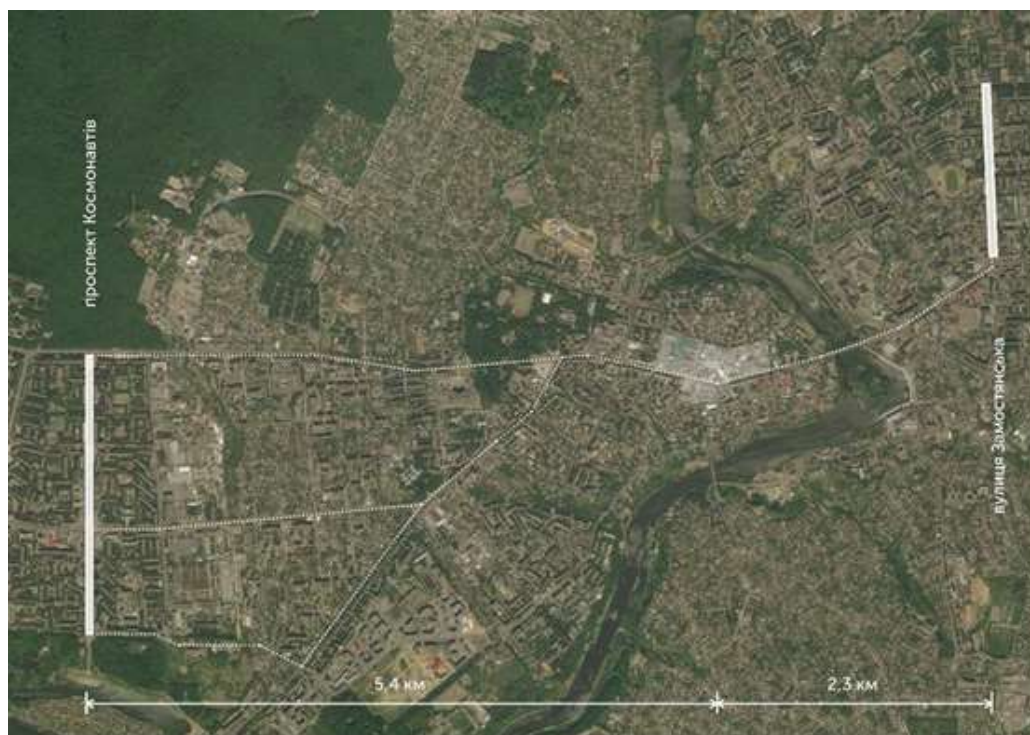


Рис. 2. Ситуаційна схема вул. Замостянська і проспекту Космонавтів у м. Вінниця. (авторське опрацювання)

Другий об'єкт дослідження - проспект Космонавтів, одна із головних осей спального району міста. Громадський транспорт перетинає Космонавтів у трьох точках, що робить його мобільним але й менш доступним для пішоходів (рис. 2).

Наступний крок дослідження – оцінка насиченості громадськими об'єктами та функціями просторів, що примикають до вулиці (рис. 3).

Громадське середовище вздовж проспекту Космонавтів – це в основному дитячі садки та школи. Проте, достатньо активно розвинена громадська функція в перших поверхах житлової забудови.

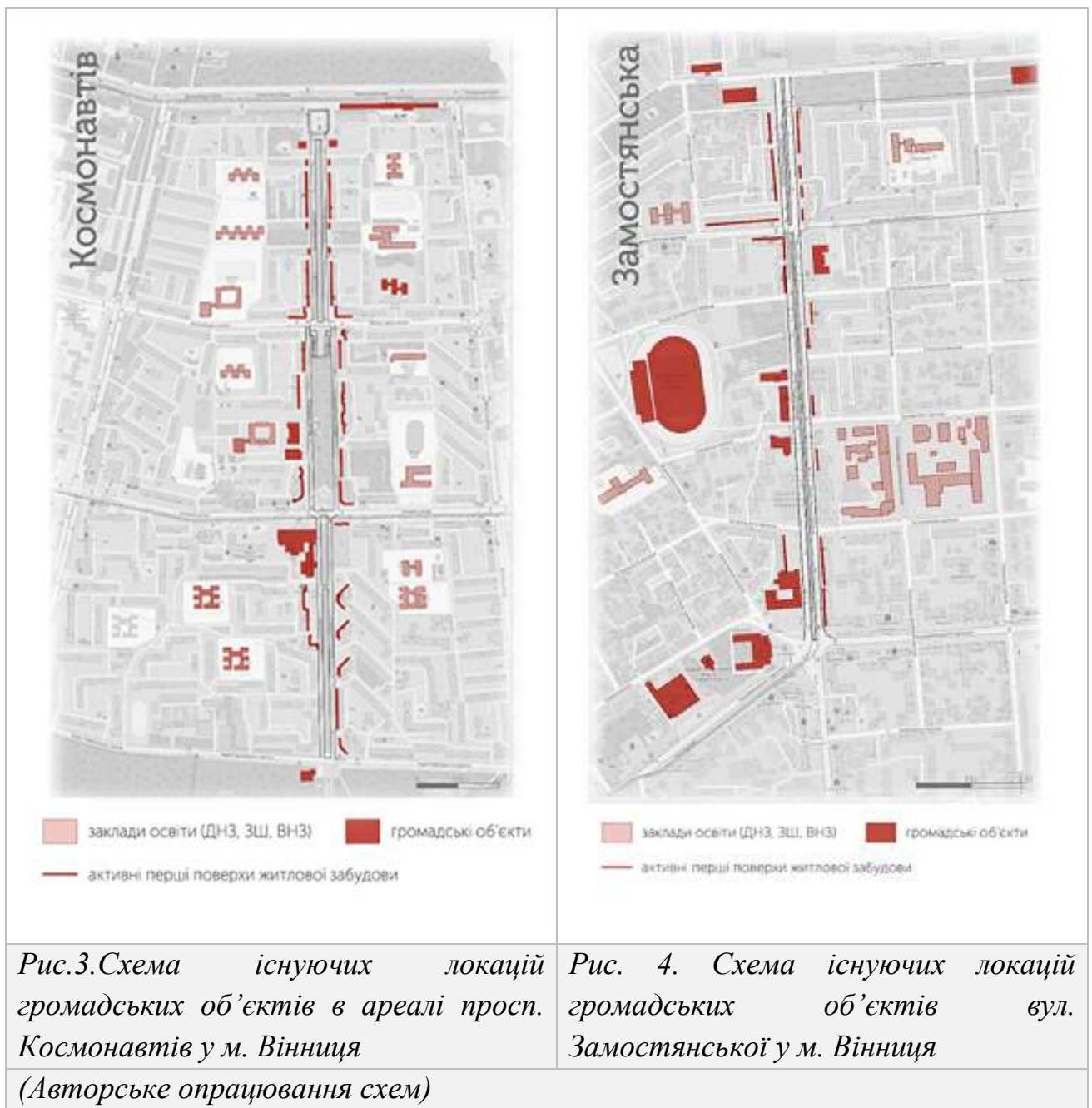




Рис.5. Фото вул. Замостянська до реконструкції [4].

До початку реконструкції вулиця Замостянська являла собою традиційно радянський проспект, шириною значного розміру, з автомобільним і громадським транспортом та трамвайними коліями. У центральній частині простору вулиці розташовувалась

пішохідна алея, яка мала би слугувати місцем прогулянок і, яка не користувалася популярністю у мешканців міста, окрім як місце трамвайних зупинок (рис. 5). Комплексна реконструкція вулиці Замостянська від площі Перемоги до вул. Стрілецька була проведена в 2018-2019 роках і включала заміну трамвайних колій, влаштування велодоріжок, впорядкування паркування, заміну озеленення на алеї та висадку 450 нових дерев, прокладання мережі дощової каналізації.



Рис. 6. Загальний вигляд на вул. Замостянську після реконструкції.[5].



Після реконструкції збережено планувальну схему вулиці, а саме (рис. 7) :

- транспортні осі – зменшивши площі полотна дороги;
- збільшивши ширину пішохідної центральної алеї поміж смуг вулиці, з цікавими елементами мощення, сидіннями, освітленням, заміну озеленення алеї та висадку 450 нових дерев ;
- влаштування велодоріжок;
- впорядкування паркування;
- підняття рівня дорожньо-трамвайного полотна у місцях зупинок до рівня тротуару, що стало зручнішим для пасажирів транспорту.

Проте, проблемними елементами реконструкції виявились (рис. 8);

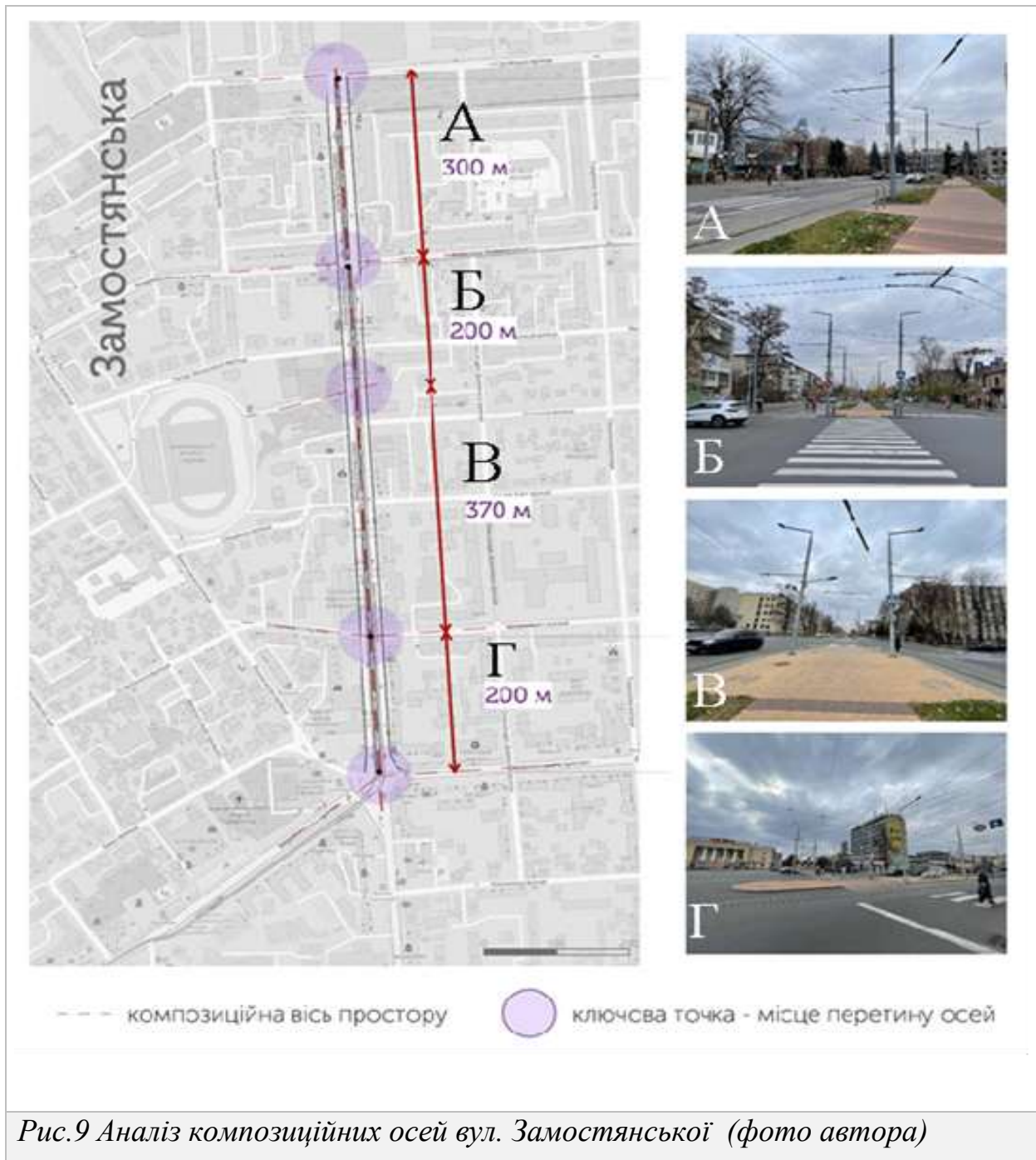
- нереалізовані зв'язки з об'єктами притягання, при цьому пасажирам необхідно перетинати автодорогу до місця посадки у транспорт - трамвай. Цей прийом є елементом небезпеки для людей. Окрім цього:
 - місця переходів не вирішені у взаємозв'язку із пішохідним рухом і доступ до громадських об'єктів вкрай утруднених;
 - наявність лінії трамваю відрізає центральний прогулянковий простір від активних тротуарів, і єдиного сценарію.

При цьому використання центральної частини вулиці становить лише транзит;
- організоване паралельне паркування вздовж вулиці створює додаткову перешкоду для формування мезопросторів.



Відтак, не зважаючи на проведену масштабну реконструкцію, проспект залишився як і в радянський період монотонним, а середовище вулиці сприймається довгим, нудним. Згідно досліджень фізіології людини, пустий і монотонно-сучний простір сприймається як дискомфорт і потребує стимуляції через короткі проміжки часу для позитивного сприйняття середовища (За М. Вармінгом) [6]. Простору вулиці бракує композиційних акцентів. До того ж центральна прогулянкова алея вулиці досить шумна через рух автомобілів та трамваю. Облаштування різнорівневого озеленення частково ізолювало б від дорожнього полотна.

Аналізуючи композиційні осі вулиці, виявлено п'ять точок, які могли б дозволити розділити променад на окремі локаційні місця для урізноманітнення середовища і до легшого сприйняття цих протяжних просторів вулиці (рис. 9).



Прилеглі до алеї простори не вирізняються композиційним і функціональним різноманіттям – місцями вони просто є пустими, бракує додаткових інтерактивних елементів малих архітектурних форм, різними сценаріями використання (рис. 10).



Одна з вузлових точок, яка є умовною входною брамою до пішохідного простору вул. Замостянської, - площа Перемоги (рис. 11) - 14.07.2022 зазнала значних руйнувань внаслідок ракетного удару російських військ. Найбільше постраждали будівлі, розташовані безпосередньо на площі - культурно-видовищний центр Будинок Офіцерів та колишній будинок побуду Ювілейний, що використовувався в основному як площі оренди для малих бізнесів (рис. 12).

На початку 2023 року було запущено серію громадських обговорень щодо відновлення, а в березні 2023 активною громадськістю був запропонований варіант проєкту пам'ятника та скверу пам'яті (рис 13).



Рис.11 Стан площі до ракетного обстрілу [14]



Рис.12 Руйнування 14 липня після ракетного удару [15]



Рис.13 Пропозиція щодо встановлення меморіалу за березень 2023 [16]

Потенціал вулиці Замостянської

В процесі аналізу вул. Замостянської було виявлено, потенціал розвитку пішохідного середовища – лінійній відгалуження у прилеглі простори – так звані «кишені» (рис. 14). На променах вулиці «нанизані» об'єкти загальноміського

значення – концертна зала, РАЦС, стадіон, центр адміністративних послуг, палац мистецтв та православний храм із прилеглими площами. Вулиця творить комунікаційну вісь від однієї з головних артерій міста – вул. Коцюбинського, що

сполучає історичний центр міста та залізничний вокзал.



Рис. 14. Прилеглі рекреаційні простори та потенціал розвитку пішохідного середовища вул. Замостянської

У цьому ареалі вулиці багато функцій які завдяки вмілому розпланування, дизайнерського вирішення простору «могли б створити місця зустрічей, спілкування, інсталяцій, тощо. Створити таке середовище так, щоб кожна міська функція стала

каталізатором їхньої взаємодії» [7]. Це вже на сьогодні існуючі локації із просторами скверу і палацом «Зоря», Храм св. Косьми і Даміана, Стадіон «Локомотив», РАЦС, будинок офіцерів, площа Перемоги. Всі ці об'єкти і простір навколо них, наповнюється мешканцями, на жаль, епізодично. Аналізуючи вуличний простір Замостянської після реконструкції, здавалось би, що через свою наближеність до історичного центру міста, наповненість громадськими об'єктами, вуличний простір Замостянської мав би стати більш відвідуваним мешканцями міста Вінниці.

Натомість інша ситуація на проспекті Космонавтів, який на сьогодні у своєму арсеналі має облаштування громадських просторів вулиць і є більш

насиченим об'єктами притягання, потенційно цікавими для містян-пішоходів (рис. 3). Саме до цього випадку, як найкраще підходять слова Йєна Гейла сказаного у вступному слові про творчість архітектора міста Курітіба - Жейме Лернера «...є багато хороших дизайнерських рішень, але дуже бракує чіткого планування з глибоким розумінням проблем, людей і місць» [7].

Проспект Космонавтів – одна із головних вуличних осей спального району міста. Громадський транспорт перетинає Космонавтів у трьох точках, що робить його мобільним але й менш доступним для пішоходів.

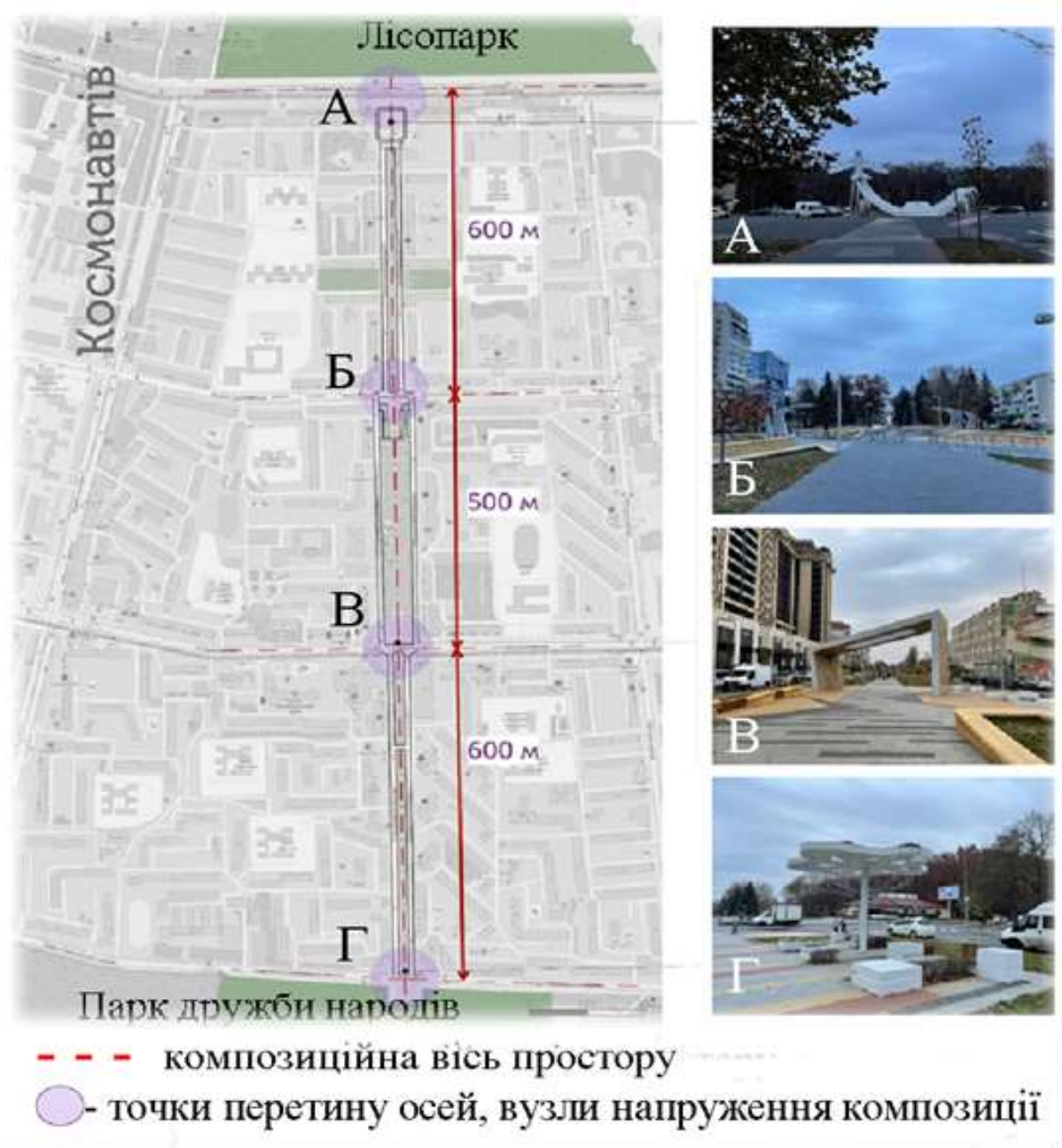


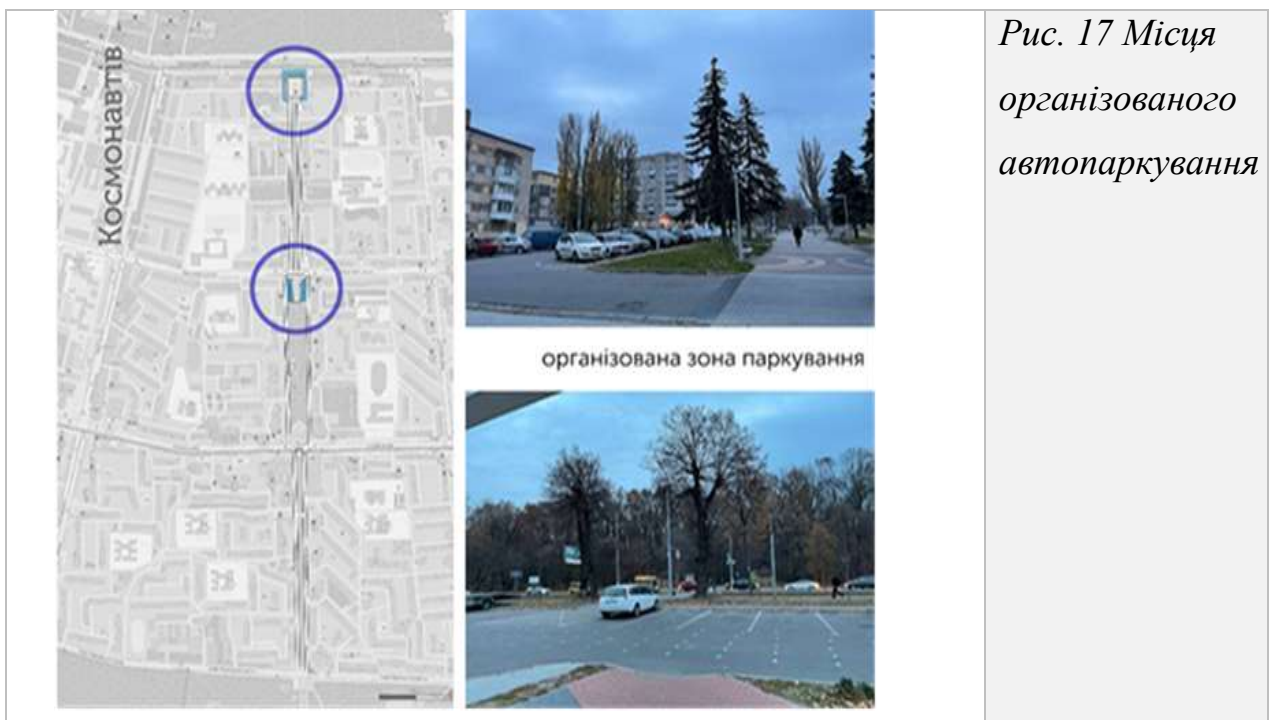
Рис.15.Аналіз композиційних вузлів пр. Космонавтів (фото автора)

Попри це, натурне дослідження (спостереження) засвідчило, що люди значно більше часу проводять з рекреаційною та комунікаційною метою у вуличному просторі проспекту Космонавтів, аніж у вуличному просторі вулиці Замостянської. Громадське середовище вздовж проспекту Космонавтів – це в основному дитячі садки та школи. Проте, достатньо активно розвинена громадська функція в перших поверхах житлової забудови (рис.3). Окрім цього, проспект Космонавтів сполучає між собою дві зелені території загальноміського користування – Лісопарк та парк Дружби народів (рис.15).

Пішохідно-прогулянковий простір проспекту розвивається лінійно, вздовж своєї осі із залученням прилеглих будинків, виступаючи комунікаційним коридором поміж зеленими зонами. У ході планувально-композиційного аналізу проспекту та перпендикулярних до нього вулиць виведено чотири ключових точки (рис. 12). При цьому кожен з композиційних вузлів виділений просторовим акцентом – малою архітектурною формою чи відпочинковою зоною (рис. 12). Таке рішення дещо «розчиняє» монотонність радянського планування проспекту, ілюзорно скорочуючи віддалі між перетинами бокових вулиць. Відтак, простір став інформаційнішим, естетичнішим, в якому пішоходу легше орієнтуватися у просторі. Окрім цього, лінійний поділ проспекту на три рівноцінні відрізки, сприймаються як три окремих простори. Які навіть відзначаються озелененням.

Простір променаду проспекту, вздовж всієї осі, насичений супутніми функціями: для активного відпочинку є ряд дитячих майданчиків у південній та центральній частинах, а також багатофункційна площа біля дитячої школи мистецтв «Вишенька» та два сухих фонтани у різних частинах проспекту (рис. 16). Для велосипедистів передбачено безпечну інфраструктуру у вигляді доріжок в межах променаду, відокремлену від пішохідної частини. Громадські вуличні простори проспекту Космонавтів виділяються більш атрактивним, естетичним наповненням середовища. Це і цікаве і різнобарвне мощення пішохідних хідників, які майстерно підкреслені малими архітектурними формами. Різні по функції зони відпочинку для дітей різного віку і місця відпочинку з лавочками, світильниками, смітниками. Окремі виносні патіо з приміщень кафе. Практично увесь простір

виконаний із врахуванням пересування людей з інклюзією. І все це доречно доповнює різновисоке озеленення простору.



Вздовж проспекту локаційно і розосередженно облаштовано дві зони паркування авто (рис. 17).

ВИСНОВКИ АНАЛІЗУ РЕКОНСТРУКЦІЇ ВУЛИЦІ ЗАМОСТЯНСЬКОЇ

Позитивні сторони реконструкції вулиці:

- Зменшення площі полотна дороги.
- Влаштування велодоріжок.
- Впорядкування паркування.
- Збереження і розширення площі пішохідної центральної алеї поміж смуг вулиці.
- Наповнення центральної алеї цікавими елементами мощення, сидіннями, елементами освітленням, заміна і додавання озеленення на алеї нових дерев.
- Заміна трамвайних колій.
- Підняття рівня дорожньо-трамвайного полотна в місцях зупинок до рівня тротуарного хідника, для зручнішого користування пасажирами.
- Прокладання мережі дощової каналізації.

Негативні сторони реконструкції вулиці:

- Сумнівним видається збережена планувальна схема вулиці, транспортні осі.
- Варто було б замінити планувальну схему, змістивши в одну сторону автомобільний і громадський транспорт. Таким чином з однієї сторони вивільнити більшу площу під пішохідний рух.
- Велодоріжки відсікаються від тротуару автопарковками.
- Смуга паркування перетинає велодоріжки.
- Доступ до центральної пішохідної алеї лише тільки після долаття автомобільного полотна по пішохідному переходу. Алею можна було б ліквідувати, натомість замінити планувальну схему вулиці, змістивши в одну сторону автомобільний і громадський транспорт, а площу алеї додати до збільшеного пішохідного простору.

ВИСНОВКИ АНАЛІЗУ РЕКОНСТРУКЦІЇ ПРОСПЕКТУ КОСМОНАВТІВ

Позитивні сторони реконструкції:

- Збережено планувальну схему проспекту.
- Влаштування велодоріжок.
- Впорядкування паркування.
- Наповнення при вуличного простору громадських місць цікавими елементами мощення, сидіннями, елементами освітленням, заміна і додавання озеленення на алеї різновисокого озеленення.
- Заміна трамвайних колій.
- Підняття рівня дорожньо -трамвайного полотна в місцях зупинок до рівня тротуарного хідника, для зручнішого користування пасажирами.
- Прокладання мережі дощової каналізації.

Негативні сторони реконструкції проспекту:

- В окремих місцях громадського середовища у благоустрою присутні сходинок, хоча є влаштовані пандуси. Варто було виконати все в одному рівні.
- Сумнівним видається збережена планувальна схема вулиці, транспортні осі.

РОЗДІЛ II. ПОТЕНЦІАЛ ГРОМАДСЬКОГО ПРОСТОРУ ГОЛОВНИХ ВУЛИЦЬ МІСТА

2.1 Аналіз проспекту Юності

Найбільш ефективним засобом гуманізації урбаністичного середовища являється метод середовищного методу проектування. Відтак, дизайнерське проектування являється сьогодні необхідністю і зумовлюється такими складовими: застосування комплексного підходу щодо вирішення виявленої проблеми; детальний аналіз існуючої ситуації, її просторових, екологічних, соціальних аспектів. Завдяки застосуванню такого проектного методу гармонізації, поєднуються у єдине ціле «людина» та «штучне середовище»[8].

На основі проведеного аналізу реконструкцій вулиць Замостянської і проспекту Космонавтів, та закордонного досвіду, для практичних проектних пропозицій було обрано проспект Юності, який також знаходиться у м. Вінниця. На цьому етапі спочатку досліджувалося середовище вулиці у цілому, як чинник, що впливає на характер дизайн-пропозицій щодо гармонізації громадського простору вулиці. Перш за все, було проаналізовано вихідні дані проспекту (Табл.2).

Вихідні дані досліджуваних об'єкта

Табл. 2

№п/п	Найменування	Показники
1	Відстань від історичного центру міста	6,1 км
2	Ширина вулиці (в лініях фасадів прилеглих будинків)	50-75м
3	Довжина вулиці	2060 м
4	Громадський транспорт вздовж вулиці	Маршрутне таксі

Виконано аналіз прилеглих громадських об'єктів (рис.18А), рекреаційних озелених територій проспекту та перспективи розвитку пішохідного простору (рис.18Б). Інфраструктура культурного та дозвілльєвого призначення включає в себе Проспект Юності, який сполучає озеленені території загального користування: Лісопарк, парк Дружби народів та музей-садибу М.І. Пирогова.

В процесі аналізу композиційних осей (рис. 19) було виявлено п'ять ключових точок, які потребують додаткового акценту для створення більш виразнішого середовища, у якому можна буде легко орієнтуватися, та створить більш цікавий композиційний простір проспекту. Також натурне дослідження вуличного простору проспекту Юності виявило, що серед проблемних місць даного променаду – досить невиразно і слабо розвинені відпочинкові зони. Особливої дисгармонії простору додає невдале розміщення автопаркування, що утруднює розвиток пішохідного і повноцінного вуличного громадського простору і знижують привабливість громадських об'єктів для пішоходів (рис.20).

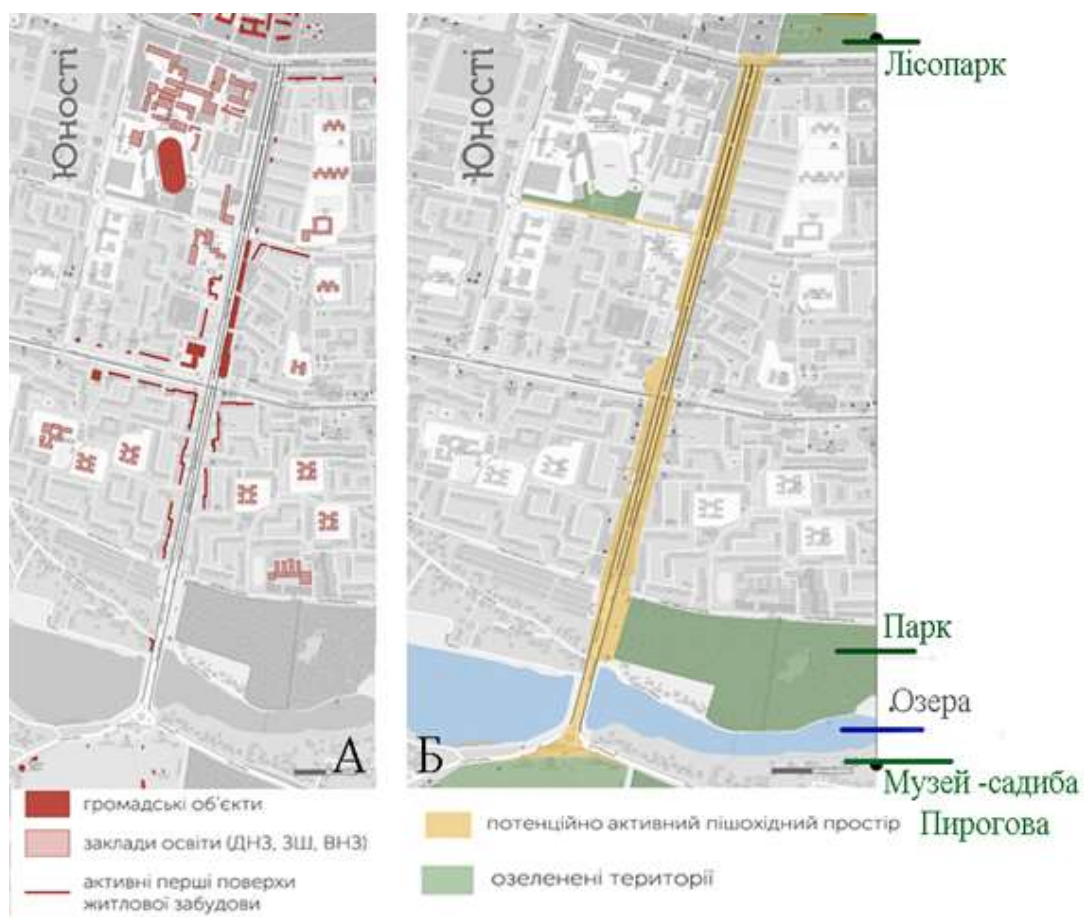
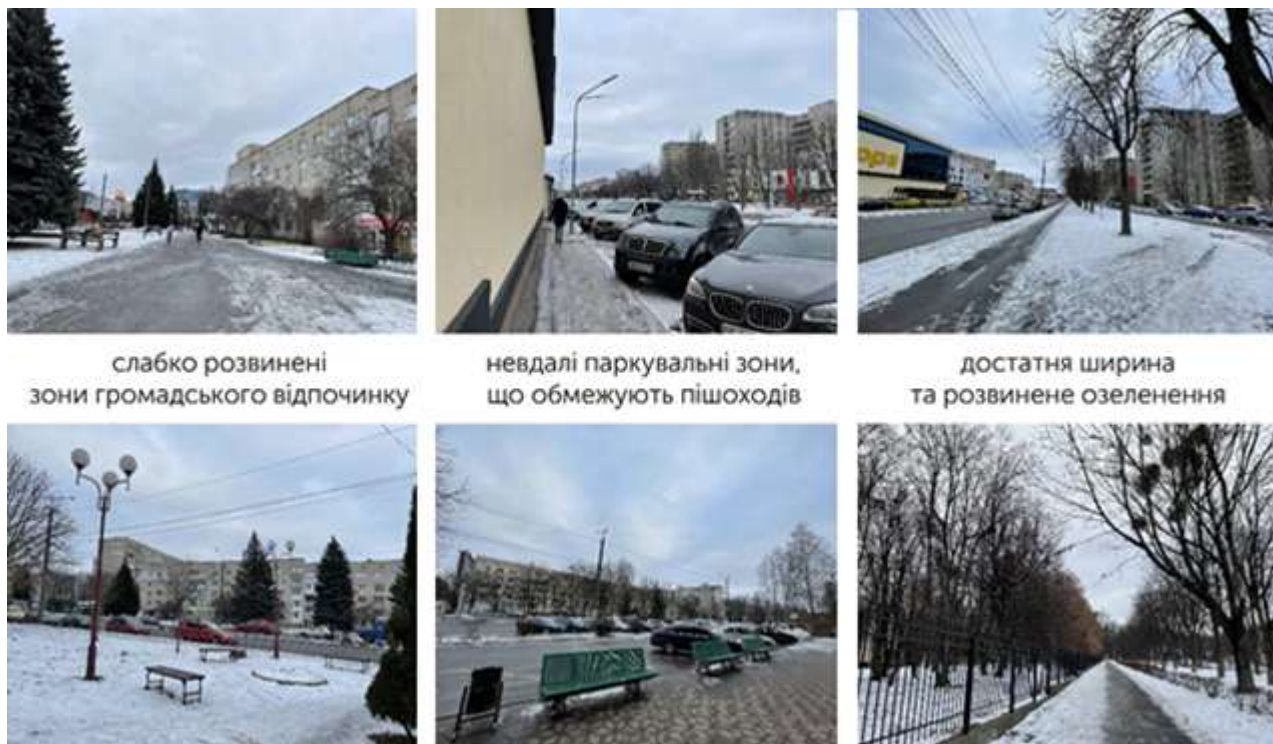


Рис. 18. Прилеглі рекреаційні простори та потенціал розвитку проспекту
 А) Прилеглі громадські об'єкти; Б) Рекреаційні озеленені території проспекту та перспективи розвитку пішохідного простору



Рис. 19. Аналіз композиційних осей проспекту Юності



слабко розвинені
зони громадського відпочинку

невдалі паркувальні зони,
що обмежують пішоходів

достатня ширина
та розвинене озеленення

Рис. 20. Дисгармонія простору – за рахунок розміщення стихійного автопаркування

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ ДОСЛІДЖЕННЯ

За матеріалами проведеного дослідження сформульовані підсумкові висновки. Дослідження сучасного ареалу міських вулиць з погляду середовищного дизайну дозволило сформувати цілісний погляд на вуличний простір, як актуальну та невід’ємну частину міського середовища.

1. Виявлено основні засади гармонізації сучасних вуличних просторів:

- прагнення до цілісності (єдність та взаємозв’язок між усіма компонентами просторових структур громадського середовища ареалу вулиці;
- прагнення гуманізації середовища (об’єкти проєктуються з урахуванням потреб міста, групи людей різних вікових категорій і особливостей, або в основі завдання лежить повага до особи людини та турбота про неї;
- прагнення до контекстуальності (використання ресурсу місцевої культури, міста, архітектурного оточення, матеріалів, природних особливостей, тощо;
- прагнення до обживання, використання простору містянами, гостями міста;
- створення багатофункціонального середовища, і інтеграції його у цілісний міський простір.

2. З'ясовано комплекс дизайн-засобів гармонізації вуличного простору, що включає в себе обладнання, візуальні комунікації, арт-об'єкти, засоби та технології ландшафтного дизайну.

3. Виявлено основні функції вуличного простору у сучасному місті: ділова, рекреаційна та комунікативна.

4. Розроблено проектні рекомендації щодо гармонізації вуличного простору на прикладі проспекту Юності у місті Вінниця.

РОЗДІЛ III. КОНЦЕПЦІЯ ГАРМОНІЗАЦІЇ СЕРЕДОВИЩА ВУЛИЧНОГО ГРОМАДСЬКОГО ПРОСТОРУ ГОЛОВНОЇ ВУЛИЦІ МІСТА (на прикладі проспекту Юності у м. Вінниці) (Графічна частина в додатках)

Аналізуючи існуючу ситуацію, запропоновано концепцію організації вуличних громадських просторів головних вулиць міста. Головне завдання якого полягає – підвищення якості життя мешканців міст через підвищення якості громадських просторів.

Для досягнення цієї мети вбачаються ключові положення середовищного дизайну, а саме:

- Покращення рівня екологічності середовища простору вулиць (збільшення кількості зелених насаджень, використання екоматеріалів та екотехнологій).

- Поліпшення естетичних і композиційних якостей об'єктів.

- Створення оригінальних, самобутніх громадських просторів вуличного середовища.

- Для оптимальної функціональності громадського простору вулиці слід враховувати інтереси всіх груп мешканців, пропонувати різні форми проведення дозвілля.

- Виважено облаштовувати автопаркування, не зашкоджуючи розвитку пішохідного руху для мешканців.



Рис. 21. Схема – Гармонізація середовища громадських привуличних просторів

ЛІТЕРАТУРА

1. Джекобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов / Пер. с англ.; 2-е изд., испр. – М.: Новое издательство, 2015. – 512 с.
2. 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.
3. Гел Й. Міста для людей / Пер. з англ. – К.: КЕНЕКШЕНС, 2020. – с. 186-190.
4. Замость <https://zamostia.vn.ua/lokatsiyi/zamostyanska/> Фото [електронний ресурс]. [Дата звернення 16.01.2022]
5. Замость <https://zamostia.vn.ua/lokatsiyi/zamostyanska/> Фото [електронний ресурс].

6. Varming Michael Motorveje i landskabet: Horsholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBi, by-planlægning, 12. Copenhagen. – 1970
7. Жейме Лернер Акупунктура міста . Львів 2016. С. 57
8. Трубіна, Е. Город в теории: опыты осмысления пространства / Е. Трубина. – К. : Новое обозрение города, 2011. – 520 с.]
9. Внешний вид и планировка городских улиц. <http://www.aao.com.ua/psychology-of-urban-space/>
10. Pedestrian Cities / Quality of Life// NEW URBANISM [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.newurbanism.org/pedestrian.html> [Дата звернення 28.01.2022]
11. Внешний вид и планировка городских улиц [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.aao.com.ua/psychology-of-urban-space/> [Дата звернення 28.01.2022]
12. Площа Перемоги [электронный ресурс]. Режим доступа: <https://kotsiuba.com/project/ploshcha-peremogi> [Дата звернення 08.04.2023]
13. Vinnytsia missile strikes [электронный ресурс]. Режим доступа: https://en.wikipedia.org/wiki/Vinnytsia_missile_strikes [Дата звернення 08.04.2023]
14. Приватна фейсбук-сторінка Володимира Затайдуха [электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid036rkv46eZ6fS1M3MQtrrN44ucBiDEURWe6hHAp87PJVbiy4yKpay2fURccTVUZtsxl&id=100008570318609 [Дата звернення 08.04.2023]



Космонавтів

Замостянська

*Рис. 21. Порівняння щодо використання громадських вуличних просторів
(фото автора)*

КОНЦЕПЦІЯ ГАРМОНІЗАЦІЇ СЕРЕДОВИЩА ВУЛИЧНИХ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ

(на прикладі проспекту Юності у м. Вінниця)

Головним завданням вирішення проблеми гармонізації середовища простору є пропозиція щодо виведення автомобільного руху у центр проспекту з переносом зеленої роздільної центральної смуги до тротуарів задля їхнього збільшення.

Наступним кроком – виділення велосипедних доріжок в межах пішохідного простору, проте з розділенням у вигляді озеленення задля максимальної безпеки як велосипедиста, так і пішохода.

Поділ достатньо широкого пішохідного простору на транзитну зону біля активних перших поверхів прилеглих будинків та рекреаційну зону в межах існуючого та оновленого озеленення дозволить одночасно стимулювати торгівлю та забезпечити привабливість вулиці як місця відпочинку.

В межах рекреаційної зони запропоновано виділити суто озеленені «кишеньки», місця спокійного відпочинку з лавами та шезлонгами із застосуванням газонної решітки та дитячі зони (з використанням технології «штучних пагорбів», гамаків та сіток).

У ключових точках перетину з іншими вулицями – встановити акцентні малі архітектурні форми, що стануть просторовими орієнтирами, а також встановити сухий фонтан як додаткове місце активного відпочинку.

КОНЦЕПТУАЛЬНА СХЕМА ФУНКЦІОНАЛЬНИХ
ЛОКАЦІЙ ГРОМАДСЬКИХ ПРОСТОРІВ

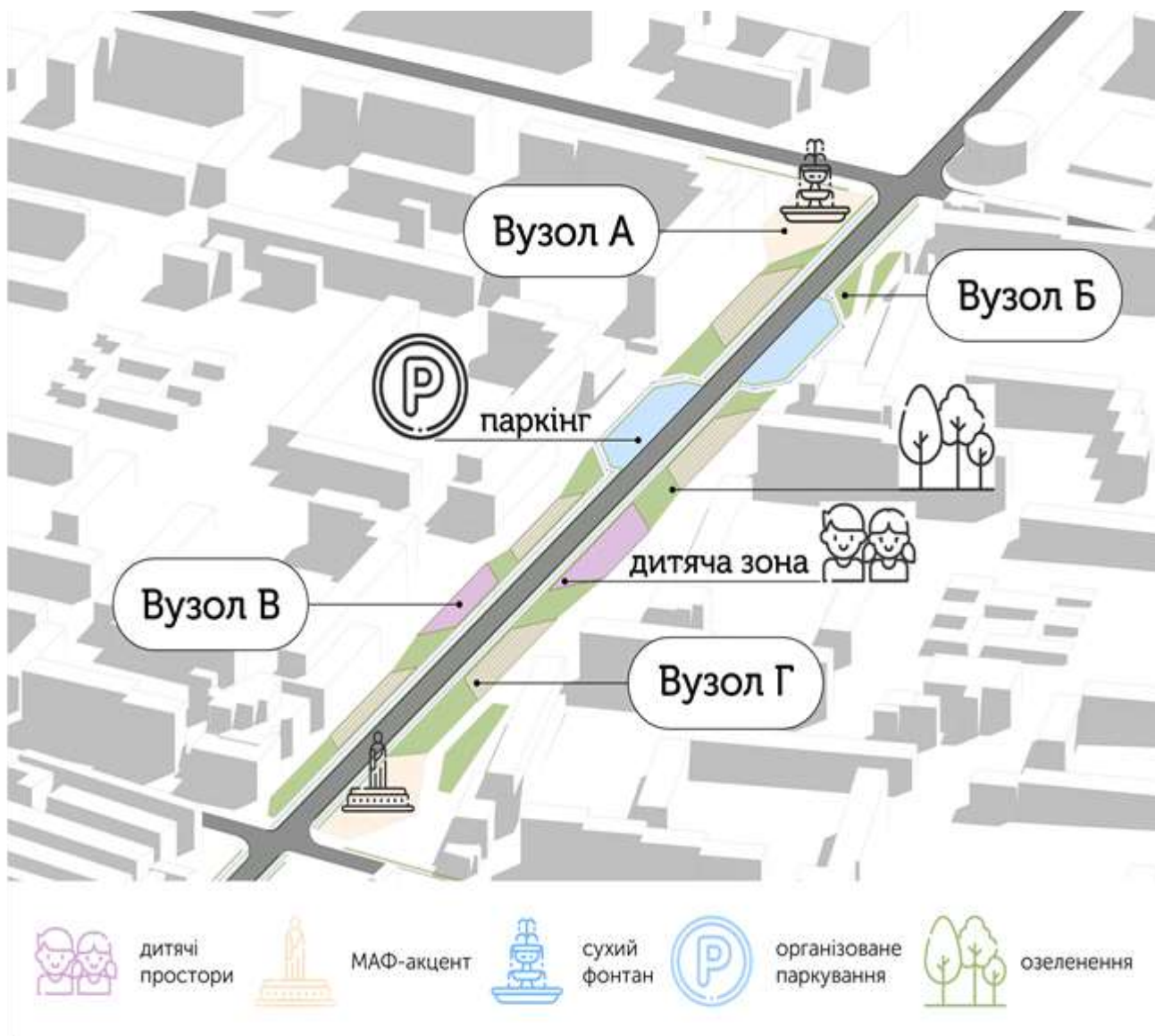


Рис. 22. Загальна схема пропозицій

Вузол А

Зона відпочинку з сухим фонтаном та малими архітектурними формами як просторовими акцентами



Вузол Б

Озеленена прогулянково-транзитна зона



Рис. 23. Рекреаційні зони неактивного відпочинку

Вузол В

Дитяча зона зі "штучними пагорбами", гамаками, сітками та іншими інтерактивними елементами



Вузол Г

Зони спокійного відпочинку з лавами та шезлонгами (із застосуванням мощення газонною решіткою)



Рис.24. А) Громадські рекреаційні зони активного відпочинку.

Б) Громадська рекреаційна зона з елементами озеленення