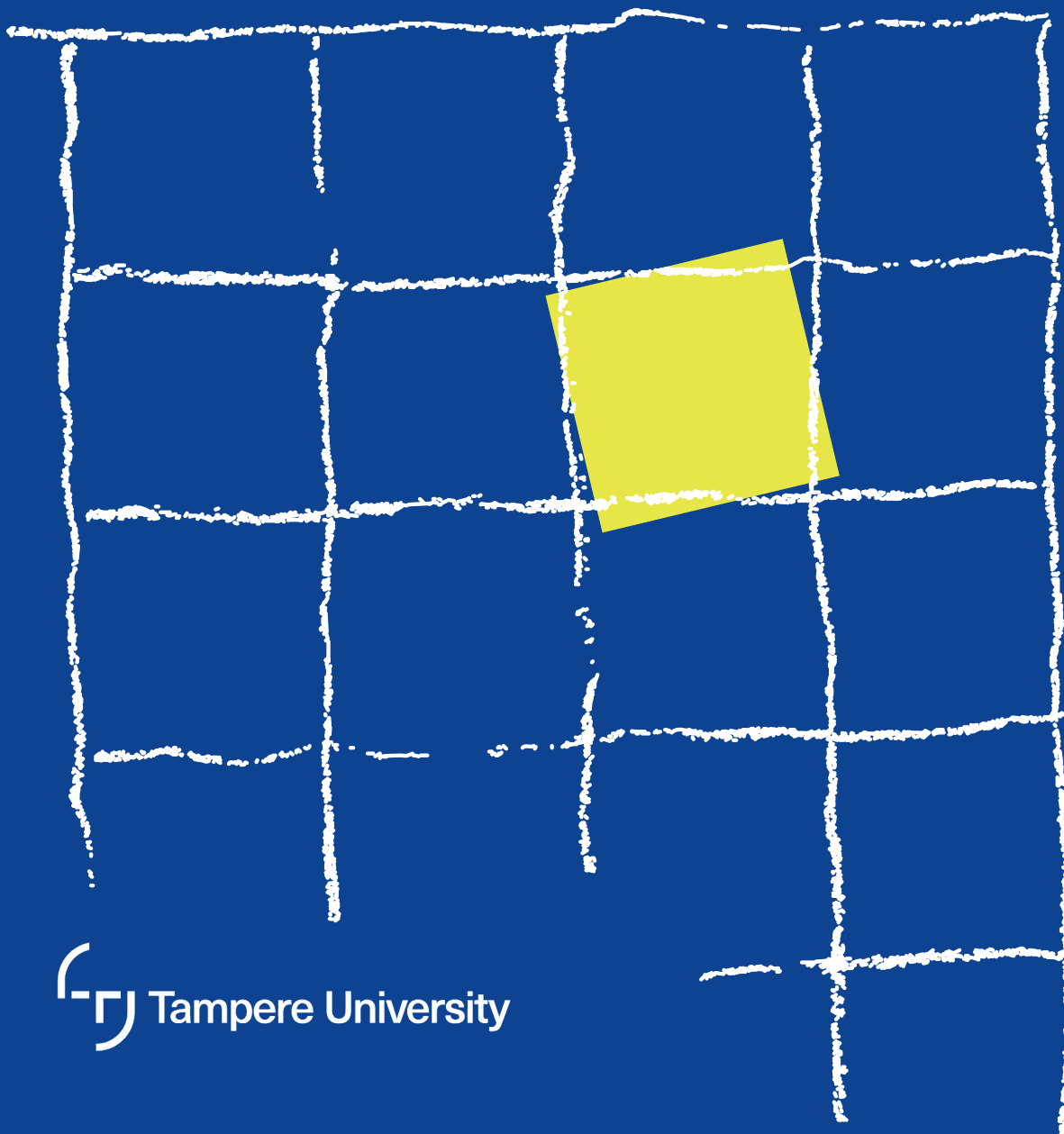
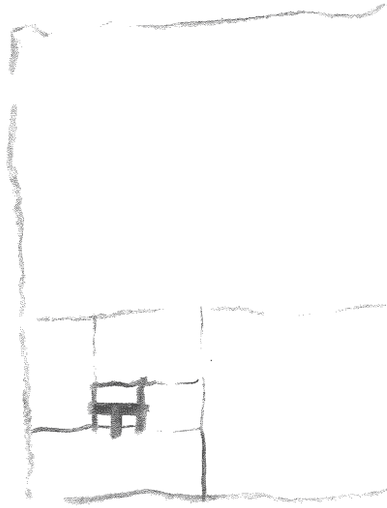
Шаблони містобудівної реконструкції



Tampere University



Шаблони містобудівної реконструкції

Університет Тампере
Кафедра архітектури
2023
Під редакцією Юго Раяніемі,
Ірини Сергіюк та
Іларі Анттіли

ЗМІСТ

сторінка 2	передмова
4	селище
8	хутір
12	мультимодальні системи у міському плануванні
16	стала мобільність
18	пріоритезація безпеки руху
20	міський квартал середньої поверховості
24	забезпечення інклюзивності громадських просторів
26	велосипед як вид транспорту
30	головна міська вулиця
34	пішохідна вулиця
38	сільська вулиця
42	транспортна площа
46	меморіальна площа
50	багатофункціональна сільська площа
54	міський ліс
60	міські городи
64	гідропарк
68	ярмарки
72	паркінг у місті
78	доступ до води
82	елементи інклюзивного середовища
88	велодоріжки
92	зовнішня реклама
94	благоустрій прибудинкової території
98	кіоски

Університет Тампере, 2023
Кафедра архітектури

Редактори: Юго Раяніемі, Ірина Сергіюк та Іларі Анттіла

Художнє оформлення та
комп'ютерна верстка: Іларі Анттіла

Друк: Grano Oy

ISBN: 978-952-03-3010-1 (print)
ISBN: 978-952-03-3011-8 (web)

перед-мова

«Мова Шаблонів» була опублікована архітектором Крістофером Александером та його колегами в 1977 році. У книзі запропоновано 253 досить практичні шаблони, які разом утворюють «мову» та можуть допомогти у розплануванні як міст, так і окремих будівель. Кожен шаблон містить зображення типового прикладу до нього та вступну частину із зазначенням контексту. Далі йде опис суті проблеми та емпіричне підґрунтя, що її пояснює. На завершення, у кожному шаблоні представлено рішення та схема, що ілюструє її основні особливості. Також вказано взаємозв'язки з іншими шаблонами.

Представлена книга містить 25 шаблонів, створених за вищезгаданими принципами і призначених для допомоги у відбудові України. Їх розробили п'ять українських студенток-архітекторок та містопланувальниць (Національний університет водного господарства та природокористування): Наталія Біла, Олександра Вертелецька, Юлія Демчишина, Валерія Панасюк і Юлія Піддубна. Робота виконувалась в рамках курсу «Містобудівна реконструкція» у травні–червні 2023 року. Відбудова України потребуватиме прийняття багатьох рішень. Кожне місто та село має свої унікальні особливості, і мова шаблонів, насправді, має бути розроблена для кожного з них. Але я щиро сподіваюсь, що ця книга та ці шаблони допоможуть у відбудові хоча б деяких з населених пунктів.

Ця книга, а також навчання з архітектурної та містобудівної реконструкції для українських студентів-архітекторів були профінансовані Міністерством освіти та культури Фінляндії. Навчання складалося з 60 кредитів (ECTS) і до нього було залучено більшість викладачів та професорів кафедри архітектури Університету Тампере. Крім того, багато запрошених викладачів ділились своїми знаннями під час навчання. Я хочу висловити особливу подяку докторантці Ірині Сергіюк, яка доклала значних зусиль у навчанні та наставництві українських студентів особисто у Тампере, а також дистанційно допомагаючи тим студентам у Рівному, які не змогли залишити свою країну через війну.

Юго Раяніемі

Професор міського планування та дизайну

Університет Тампере

селище

Юлія Піддубна

Селище міського типу, смт – термін для позначення містечка [1]. Із серпня 2023 року вживається термін ”селище”.

Містами в Україні називають населені пункти, які мають не менше 10 тис. жителів, а також менші за людністю поселення, що історично сформувались як міста. Міські поселення, що налічують не менше 2 тис. осіб, а понад половина зайнятих працює не в сільському чи лісовому господарстві, називаються селищами міського типу. Найбільша кількість сільських населених пунктів сконцентрована в лісостеповій частині України, найменша – на Донбасі [2]. Історично і автентично в Україні вживався термін «містечко», який у радянський час замінили на смт.

Існування таких містечок базується в основному на певному виді господарської діяльності. У кожному містечку присутні або заводи, або підприємства, завдяки яким вони мають більше населення, ніж звичайне село. Тому визначальним фактором при відбудові містечок

мал. 1. Структура планування селища.

є саме діяльність, робота для людей. Сама структура містечка складається з малоповерхової забудови та приватних будинків, церкви різних конфесій, крамниці, амбулаторії або, навіть, цілої лікарні (*мал.* 1). Також у більшості селищ є площі (Багатофункціональна сільська площа, сторінка 50), які використовують як місце для проведення мітингів, віча, урочистостей під час свят та як місце для ярмарків, де жителі раз на тиждень можуть продавати свою продукцію або ж просто купувати необхідні товари.

Більша частина забудови в Україні 1960-1980-х років відбувалася за застарілими містобудівними нормами та комунікаціями, які не були розплановані на поточну кількість мешканців. Або ж часто знищувалась історично сформована містечкова забудова для заміщення радянською. Тому при відбудові містечок можна змінити або вдосконалити цю структуру.

Містечка в Україні відрізняються відповідно до господарської діяльності. Наприклад, південь України – це аграрний регіон і місцеві жителі займаються переважно сільським господарством та переробкою сільськогосподарської продукції, а схід орієнтований на промисловість. Тому виходячи з цього, потрібно спочатку визначити задля чого жителі повернуться назад до своїх містечок та як збільшувати їх населення. Якщо підприємства будуть повертатися та відновлювати свою роботу, тоді доцільним є створити комфортний простір, містечко для жителів та їхніх сімей.

Отже, містечко, як вже згадувалося, базується на двох типах житлової забудови: індивідуальна та малоповерхова.

Для індивідуальної (приватної) забудови доцільно виокремити основні елементи – це будинок, допоміжні будівлі (для зберігання консервацій взимку, для худоби, для інвентарю), гараж та прибудинкову територію. Невід’ємною частиною приватної забудови є саме прибудинкова територія. Більшість людей, які мешкають у селищі, мають свій город, який забезпечує їх всім необхідним влітку і дає змогу зробити консервації на решту пори року. Приклад загального плану ділянки показано на мал. 2.

У селищах переважає саме малоповерхова забудова. Саме це дозволяє жителям почуватися комфортніше, у затишку. Також це дозволяє гармонійно поєднувати багатоквартирну забудову з приватною. Але малоповерхова забудова має свої особливості, які варто врахувати. Мешканці багатоквартирної забудови також часто мають свій город біля будинку (Міські городи, сторінка 60), більші двори, які гармонійно поєднуються з центром села. В основному кількість поверхів у будинках складає 3-5 (Міський квартал середньої поверховості, сторінка 20).

мал. 2. План ділянки приватної забудови: 1-житловий будинок, 2-гараж, 3-оранжерея, 4-господарська будівля, 5-ігровий майданчик, 6-альтанка, 7-яма для органічних відходів.

Різниця між містом і селищем не тільки у кількості жителів, це також і навколишнє середовище. Якщо більшість українських міст переважно забудовані і мають невеликі в порівнянні із селом двори будинків, то селище – це наче місто посеред лісу, степу, в загальному, посеред природи. Тому вирішальним фактором є скомбінувати забудову та навколишнє середовище. Тому, що це і є особливість селища.

ДЖЕРЕЛА:

[1] ”Селище міського типу”, *Вікіпедія*. Запит: 17 березня 2023 р. Режим доступу: uk.wikipedia.org/wiki/Селище_міського_типу

[2] Освітній портал ”Академія”. ”Система розселення населення України”, Запит: 27 червня 2023 р. Режим доступу: zno.academia.in.ua/mod/book/tool/print/index.php?id=2519

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1. Pexels. Фотографія. Режим доступу: www.pexels.com/uk-ua/photo/5118788

2. Юлія Піддубна. Малюнок, 2023

хутір

Юлія Піддубна

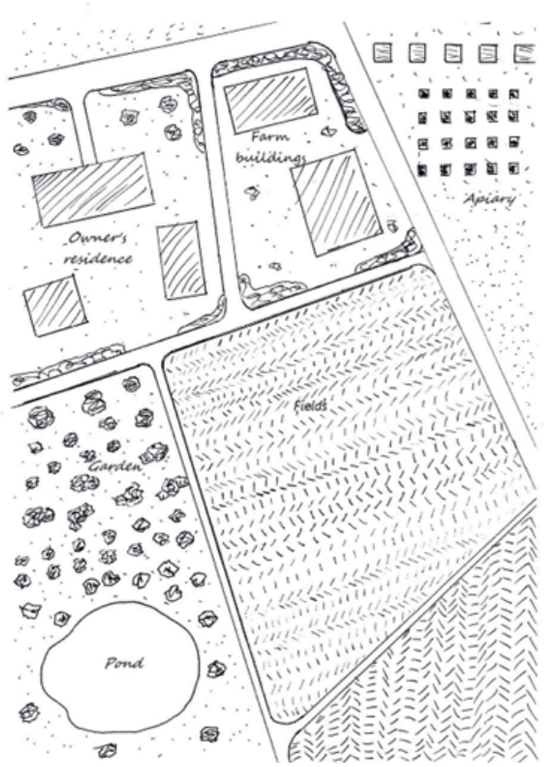
мал. 1. Український хутір.

Хутір – вид сільського населеного пункту, найчастіше однодвірного, де садибні та польові роботи виконувалися одноосібно чи групою споріднених або пов'язаних спільними господарчими інтересами людей (*мал.* 1) [1].

Хутір в Україні – це як історична та культурна спадщина, тому потрібно відновлювати зруйновані хутори, але вдосконалюючи їх. Насамперед, хутір існує для людей, це їхня власність, їхнє середовище, де забезпечено всі потреби. Але їх планування застарілі, адже після. Другої світової війни відбудова здійснювалася за планами СССР, які не надто зважали на комфорт та традиції жителів. Вони були більше спрямовані на саму економіку та зменшення взаємодії між людьми. В Україні існують різні хутори за походженням. Наприклад, на Рівненщині хутори утворювалися в результаті сільського угіддя, господарства. Основною метою селян було оброблювати землю, вирощувати різні культури рослин. Тому й виникали хутори. А на Донеччині, до прикладу, хутори утворилися у результаті праці шахтарів. Це були шахтарські поселення, де вони жили, відпочивали та займалися своїми буденними справами, але об'єднувала їх праця на шахті. Це було зручно, адже житло та робота були в межах однієї території.

Система розселення хутору відрізняється від сільської. Планування хутору має технічні переваги (мал. 2). У межах хутору господарі мають певний простір для ініціативи, індивідуальності, а також це можливість розпланувати свою територію якнайзручніше для себе. Люди мають можливість організовувати власне господарство, забезпечувати свої найзначніші і нагальні потруби дуже швидко (бо все на місці, в межах хутору) і головне, що на свій власний розсуд, як їм зручно. І цікавим є те, що люди можуть впроваджувати новітні технологічні засоби, які тільки з'являються на науковому ринку. Тобто, хутір – це особистий простір для людей, де вони можуть досліджувати свій комфорт та вдосконалювати його. Це дає людям більше свободи. Тому збереження хуторів є невід'ємною частиною відбудови України.

мал. 2. Планування хутору.



При відбудові потрібно зважати на наступні фактори:

1. Якою є головна мета (діяльність), на якій базуватиметься хутір. Як-не-як, людям має бути цікаво та прибутково перебувати постійно в межах хутору, тому потрібно з'ясувати за рахунок чого люди зможуть заробляти собі на життя. Чи це буде землеробство, шахта, завод, головне, щоб люди були забезпеченні роботою. Якщо хутір повністю знищено і головну діяльність при ньому теж, то потрібно думати про нові підходи. Чи можливо буде відновити господарство, шахту чи ні? У такому випадку можна або давати хутору нове життя з новими цілями, такими як заповідник (меморіал) або ж відновлювати задля збереження культурної спадщини, або ж просто територію приєднати до існуючого села і розбудовувати вже в його межах.

2. Планування хутору має бути зручним та враховувати всі потреби його мешканців. Зазвичай на хуторі розміщується житло господарів, виробничі будівлі, де вони займаються господарством та тримають худобу, приміщення для зберігання урожаю та інвентарю, потрібного для обробітку землі.

3. Хутір – це частина села (Селище, сторінка 4), яка має брати безпосередню участь у його житті. Тобто, планування хутору має плавно переходити в село, при цьому не порушуючи самі кордони хутору. Тоді налагоджуються зручні продовольчі та комунікативні зв'язки. Для цього має бути створена зручна транспортна система (Сільська вулиця, сторінка 38), яка це забезпечить. Хутір – це все-таки частина села. Тому потрібно, щоб люди комфортно могли дістатися до адміністративних установ, магазинів, банків та інших закладів, щоб це не було проблемою. Люди повинні бути забезпечені усім, чого потребують, щоб їм було зручно проживати там.

4. Зв'язок з природою. Села та хутори України славляться тим, що вони мають багато озеленення. Це нерозривний зв'язок людей та живого навколишнього середовища. Тут немає багато забудованої території, але є багато лісів, степів, озер тощо. Тому при відбудові потрібно відновлювати і зелені сполучення між будинками, селами, які, на жаль зруйновані також (Благоустрій прибудинкової території, сторінка 94).

Отже, зважаючи на всі фактори, збереження хуторів – це невід'ємна частина відбудови України та збереження її культурної спадщини.

ДЖЕРЕЛА:
[1] "Хутір", *Вікіпедія.* Запит: 1 січня 2023 р. Режим доступу: uk.wikipedia.org/wiki/Хутір

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1. Pixabay user Zephyrka. Фотографія. Режим доступу: pixabay.com/photos/carpathians-mountains-ukraine-field-7228043

2. Юлія Піддубна. Малюнок, 2023.

мульти-модальні системи у міському плануванні

Наталія Біла

Продумана ефективна комбінація різних способів пересування є важливим чинником проектування транспортної мережі. Мати автобусний маршрут у кожному населеному пункті громади частіше буває складно й досить економічно невигідно. Водночас комфортні комбінації різних способів пересування (модальностей) суттєво здешевлюють усю систему. До прикладу, якщо із села до міжміської траси ведуть якісні пішохідні та велосипедні дороги, а на самій зупинці автобуса є безпечна велопарковка, то частину шляху з дому до автобуса люди з легкістю можуть долати велосипедом чи електросамокатом і далі пересідати на автобус, залишаючи приватний транспорт на вільному паркувальному майданчику. Така система потребуватиме значно менше автобусних маршрутів, а на самі маршрути припадатиме більше пасажирів.

Загалом піраміда пріоритетних для сталої мобільності способів пересування повинна бути побудована за принципом відповідності трьом умовам, а саме:

- Транспортні проекти повинні бути економічно вигідними;
- Пріоритезувати насамперед тих, хто є найменш захищеним – люди похилого віку, маломобільних (соціум);
- Мінімально впливати на навколишнє середовище.

Якщо певне транспортне рішення відповідає переліченим критеріям, воно є сталим. Піраміда пріоритетних способів пересування для сталої мобільності побудована за принципом найбільшої відповідності всім трьом зазначеним умовам.

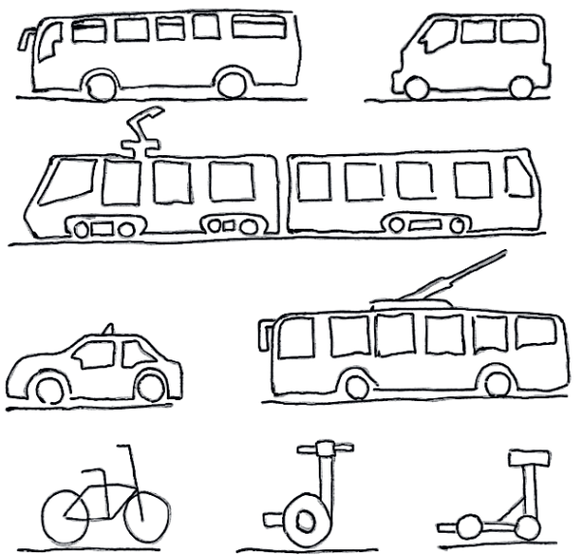
Пересування пішки вважається найбільш сталим способом пересування. Воно є безкоштовним, а інфраструктура для руху пішки значно дешевша за інфраструктуру інших видів пересування через малу вагу пішохода, менших витрат будівельних матеріалів і тривалий час експлуатації. Пересування пішки доступне максимально широкій кількості людей, не зважаючи на рівень достатку, стать і вік тощо. І найголовніше – пересування пішки не генерує викидів і є найбільш дружнім для навколишнього середовища.

Велосипедний транспорт займає другу позицію у піраміді пріоритетних способів пересування, адже він дешевший для користувача, аніж приватне авто. При цьому велосипедна інфраструктура, так само як і пішохідна, потребує значно менше будівельних матеріалів та майже не зношується, через малу вагу велосипедиста. Невисока вартість велосипеда і його обслуговування дають можливість користуватись цим видом транспорту дуже широкому колу людей. Також велосипеди не створюють шкідливих викидів.

Наступну позицію займає громадський транспорт, що має і переваги, й недоліки, основний з яких створення шкідливих викидів, проте їх кількість значно нижча в перерахунку на кожного перевезеного пасажира, порівняно з приватними авто. Громадський транспорт дозволяє одночасно перевозити велику кількість пасажирів, що в перерахунку на одного пасажира складає доволі невисоку суму. При цьому, на відміну від приватних авто, він постійно знаходиться в русі, задовольняючи потребу користувачів у постійних переміщеннях. Навіть не зважаючи на подорожчання пального, цей вид транспорту залишається значно доступнішим для незахищених груп населення, порівняно з приватним авто. Варто додати, що громадський транспорт є єдиною опцією для пересування жінок в родинах з одним авто, на якому переважно їздить чоловік.

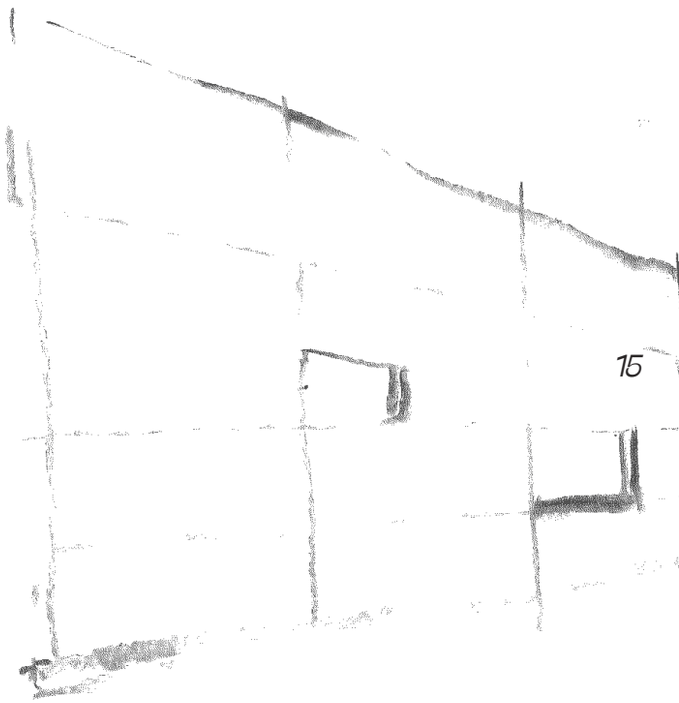
Приватне авто на сьогодні вважається найменш сталим способом пересування згідно з трьома переліченими критеріями. Авто залишається дорогою інвестицією для родини. Окрім вартості самого авто, дорогим є власне саме пальне й майбутнє обслуговування транспортного засобу. За умови наявності інших доступних опцій пересування, родина могла би витратити ці кошти на щось інше, наприклад інвестувати у власну сімейну справу, відпочинок чи освіту дітей. За рахунок високої вартості, авто є недоступною транспортною опцією для найменш захищених верств населення. У разі, якщо авто є єдиним варіантом пересування територією певної громади, родини без машини стають «мимовільними заручниками» без можливості задовольнити потребу у русі. До того ж викиди від авто вважаються найбільшим джерелом забруднення в малоіндустріалізованих регіонах України.

Тим не менше, приватні авто є незамінними в сільській місцевості, для поїздок на далекі відстані чи перевезення певних вантажів. Їх розташування на останньому щаблі піраміди не означає, що ми маємо повністю відмовитись від авто. Ідея має полягати у створенні умов, за яких мешканці матимуть змогу користуватись авто тільки в тих випадках, коли це справді необхідно – для термінових поїздок на великі відстані чи з великим вантажем. Для решти поїздок вони матимуть змогу обирати більш сталі способи пересування – пішки, велосипедом чи громадським транспортом. Користування приватним авто створює у містах затори та проблеми з паркуванням у містах.



мал. 1. Види способів пересування.

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1.
Наталія Біла. Малюнок, 2023.



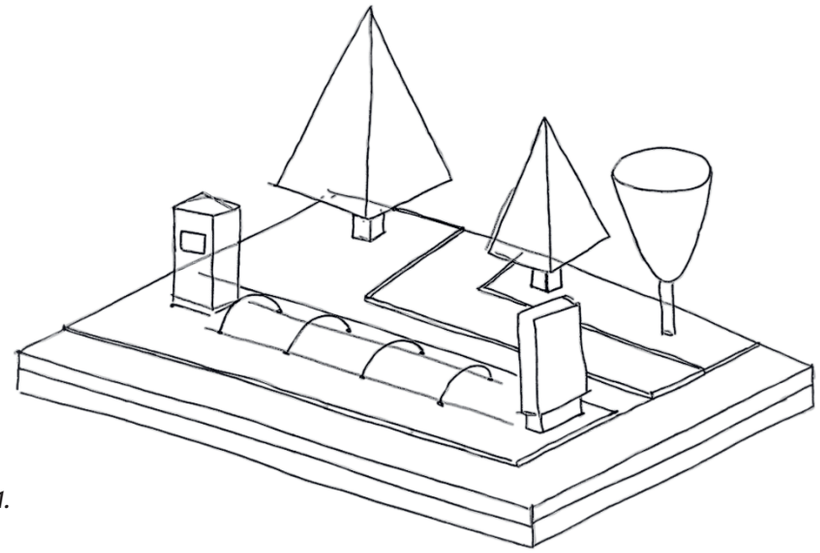
стала мобільність

Наталія Біла

Стала мобільність – це надання послуг та інфраструктури для пересування людей і товарів, яке посилює економічний та соціальний розвиток поточного та майбутніх поколінь у безпечний, фізично й економічно доступний, ефективний і стійкий до змін спосіб, мінімізуючи при цьому вуглецеві й інші викиди та впливи на навколишнє середовище.

Для того аби точно зрозуміти сценарій відновлення системи мобільності в громадах, необхідно здійснити певну кількість кроків: найперше почати з розуміння ключових змін на території певної громади й пов`язаних з ними викликів; поглянути на ці виклики з перспективи різних груп користувачів; дослідити планувальну структуру кожної громади та зрозуміти, звідки й куди мешканцям потрібно їхати; поглянути на різні способи пересування та підібрати для кожної з груп користувачів кілька варіантів та комбінацій, які б задовольняли їхні потреби. Планувальна структура громади, розташування населених пунктів один відносно одного впливає на особливості планування зв'язної мультимодальної транспортної системи. А першочергова орієнтація на типи користувачів та їхні потреби в переміщеннях дозволить забезпечити комфортну мобільність максимальній кількості мешканців.

Головні виклики громад, які відновлюються після бойових дій та окупації (деокуповані) – це зруйнована транспортна інфраструктура (вулиці, дороги, мости); викрадений або знищений склад громадського транспорту; зруйноване житло, заклади освіти або охорони здоров'я, адмінбудівлі тощо; зруйновані підприємства (із можливістю чи без можливості релокації); істотний відтік населення; зміна транспортної поведінки населення, а саме збільшення велосипедних і піших переміщень людей через обмеження в роботі громадського транспорту й паливну кризу; ризик повторної збройної агресії.



мал. 1.

Тому, ключовим завданням системи мобільності є, насамперед, економічне відновлення громади, а саме створення необхідних умов, за яких мешканці, що повертаються, можуть легко дістатись до роботи (наприклад, до підприємства, яке запускає діяльність чи до комерційних, соціальних, адміністративних і т.д. установ).

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1. Наталія Біла. Малюнок, 2023.

пріоритезація безпеки руху

Наталія Біла

Життя та здоров'я громадян значно пріоритетніші за рівень швидкості руху транспорту на дорозі. Тому безумовно при проектуванні майбутніх вулиць фахівцям необхідно завжди ставати на бік пішоходів.

Безпека руху – це один з головних елементів побудови системи мобільності, який дозволить зберегти життя та здоров'я мешканців і сприяє створенню комфортного життєвого середовища в населених пунктах. Кожен громадянин вартий того, щоб вийшовши з дому, не бути вбитим чи скаліченим.

Швидкість руху автомобілів – ключовий фактор, що впливає на смертність і травматизм на сучасних вулицях. Саме надмірна швидкість не дозволяє водію вчасно зреагувати на зміну дорожньої ситуації й прийняти правильне рішення для запобігання ДТП.

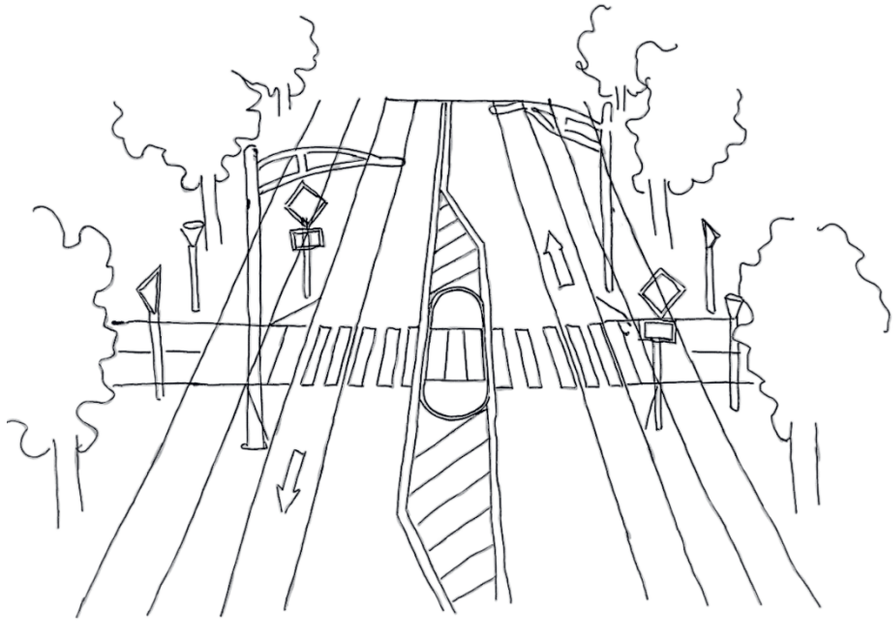
Наука про безпеку руху досить давно вивела систему універсальних правил, які дозволяють тримати водіїв у межах певних швидкостей та вчасно реагувати навіть на найнепередбачуваніші зміни на дорозі. Саме тому в більшості міст світу існують зони обмеження швидкості.

Від того, як спроектована вулиця, залежить поведінка учасників руху. Широка пряма порожня ділянка вулиці буде провокувати водія рухатись швидше, звивиста вузька вулиця з певними перешкодами буде сповільнювати. Тому існує цілий перелік засобів, які дозволяють утримувати водіїв у межах певного коридору швидкостей. Перевищення допустимої швидкості буде дискомфортним для водіїв і вимагатиме надмірної уваги при русі. Цей принцип має назву «засоби заспокоєння руху».

Існує декілька прикладів цих засобів, які повинні використовуватися на українських дорогах. Один з них – це острівці безпеки на пішохідних переходах. Це своєрідні вставки по осі проїзної частини дороги, які зазвичай розділяють два напрямки руху. Острівці найперше звертають увагу водія на перехід і на людей. Водночас візуальна перешкода посеред дороги викликає певну неусвідомлену реакцію зниження швидкості. Острівці розбивають довгу ділянку переходу на дві коротші, й тим самим значно підвищують безпеку пішоходів.

Ще одним дієвим варіантом може бути влаштування піднятого пішохідного переходу. За рахунок рампи водії повинні знизити свою швидкість, при цьому сам автомобіль не пошкоджується. Таке підвищення створює додатковий комфорт для пішоходів, оскільки перетин проїзної частини відбувається в один рівень із тротуаром.

Загалом, забезпечення повної безпеки пішоходів на українських дорогах є одним з найголовніших пріорітетів у нас час, і підходи для забезпечення цієї безпеки повинні стати ключовою умовою при відбудові транспорних мереж або проектуванні нових.



мал. 1. Елементи безпечної вулиці.

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1. Наталія Біла. Малюнок, 2023.

міський квартал середньої поверховості

Валерія Панасюк

Міський квартал середньої поверховості описує район міста із будівлями помірної висоти, зазвичай від чотирьох до десяти поверхів. Ці райони забезпечують компроміс між низькою щільністю передмістя та високою забудовою центральних районів міста. Концепція міського кварталу середньої поверховості стає все більш популярною як сталий та людиноорієнтований підхід до розвитку міських просторів. Міський квартал середньої поверховості є типовим для середніх та малих міст України, про які ідеться в патерні "Селище" (сторінка 4), та відзначається будівлями у висоту від 5 до 7 поверхів. Цей тип житлової забудови заслуговує на увагу, оскільки надає комфортне та зручне середовище для проживання. Ось деякі особливості та переваги міського кварталу середньої поверховості:

мал. 1. Міський квартал середньої поверховості в Києві, Україна.

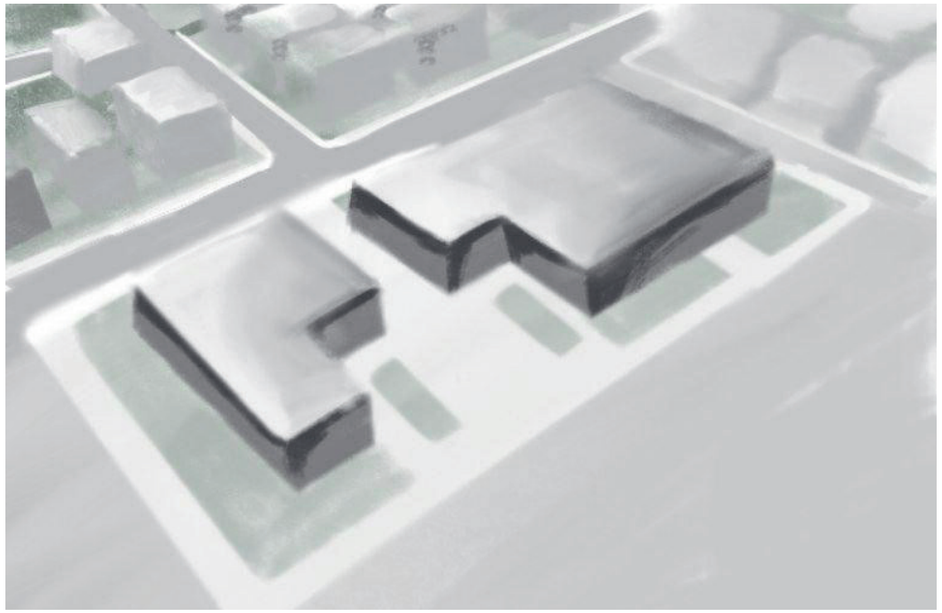
Масштаб та щільність. Міський квартал середньої поверховості пропонує перехід між низькою щільністю житлових районів та високою забудовою центральних районів міста. Помірна висота будівель дозволяє збільшити щільність населення, одночасно зберігаючи людиноорієнтоване середовище. Будинки зазвичай знаходяться ближче один до одного, сприяючи створенню спільноти та комфортного міжбудинкового простору.

Змішане використання простору. Міські квартали середньої поверховості часто включають змішане використання простору, поєднуючи різноманітні функції: житлові приміщення поєднуються з комерційними приміщеннями, офісами, роздрібними закладами торгівлі та громадськими послугами. Це сприяє розвитку та різноманітності району, де мешканці можуть жити, працювати та спілкуватися на невеликій відстані, забезпечує зручність та доступність до необхідних послуг.

Практичність та зв'язок. Завдяки невеликій висоті будівель та добре розвиненій системі вулиць, міські квартали середньої поверховості є практичнішими та сприяють покращенню прогулянок та зменшують залежність від приватного автотранспорту. Пішохідні тротуари, велосипедні доріжки та громадський транспорт сприяють активному пересуванню та зменшують затори. Наявність всіх потрібних сервісів та послуг у районі полегшує щоденні переїзди та зменшує необхідність у довгих поїздках. Пішохідні тротуари, велосипедні доріжки та громадський транспорт підтримують здоровий спосіб життя. Помірна висота будівель дозволяє створити затишне середовище, забезпечуючи достатню кількість природного світла та видових можливостей, а також мінімізувати шум. Більше на про цю тему можна дізнатися в патернах "Стала мобільність" (сторінка 16) та "Забезпечення інклюзивності громадських просторів" (сторінка 24).

Людиноорієнтоване середовище. На відміну від висотної забудови, міські квартали середньої поверховості зберігають більш особистий та людиноорієнтований характер. Будинки зазвичай проектуються з урахуванням взаємодії з вулицею та пішохідними зонами, звертаючи увагу на архітектурні деталі, фасади та громадські простори. Це створює візуально привабливе та комфортне міське середовище для мешканців та відвідувачів.

Зелені простори та громадські майданчики. Міські квартали середньої поверховості приділяють велику увагу створенню громадських просторів та зелених зон, таких як парки, площі та ландшафтні дворики. Про планування різних площ більш детально розписано в патернах "Транспортна площа" (сторінка 42), "Меморіальна площа" (сторінка 46), "Багатофункціональна сільська площа" (сторінка 50). Ці простори надають можливості для відпочинку, розваг та взаємодії спільноти. Включення зеленої інфраструктури, такої як дерева на вулицях та дахові сади, покращує якість довкілля та сприяє сталості. Про озеленення можна більше дізнатись в патернах "Міський ліс" (сторінка 54), "Гідропарк" (сторінка 64). Міські квартали середньої поверховості можуть містити зелені зони, парки та відкриті простори, які створюють природний баланс в середовищі та сприяють здоровому способу життя. Вони створюють місце для відпочинку, соціальних зустрічей та розваг.



мал. 2. Міський квартал середньої поверховості.

Міський квартал середньої поверховості створює гармонійне та зручне середовище для мешканців, сприяючи сталому розвитку міста та підвищенню якості життя.
Ці переваги роблять квартал привабливим для проживання в середніх містах України.

ДЖЕРЕЛА:

[1]
Ю. Гайдай, "Яку небезпеку приховує щільна забудова?", *Центр Економічної Стратегії*, блог, 17 листопада 2022 р. Режим доступу: ces.org.ua/lyudy-shukayut-alternatyvy-yaki-chasto-ye-nebezpechnymy/

[2]
"Громадські простори: 10 принципів об'єднання людей та вулиць", *ПроМобільність*, блог, 9 листопада 2018 р. Режим доступу: pro-mobility.org/innovaciyi/gromadski-prostori-10-principiv-obied/

[3]
О. Колесніченко, "25 поверхів замість чотирьох. Чому київські забудовники будують 'людяшники'", *Українська правда*, 17 лютого 2022 р. Режим доступу: www.epravda.com.ua/publications/2022/02/17/682266/

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1.
Pixabay user Zephyrka. фотографія. Режим доступу: pixabay.com/photos/ukraine-kiev-city-architecture-5256682/

2.
Валерія Панасюк. Малюнок, 2023.

забезпечення інклюзивності громадських просторів

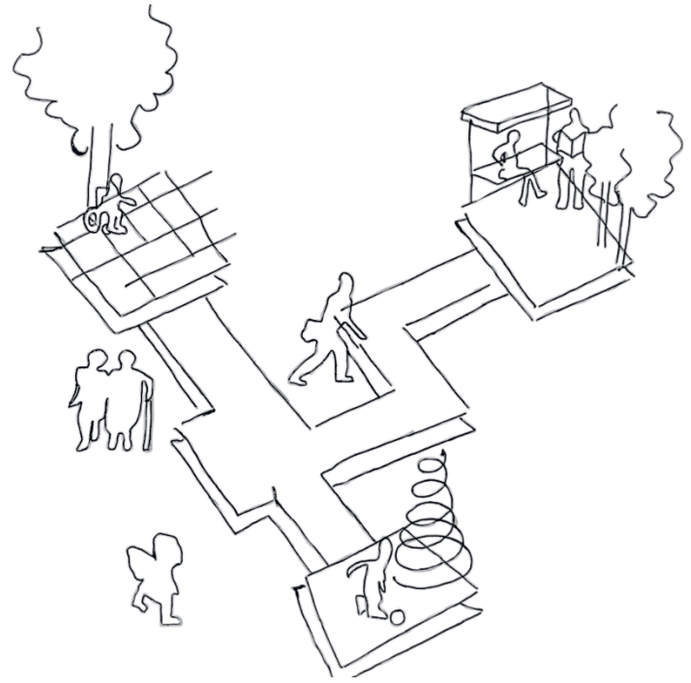
Наталія Біла

За даними ООН кожна третя людина у світі сьогодні досі не має необхідного доступу навіть до базових благ цивілізації, як нормальні дороги чи громадський транспорт. І це при тому, що за прогнозами того ж ООН до 2050 року 68% жителів Землі житимуть у містах. А, отже, проблема доступу до благ, включення кожного у життя спільноти, створення по-справжньому доступних громадських просторів та інклюзивних міст у цілому залишається актуальною проблемою у наш час.

Доступність та інклюзивність якісного громадського простору – це не тільки про пандуси та відсутність бар'єрів у містах, а і про створення середовища, у якому від самого початку рівномірно враховано інтереси різних соціальних груп, особливо малозахищених: літні люди, дівчата-підлітки, люди з інвалідністю, на візках тощо. Якісний громадський простір відображає різноманітність та спонукає людей до спільного життя, заохочує їх бути на вулиці. Така жвавість створюється за можливості користування публічними просторами у різний спосіб.

Є декілька способів забезпечення інклюзивності громадського простору. Перший – це організувати комфортне, регулярне та повне освітлення. Безумовно важливо врахувати спеціальну інфраструктуру для переміщення, а саме пандуси, з'їзди тощо. Варто додати, що створення простору взаємодії, де люди можуть обмінюватися думками та спілкуватися, також стосується інклюзивності простору. Шахові столи, амфітеатри, фонтани, сцени, парки та сквери – усе це може та повинно стати доступним простором для усіх груп населення. Але при цьому варто враховувати уникнення нелюдського масштабу – просторів суттєво більших за людину. Тут неодмінно відчувається дискомфорт та певна незахищеність. Тому, до прикладу, великий простір брукованої площі можна ділити на 4-5 менших і надавати їм цікаві окремі функції.

Найголовніше – громадський простір має бути доступний кожному.



мал. 1.
Доступність громадського простору.

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1.
Наталія Біла. Малюнок, 2023.

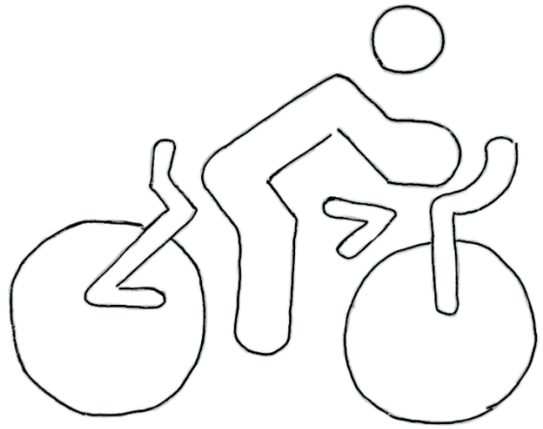
велосипед як вид транспорту

Наталія Біла

Згідно з недавніми даними Мінрегіонубуду близько 40% енергетичної інфраструктури пошкоджено внаслідок ракетних обстрілів. Водночас проблеми з пальним не повинні спричинити колапс системи пересування в громадах. Розвиток способів пересування, які приводяться в рух мускульною силою та електричними двигунами створює більшу стійкість системи до паливної нестабільності. В умовах паливної кризи навесні 2022 року єдиним ефективним способом пересування в громадах виявився усім знайомий велосипед. Ті населені пункти, що розвивали велоінфраструктуру й пропагували використання велосипедів, виявились більш підготовленими до цього виклику, ніж ті, хто покладався лише на автомобільний транспорт.

Велосипед – це транспорт, який відповідає критеріям сталості й водночас уже присутній у більшості громад. Він ефективний на дистанції до 5-10 км, що істотно покриває більшість переміщень у межах населених пунктів і частину переміщень у межах сучасних громад. Ним можна перевозити як вантажі, так і людей. Він значно дешевший при покупці і в експлуатації. І, що найважливіше, згідно з даними Державної служби статистики України він уже є в 50 % домогосподарств України. Велосипед часто недооцінюють як спосіб пересування, сприймаючи його як «спортивне знаряддя» чи як «елемент рекреації». Розкриття потенціалу велосипедного транспорту дозволить громаді вирішити величезну кількість задач, пов'язаних з пересуванням мешканців, істотно зменшить негативний вплив на довкілля через мінімалізацію необхідності використовувати громадський транспорт.

Розвиток велосипедного транспорту – є важливою складовою системи безпеки кожної громади. Війна показала, що в умовах паливної кризи чи окупації, велосипед часто був єдиною можливістю дістатись до родичів чи відвезти гуманітарну допомогу тим, хто її потребує. Рецепт розвитку велосипедного транспорту доволі простий – необхідно розвивати безпечну велосипедну інфраструктуру, тоді люди частіше обиратимуть для себе саме велосипед як головний засіб пересування. Низка українських громад уже активно



мал. 1.

реалізовує проєкти розвитку велосипедного транспорту, створюючи інфраструктуру й надаючи мешканцям можливість користуватися муніципальними велосипедами. Громади також надають велосипеди в користування внутрішньо переміщеним особам для кращої адаптації в умовах переселення та забезпечення можливості діставатись до роботи чи за покупками у різні куточки окремо взятого міста.

Одним з дієвих кроків може стати велопрокат для мешканців. Створення таких собі велопунктів, де абсолютно кожен може взяти велосипед на прокат, є досить доцільним рішенням. Принцип простий: узяти велосипед може будь-хто, головне – повернути в якийсь з пунктів. Велосипеди можуть відслідковуватися за допомогою GPS. Таким чином мешканці самі слідкують за тим, щоб велосипеди не викрадали й не ламали. Подібний проект був започаткований раніше у Києві ще до повномасштабного вторгнення.

Досить популярним способом пересування у європейських містах є електросамокати, які і в Україні поступово заповнюють громади та замінють усі звичні велосипеди. Електросамокати доволі доступні, мають запас ходу близько 20 км і розвивають швидкість до 30 км/год. Зростання кількості електросамокатів в особистому користуванні в українських громадах явище поки незначне, але їх кількість і популярність однозначно поступово зростатиме у майбутньому.

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1. Наталія Біла. Малюнок, 2023.

головна міська вулиця

Юлія Демчишина

Головна міська вулиця – це вулиця, яка виконує роль комунікації людей, транспорту і крамниць. Головна магістраль найчастіше з'єднує декілька районів міста, що спричиняє утворення заторів. Розподіл приватного і громадського транспорту зміг би зменшити затори та кількість автомобільних аварій. Міський транспорт повинен мати більший пріоритет у місті, оскільки дозволяє перевозити більшу кількість людей. Окрема смуга для нього сприяла б збільшенню користувачів. Як наслідок, зменшення використання машин і викидів вихлопних газів у повітря. Поява велодоріжок, відокремлених від міської магістралі, сприяла б розвитку міської велоструктури. За умови їх поєднання із проїжджою частиною варто відокремлювати деліниторами і позначати векторною графікою , також на пішохідній смузі і на пішохідному переході.

мал. 1. Головна міська вулиця.

Велику кількість людей, що рухаються вулицями центру міста, задля їх безпеки та комфорту слід відмежувати проїзджу частину від пішоходів озелененням, яке б у свою чергу створювало тінь. Доцільно розміщувати металеві стовпчики біля пішохідних переходів для захисту людини у разі автомобільної аварії.

Для покращення пересування усіх учасників дорожнього руху слід використовувати новітні світлофори із таймером та звуком, а також висувну перегородку посеред дороги, яка б спрацьовувала при перемиканні світлофору. Досить часто водії нехтують безпекою пішоходів, намагаючись швидше проїхати та створюють автомобільні аварії. Погане штучне освітлення також стає однією з причин аварій. Освітлення вулиць, площ, автомобільних смуг із регулярним рухом повинно відповідати усім вимогам безпеки, особливо вночі. На жаль, надземні і підземні переходи не вирішують проблему заторів на міських вулицях, а створюють додаткові перешкоди для маломобільних груп населення через неправильні проектні рішення при їх облаштуванні.

Такі види смуг доцільно використовувати на головних міських вулицях:

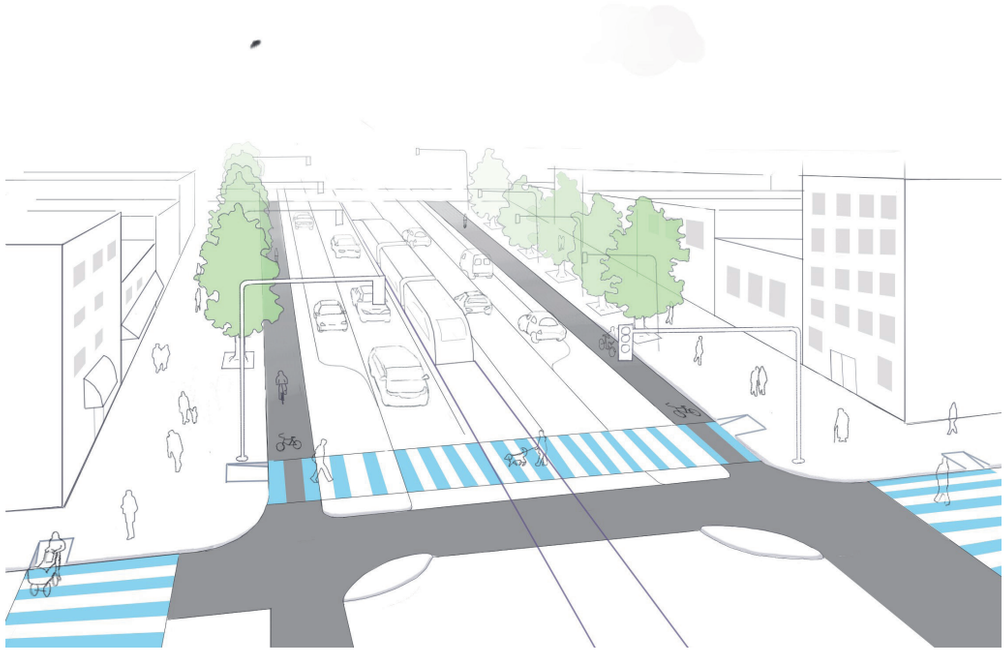
- смуги для громадського транспорту.
- смуги для приватного транспорту.
- доріжки для велосипедистів.
- доріжки для людей з дитячими візками та людей з інвалідністю.
- доріжки для пішоходів.

Для вирішення проблем із плануванням міських вулиць потрібно розвивати мережу громадського транспорту, яка була б швидкою, зручною та комфортною. Міська вулиця є більш перевантажена через велику кількість зон споживання, майже у всіх центрах міст складно пересуватися через велике скупчення цих зон . Балансування житлової, комерційної і громадської забудови, відмежування комерційних зон від зон відпочинку, зробить пересування кращим. При розміщенні комерції на перших поверхах необхідно обмежити добудову приміщень чи тамбурів, що забирають міський простір, регулювати її щільність.

При реконструкції вулиць слід розраховувати кількість доріжок та їх функції, за необхідності провести нові червоні лінії, виконати аналіз існуючої містобудівної ситуації, їх затребуваність і збільшити їх величину. За можливості збільшити ширину головних магістралей і звернути увагу на доріжки для пішоходів, додавши озеленення уздовж велодоріжок.

У наших містах при побудові транспортної інфраструктури в радянські часи враховувався простір тільки для громадського транспорту, оскільки приватний транспорт не був настільки поширеним. На сьогодні кількість машин і населення зростає, а вулички залишаються такими ж самими. Збільшення кількості смуг на дорозі призведе лише до скорочення простору для пішоходів. Наслідком цього буде збільшення попиту на транспорт і проблема, на жаль, залишиться та сама. Тому необхідно використовувати інші способи вирішення цих проблем. Також патерн "Сільська вулиця" (сторінка 38) розглядає український тип вулиці в селах з пішохідними та велосипедними доріжками, лавами перед кожним двором.

мал. 2. Головна вулиця міста.



ДЖЕРЕЛА:

[1]

Ю. Клебан, "'Як спроектувати справедливе місто?' з Валентиною Зотовою", *Читомо - Культурно-видавничий проект*. Режим доступу: chytomo.com/iak-sproektuvaty-spravedlyve-misto-z-valentynoiu-zotovoiu/

[2]

М. Федина, "Урбаністика в дії: що хорошого та поганого в українських містах", *The Ukrainians*, 1 червня 2017 р. Режим доступу: theukrainians.org/urbanistyka-v-diyi/

[3]

А. Ляшева, І. Бондаренко, "Простір та нерівність", *Спільне*, 22 вересня 2021 р. Режим доступу: commons.com.ua/uk/yak-pokrashiti-transportnu-mobilnist-v-ukrayinskih-mistah/

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1.

Pixabay user hpgruesen. Фотографія. Режим доступу: pixabay.com/photos/belgrade-main-thoroughfare-dom-dome-3245940/

2.

Юлія Демчишина. Малюнок, 2023.

пішохідна вулиця

Олександра Вертелецька

мал. 1. Пішохідна вулиця.

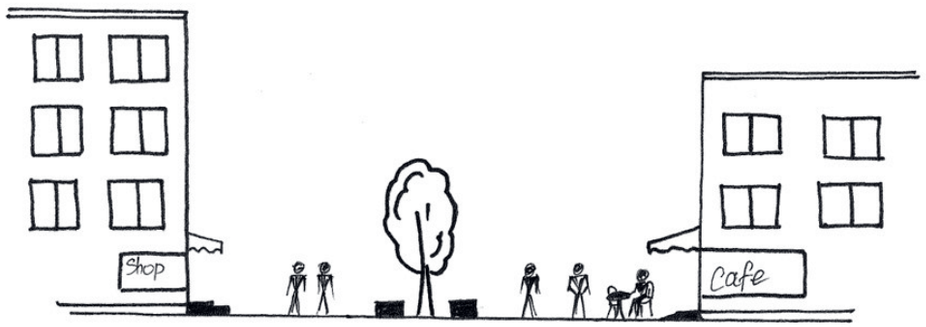
У містах України ми маємо дуже велику кількість вулиць, які зосереджені лише на водіях. Маленькі вулички між будинками, вулиці, які знаходяться в центрі міста, майже все створено для комфорту машин, а не людей, які користуються вулицями не тільки для переміщення з однієї точки в іншу. Ці вулиці насправді не є комфортними для всіх, у таких місцях найбільше заторів, вони не пристосовані для людей з інклюзивністю та мають неестетичний вигляд. Також хочеться бачити центральні частини міста повністю доступними тільки для пішоходів та, у разі надзвичайних ситуацій, служб порятунку.

Ми маємо небагато таких вулиць в українських містах, та це непогані приклади. Наприклад, у Львові ми маємо цікаву пішохідну частину, яка складається з 26 вулиць та площ, це стара частина міста, яка є історичною пам'яткою та належить до світової спадщини ЮНЕСКО. З цього прикладу ми розуміємо, що створити в такому місці пішохідну зону досить легко. Вона зменшує зовнішній вплив на пам'ятки архітектури та приваблює туристів, адже такі вулиці є досить естетично привабливими без шуму машин.

Але в нашому випадку ми повинні розуміти, що в першу чергу ми хочемо створити ось такі, можливо навіть не великі, пішохідні вулиці для людей, які будуть повертатись до своїх міст, що були зруйновані. Тому вибравши місто, яке потребує реконструкції, ми повинні проаналізувати чи були в цьому місті повністю пішохідні вулиці та знайти ті місця, де можна було б з нуля їх створити.

Наприклад, ми знайшли таку вулицю, та починаємо розглядати її. Ми повинні почати організацію вулиці з основи та з бокових частин, які можливо обтинаються будинками. Якщо будинки з двох боків вулиці або хоча б з одного мають комерцію, це дасть вулиці затишного життєвого циклу. Тут підключаємо основу вулиці чи велику пішохідну стежку, вона повинна на максимально допустимому низькому рівні торкатися до входів комерції. Це допоможе зробити їх більш доступними та не перешкоджатиме ідеї повністю рівної пішохідної вулиці.

Основу вулиці можна зробити з різного типу бруківки або бетонної плитки, щоб умовно розділити різні зони. Як приклад, комерцію з магазинами та кафе ми розташовуємо в одній умовній зоні, яка не буде перешкоджати трафіку пішоходів. Часто ми бачимо тенденцію, що пішохідні вулиці з великою кількістю кафе, особливо у теплі пори року, перетворюються на одну суцільну літню терасу.



мал. 2. Січення пішохідної вулиці.

Покидаючи зону кафе та магазинів, створюємо простору зону вільного пересування людей. Тут потрібно звернути увагу та зробити цю частину найбільш комфортною. Покриття має бути безпечним, щоб люди з будь-якими потребами могли вільно та впевнено почувати себе на цій частині.

Нарешті ми добралися до спокійної зони цієї рухомої вулиці. Центр повинен бути спокійним – це основне місце відпочинку після прогулянки чи відвідувань магазинів, які розкинулись вздовж вулиць. Це повинно бути оазисом в пустелі, який приваблює і дає бажаний перепочинок. Тут потрібно поєднати лави та озеленення, адже це місце не повинно займати усю довжину вулиці та не повинно бути єдиним. Беручи за основу довжину вулиці потрібно підібрати саме ось цю основну кількість місць відпочинку. Ці оазиси мають бути достатньо місткими, щоб будь хто міг відпочити чи просто посидіти там, а також не заважати перехресним напрямкам руху пішоходів.

Ті складові вулиці, які ми застосовуємо до пішохідної, можна знайти в патерні ”Головна міська вулиця” (сторінка 30), та допомагають зрозуміти на скільки ці два типи вулиць відрізняються. Головна ідея пішохідної вулиці – це спокійна, комфортна атмосфера під час прогулянки, шопінгу та читання книги за горнятком кави. Тому вона повинна бути доступно для всіх та забезпечувати доступний простір, описаний у патерні ”Забезпечення інклюзивності громадського простору” (сторінка 24).

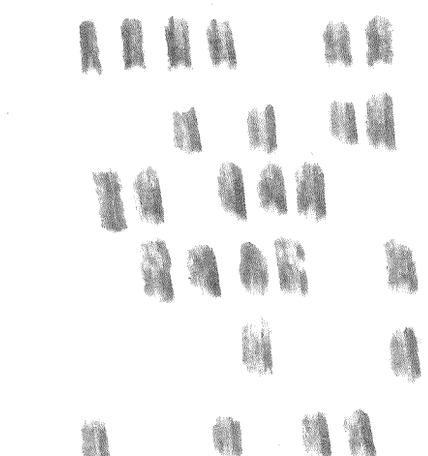
ДЖЕРЕЛА:

[1]
LEOPOLIS, ”Найкрасивіші пішохідні вулиці в різних містах України”, *Lviv1256*. Режим доступу: lviv1256.com/lists/najkrasyvishi-pishohidni-vulytsi-v-riznyh-mistah-ukrajiny/

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1.
Pexels. Фотографія. Режим доступу: www.pexels.com/photo/narrow-alley-in-a-town-17367756

2.
Олександра Вертелецька. Малюнок, 2023.



сільська вулиця

Олександра Вертелецька

мал. 1. Село Бармаки Рівненського району Рівненської області.

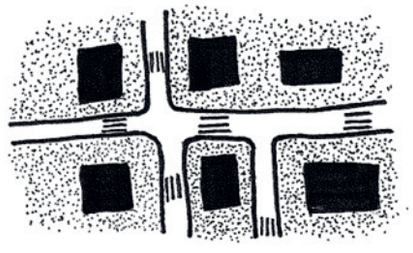
Українське село – одна з найважливіших частин культурної спадщини, яка досі живе та розвивається. Село має багато важливих компонентів, один з яких вулиця. Вулиця в селі не просто сполучення між будинками та іншими селами, це місце, де щось завжди відбувається. Її можна назвати продовженням двору господаря, яке сполучає його з односельчанами та створює комунікацію між ними. Тут відбувається все: спілкування між односельчанами, ведення господарства, народні гуляння та традиції. Наприклад, коли відбувається весілля – все починається з будинку та продовжується вулицею, якою йдуть молодята до церкви, цією дорогою вони назад і повертаються. Вулиця завжди бере участь у всій процесії, люди розділяють свята з іншими, вулиця оживає і стає не просто місцем сполучення. Також вона була свідком сумних моментів, коли проводжали разом людину в останню дорогу, ідучи разом знайомою їм дорогою. Вулиця в українському селі є невід'ємною частиною культури.

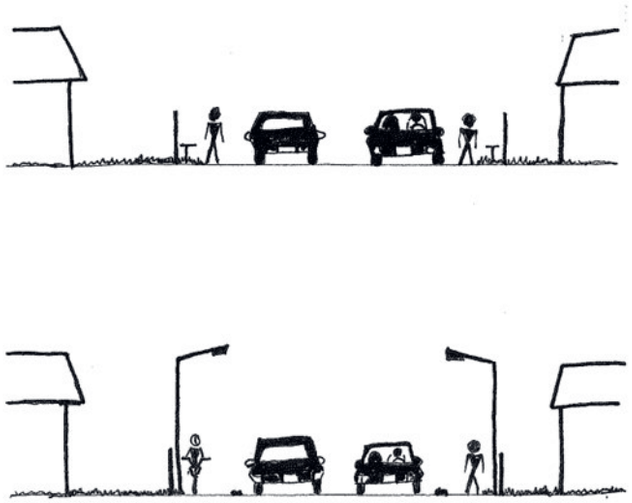
Але українське село зараз стає більш сучасним та розвивається з кожним днем. Велику кількість сіл ми будемо відбудовувати з нуля, тому потрібно переосмислити всі недоліки, які я помітила проживаючи в селі, та покращити щось знайоме і рідне кожному. Ось такі проблеми я знайшла: небезпека для пішоходів через відсутність пішохідних доріжок, відсутність велосмуг, регулювання дорожнього руху, не всі вулиці мають покриття (лише піщана або ґрунтова дорога).

Цей список не є остаточним і його можна продовжити, але саме ці базові речі потребують першочергової уваги. Раніше безпека пішоходів була під питанням набагато менше, ніж зараз. Автотранспорт часто нехтує обмеженням швидкості, адже у селах практично відсутнє регулювання. Потрібно встановити не тільки обмежувальні знаки, а й можливо камери відеоспостереження, які будуть фіксувати перевищення швидкості, чи "лежачі поліцейські". Найбільше страждають люди, що живуть на транзитних вулицях, які сполучають сусідні села та міста. Часто перейти вулицю навіть із зброю важко. Тому регулювання руху транспорту дуже важливе, адже сільськими дорогами користуються не лише автомобілі чи автобуси, тут рухається спеціальна техніка фермерів, «живий» транспорт та свійські тварини, і зустріч з ними може бути фатальною для усіх.

Відсутність пішохідних доріжок – це те, що я б хотіла перестати бачити у селах. Може виникнути питання: а для чого це потрібно у селі? Насправді це дуже важливо, адже це гарантує безпеку для усіх, особливо якщо ти хочеш спокійно рухатись поруч із будь-яким видом транспорту, не намагаючись якось ухилятись від нього чи оминати. Це базові речі – наявність окремих смуг для транспорту, безпечних зон для пішоходів.

мал. 2. Збільшення пішохідних переходів.





мал. 3. Зміна профілю дороги. Створення пішохідної та велосипедеої зони, освітлення та острівки безпеки від транспорту.

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1. Олександра Вертелецька, *село Бармаки*. Фотографія, 2023.

2. Олександра Вертелецька. Малюнок, 2023.

3. Олександра Вертелецька. Малбнок, 2023.

Основний сільський транспорт – це велосипед. Він швидкий, універсальний і доступний для дітей та підлітків. Потрібно виділити зони, де відбувається найбільша кількість руху транспорту, там організувати смугу для велосипедистів. Якщо ширина вулиці дозволяє, можна зробити доріжки з двох боків, які матимуть різний напрямок. Або розділити, з однієї сторони вулиці пішохідна лінія, далі сама дорога і велосипедна доріжка. Якщо ширина вулиці не дозволяє виділити місце і для обох, можна їх поєднати. Тут ми виходимо на ще одну проблему пов'язану з велосипедами – де їх можна безпечно залишати, не хвилюючись за свій транспорт. Для цього слід передбачати біля громадських будівель (магазинів, амбулаторій, клубу, будівлі виконавчої служби тощо) велопарковки. Такий підхід допоможе заохотити пересуватись частіше велосипедом та його не доведеться залишати десь обабіч дороги.

Є певні специфічні відмінності між сільською вулицею і пішохідною, вкладені в їх значення. Патерн "Пішохідна вулиця" (сторінка 34) може бути застосований і у місті, і у селі. Тобто, вона є більш-менш універсальною (різниця у наповненні оточуючого середовища). А патерн 11 Сільська вулиця до міста важко доєднується, оскільки її значення відрізняється з самою суттю із таким містобудівним утворенням.

транспортна площа

Юлія Демчишина

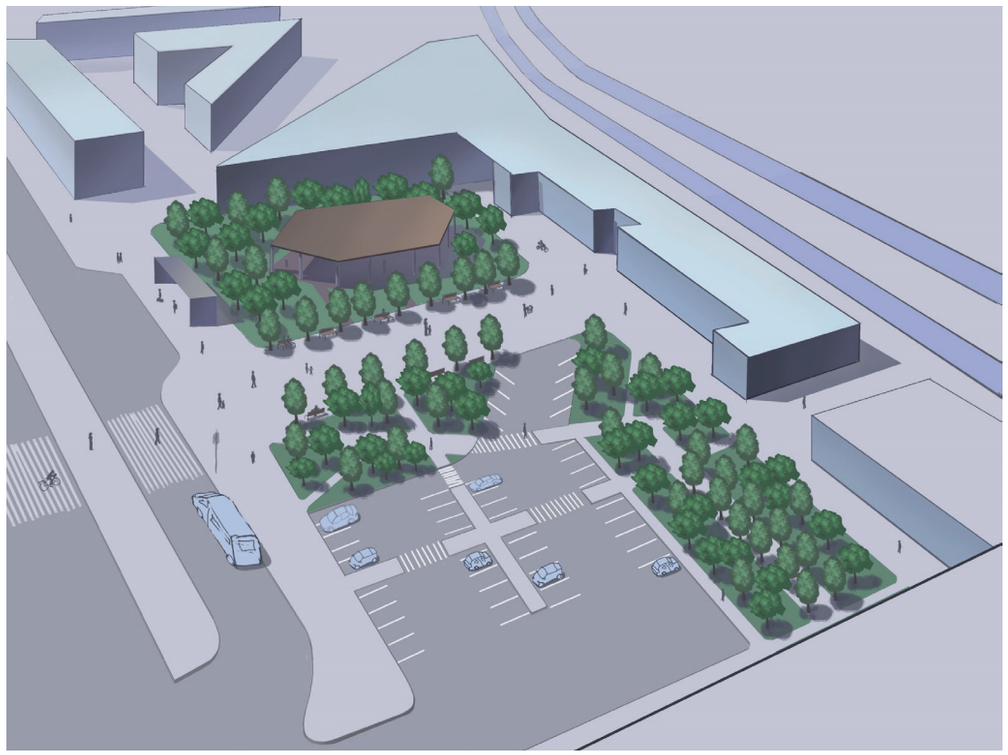
Одним із великих сполучень між містами і селищами є транспортна площа, використання якої відбувається щодня багатьма людьми. Це важливе місце скупчення транспорту і людей, але увага більше зосереджується саме на транспорті – міському, міжміському, приватному. Але сполучення вокзалу з пішохідними доріжками також має важливу роль. Цей простір створювався людьми для людей, так чому настільки важко безпечно потрапити на вокзал? Чому немає місць відпочинку чи очікування для людей?

мал. 1. Транспортна площа.

мал. 2. Транспортна площа.

Майже у кожному місті на транспортній площі існують подібні проблеми. Насамперед, щоб зробити привокзальну площу кращою, потрібно зробити її зручнішою для пішоходів, розширити тротуари і оптимізувати логістику громадського транспорту. Потрібно реконструювати транспортну міську лінію, зробити зупинки комфортнішими і не віддавати перевагу простору для паркувальних місць перед входом до вокзалу. Головний вхід вокзалу необхідно безпосередньо сполучити з різними пішохідними шляхами для безпечного руху. В'їзд для автомобілів має бути заборонений і відокремлений, з паркувальними місцями або створений спеціальний підземний паркінг. Про види стоянок можна більше дізнатись у патерні "Паркінг у місті" (сторінка 72).

На прикладі Двірцевої площі у Львові можемо розглянути як відбулася реконструкція цього місця. На оновленій площі запроектовано більше зелені і впорядковано стихійне паркування – для цього облаштовано підземний паркінг. Також з'явилося більше пішохідного простору, кількість трамвайних зупинок збільшилася до чотирьох та перенесені ближче до вокзалу. Зміни торкнулися і пішохідних шляхів – їх перенесено в центр вулиці Чернівецької. Це зроблено для того, щоб люди могли заходити безпосередньо до дверей вокзалу. Ця пішохідна зона оформлена деревами і лавками.



мал. 3. Схема транспортної площі.

Велика пішохідна площа може стати комфортним та безпечним громадським простором, де люди очікуватимуть поїздку в зручних умовах. Зупинки транспорту та зони очікування будуть захищені від погодних умов навісами та зеленими насадженнями, велодоріжки вестимуть до парковочних місць для велосипедів. Також не потрібно забувати про маломобільних людей, в багатьох проектах потрібно враховувати потреби всіх людей, без зайвих сходинок у рекреаційних місцях, входи до будівель також без сходинок або з підйомниками. Для популяризації вокзалів можна прибудовувати чи надбудовувати торгівельні центри, роблячи вокзали не тільки місцем пересування людей. Роль озеленення і принципи проектування зелених насаджень розкрито у патернах "Міський ліс" (сторінка 54) та "Благоустрій прибудинкової теритгорії" (сторінка 94).

Комфортна транспортна площа має бути без хаотично запаркованих автомобілів та роздрібної торгівлі. Враховуючи кількість пасажиропотоку можна розрахувати потрібну кількість паркувальних місць, а у містах мільйонниках обов'язково будувати підземну парковку. Потрібно робити транспортну площу, щоб до головного входу був доступ і транспортом, і пішохідною опцією з урахуванням усіх умов інклюзивності.

ДЖЕРЕЛА:

[1] Дій!Запоріжжя, "Привокзальна площа Запоріжжя після реконструкції: очікування і реальність", *Дій!*, 5 травня 2021 р. Режим доступу: act.org.ua/2021/05/pryvokzalna-ploshcha-zaporizhzhia-pislia-rekonstruktsii-ochikuvannia-i-realnist/

[2] С. Шавранська, "На площі Двірцевій планують облаштувати туристично-інформаційний центр", *Твоє місто*, 17 червня 2021 р. Режим доступу: tvoemisto.tv/news/ploshcha_dvirtseva_pislya_rekonstruktsii_yaki_roboty_shche_planuyut_provesty_foto_video_120827.html

[3] "Фото з висоти: як виглядає площа Двірцева після реконструкції", *VGORODE*, 27 квітня 2020 р. Режим доступу: lviv.vgorode.ua/news/transport_y_ynfrastruktura/a1113849-foto-z-visoti-jak-vihljadaje-ploshcha-dvirtseva-pislja-rekonstruktsiji

[4] Д. Черкаська, "Чому Вокзальній площі потрібна повна реконструкція, а не ремонт? Пояснюємо на прикладах", *Хмарочос*, 2 лютого 2019 р. Режим доступу: hmarochos.kiev.ua/2019/02/04/chomu-privokzalniy-ploshhi-davno-potribna-povna-rekonstruktsiya-a-ne-remont-poyasnyuyemo-na-prikladah/

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1. Pixabay user 652234. Фотографія. Режим доступу: pixabay.com/photos/architecture-platform-station-stop-4376921/

2. Pexels. Фотографія. Режим доступу: www.pexels.com/uk-ua/photo/2136360/

3. Юлія Демчишина, Транспортна площа. Малюнок, 2023.

меморіальна площа

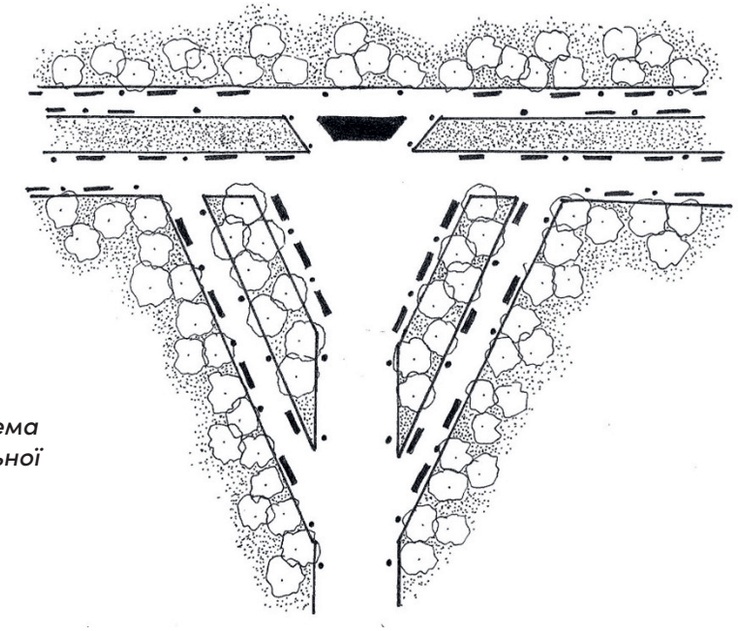
Олександра Вертелецька

Меморіальні площі є важливими місцями, що дозволяють нам згадати події, людей. Таким чином ми вшановуємо пам'ять людей або історичні події та не забувати про те, що важливо пам'ятати. Вигляд меморіальних площ повинен змусити думати, усвідомлювати, розуміти. Для кожного українця ці місця будуть мати особливе сакральне значення, адже там будуть збережені наші біль та втрата чогось, або когось. Це місце має мати свій особливий дизайн, який буде відрізнятись в залежності від призначення та контексту. Елементи, що будуть використані, повинні надавати розуміння мети вшанування пам'яті.

Основа площі: пам'ятник чи статуя, яка може слугувати центром чи початком меморіальної площі. Саме цей елемент має містити в собі символи, які дають розуміння події чи людей, для вшанування яких його встановлено. Він повинен мати певну інформацію: написи безпосередньо на скульптурі, таблички чи інтерактивні дисплеї, що матимуть опис подробиць історичної події чи людини (людей).

мал. 1. Меморіал жертвам Голодомору в Торонто, Канада.

Не менш важливим є озеленення таких площ. Меморіальна площа може бути частиною паркової зони, раніше створеної чи нової. Правильно підібране озеленення, поєднуючись із ідеєю меморіалу, допоможе створити більш спокійну атмосферу.



мал. 2. Схема меморіальної площі зі сквером.

Така атмосфера зможе заспокоювати або наштовхувати на це відчуття у момент розуміння місця, в якому ти знаходишся. Для зручного перебування у сквері необхідно передбачити місця для сидіння, вони допоможуть відвідувачам зупинитись та подумати над цим місцем більше, ніж просто пройтись кинувши погляд. Площа має передбачати велику зону для зібрань з метою вшанування пам'яті в дати річниць, ця зона може бути відкритою чи з накриттям, залежно від вигляду та ідеї. Це допоможе збільшити відчуття згуртованості та зв'язку в дні пам'яті.

Починаючи з 2014 року багато людей в Україні постраждало не лише морально, а й фізично. Саме цим людям потрібно найбільше підтримки та розуміння, більше доступних місць для полегшення пересування. Тому меморіальна площа має бути доступною для всіх та інклюзивною. За потреби для цього влаштовуються пандуси, тактильні елементи та доріжки відповідної величини.

Особливого відчуття може надати освітлення, яке використовують для підкреслення потрібних деталей та надання певної атмосфери. Правильне розміщення не тільки звичайних ліхтарів, а й додаткового точкового освітлення створить атмосферу, яка підкреслить значення площі. Це може бути підсвітка написів, дат, імен, але саме це може навіть допомогти завершити ідею, яка була закладена.

Меморіальна площа має бути доступною для пішоходів у будь-який час та може поєднуватись із патернами "Пішохідна вулиця" (сторінка 34), а також із патерном "Забезпечення інклюхивності громадських просторів" (сторінка 24).

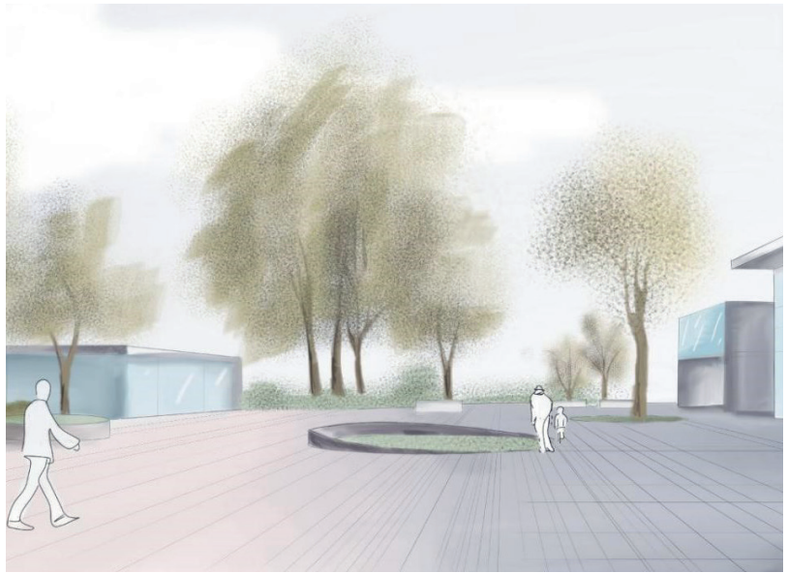
ДЖЕРЕЛА:
[1]
"В Коломиї збудують новий меморіальний сквер на Площі Героїв", *Mi100*, 21 вересня 2022 р. Режим доступу: mi100.info/2018/09/21/v-kolomyyi-zbuduyut-novyj-memorialnyj-skver-na-ploshhi-heroyiv/

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1.
Wikimedia Commons, Меморіал жертвам Голодомору (Торонто). Фотографія М. Сварника, 2018. Режим доступу: mi100.info/2018/09/21/v-kolomyyi-zbuduyut-novyj-memorialnyj-skver-na-ploshhi-heroyiv/

2.
Олександра Вертелецька. Малюнок, 2023.

багатофункціональна сільська площа

Валерія Панасюк



мал. 1. Багатофункціональна сільська площа.

Багатофункціональна сільська площа – це концепція, що передбачає поєднання кількох функцій на одній території у селах, зокрема торговельної, адміністративної, розважальної тощо. Це один з видів площ, описаних у патернах ”Транспортна площа” (сторінка 42) та ”Меморіальна площа” (сторінка 46). Цей патерн сприяє розвитку сільських територій, покращує якість життя мешканців та стимулює економічне зростання. Нижче наведено переваги багатофункціональної сільської площі.

Переваги багатофункціональної сільської площі:

Збільшення доступності послуг. Ця концепція надає мешканцям сіл доступ до широкого спектру послуг, що раніше могли були обмеженими або недоступними у сільській місцевості. Додавання торгових центрів, адміністративних будівель, розважальних об’єктів та інших функцій на сільській площі забезпечує зручніше та швидше отримання потрібних послуг. Це можуть бути магазини, супермаркети, аптеки, ресторани, кафе, банки, поштові відділення, аптеки, медичні центри, фітнес-центри, бібліотеки, культурні та розважальні об’єкти і багато інших. Мешканці села отримують зручний доступ до необхідних послуг без необхідності далеких поїздок до міста.

Економічний розвиток. Економічний розвиток є однією з ключових переваг багатофункціональної сільської площі, яка створює нові можливості для розвитку місцевої економіки. Наявність різноманітних послуг сприяє залученню інвестицій та створенню нових можливостей для місцевих підприємців, які можуть відкрити магазини, ресторани, малий бізнес або надати послуги в сільській області. Це сприяє створенню нових робочих місць, зростанню внутрішнього попиту та збільшенню доходів.

мал. 2. Сільська площа в Кортоні, Італія.

Розширення соціальних можливостей. Багатофункціональна сільська площа надає простір для зустрічей та спілкування між мешканцями, забезпечує можливості для розвитку культури, мистецтва та освіти в селі, забезпечує доступ до різних соціальних послуг та підтримки, сприяє соціальній інтеграції різних груп населення. Вона може містити приміщення для культурних заходів, спортивних комплексів, бібліотек та інших об'єктів. Це стимулює активний спосіб життя, сприяє розвитку спільноти та зміцненню соціальних зв'язків між мешканцями. Можливості для розвитку культури, мистецтва та освіти в селі – художні галереї, театри, музеї, музичні школи, курси та тренінги. Наявність таких установ сприяє розширенню культурного світогляду мешканців, надає можливості для самореалізації та навчання новим навичкам. Соціальна інтеграція різних груп населення допомагає зберігати та розвивати традиції, підтримувати соціальну різноманітність та формувати відчуття спільності.

Збільшення привабливості сільських територій. Багатофункціональна сільська площа може стати привабливим місцем для відпочинку. Вона додає селам нові атракції та зручності, що сприяє залученню нових мешканців. Це може позитивно вплинути на розвиток туризму та підвищення престижу сільських територій.

Оптимізація використання землі. Замість виділення окремих ділянок під окремі функції, такі як торгівля, адміністрація та розваги, ця концепція дозволяє об'єднати їх на одній території. Це зменшує фрагментацію землі та забезпечує ефективніше використання ресурсів.

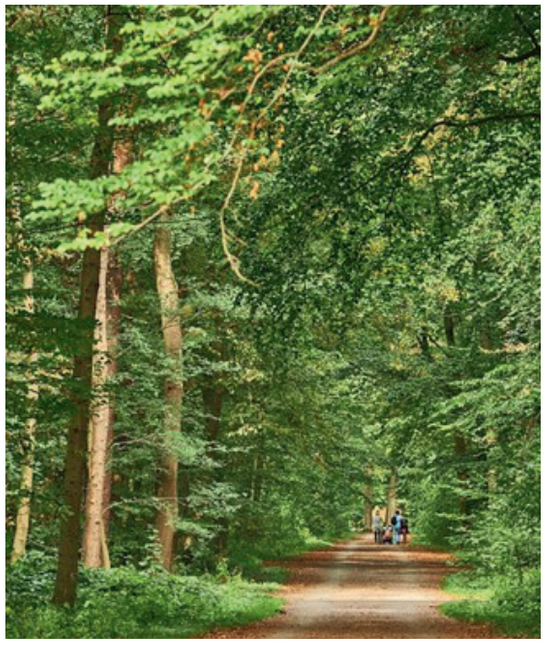
ДЖЕРЕЛА:
[1]
А.Р. Пономаренко та Л.М. Бармашина, "Багатофункціональні сільські громадські центри", *Матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції*, 30 жовтня 2018 р. Режим доступу: shorturl.at/kptIL

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1.
Валерія Панасюк, *Багатофункціональна сільська площа*. Ілюстрація, 2023.

2.
Юго Раяніемі. Фотографія, 2011.

міський ліс

Юлія Демчишина



мал. 1. Ганновер, Айленріде, Міський ліс.

Міста майбутнього – це міста, що відображають принципи екологічної сталості. У сучасній культурі образ міста зазвичай протиставляється природі: або бетонні споруди, або парки, що існують окремо і майже не перетинаються. Проте нова реальність спонукає до перегляду уявлень про місто, розглядаючи його як місце, де природа має своє місце: з біорізноманіттям, парками, садами, річками та озерами. І справа не лише в адаптації до глобального потепління, а й у економіці, психічному добробуті та тривалості життя. Роль зелених зон у житті міста полягає у задоволенні потреб людини у відпочинку й рекреації, користі для здоров'я, зближення людини і природи.

Чудовим прикладом міського лісу є підхід міста Ганновер у Німеччині. Міські ліси, парки та зони відпочинку роблять його найзеленішим мегаполісом Німеччини, а озеро Машзеє та Штайнхуде створюють морську атмосферу, з плаванням, вітрильним спортом і серфінгом.

Айленріде – найбільший міський ліс Німеччини, розташований у східній частині міста поблизу Остштадта. Більшість доріжок тут вкриті гравієм або ґрунтом, сховані в тінистих лісових просторах уздовж річки Шиффграбен. Айленріде простягається по центру міста, у східній частині та є одним з найбільших і найстаріших безперервних міських лісів Європи з площею лісу у 640 га (майже вдвічі більша, ніж Центральний парк у Нью-Йорку, США). Таке поєднання природи та всіх переваг великого міста – це те, що жителі Ганновера сприймають як належне, тому вони вважають його ідеальним місцем для життя.

мал. 2. План Айленріде.

Окрім багатої популяції тварин та рослин, Айленріде приваблює можливістю займатися численними видами спорту та дозвілля: велика мережа стежок, сотні лав, ставки, галявини для сонячних ванн, луги для прогулянок з собаками, лісові ресторани та пригодницькі дитячі майданчики.

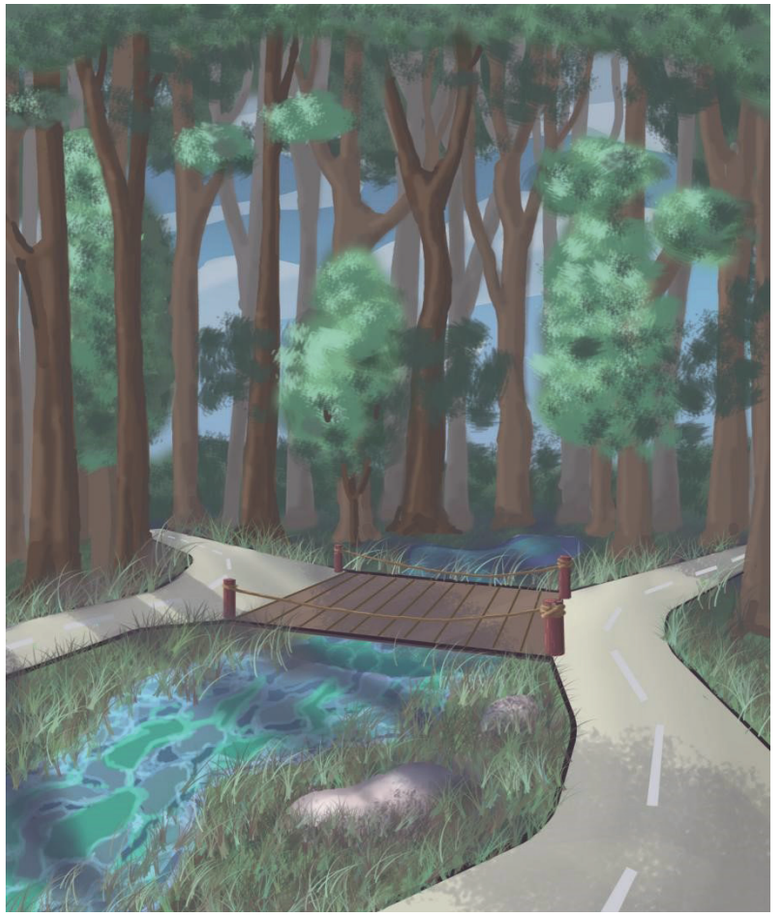
Користь від міських лісів досить велика, вона є однією із найважливіших сторін міст:

- Охолодження міст. Міські ліси виконують важливу роль в охолодженні міст, що особливо актуально в умовах зміни клімату. Внаслідок підвищення температури на планеті, міста перетворюються на теплові острови, оскільки матеріали, такі як бетон і асфальт, нагріваються і утримують тепло, навіть після заходу сонця. Зелені коридори, що сполучають місто з сільською місцевістю, можуть стати важливими маршрутами для потоку прохолодного та свіжого повітря.

- Очищення повітря. Усунення забруднення повітря також є важливою роллю рослин. Вони затримують частинки пилу на своїх поверхнях та перетворюють вуглекислий газ, що виникає при спалюванні викопного палива. Їх вплив є особливо вагомим у великих містах, де кількість забруднюючих речовин є значною.

- Захист від шуму, підтоплень. Рослини також захищають від шуму, стримуючи звукові хвилі, запобігають деградації міських ґрунтів і можуть уберегти місто від підтоплень під час рясних дощів, адже коренева система та незабетонований ґрунт добре утримують воду. Також зелені зони є острівцями біорізноманіття. Зелені коридори можуть стримувати потоки вітру, усувати протяги між будинками та запобігти значним пошкодженням будинків від буревіїв.

- Підтримка фізичного і психічного здоров'я людини. Міський ліс може бути простором для занять спортом, бігом, ходьбою, спонукати до активного відпочинку. Контакт з природою здатен знизити рівень тривожності, ймовірність ментальних розладів і підвищити відчуття благополуччя. Дослідження показують, що при деяких розладах контакт з природою може бути не менш ефективним, ніж прийом ліків, а підвищення рівня «гормону стресу» кортизолу допомагає боротися з післяпологовою депресією. Наприклад, лише 20-30 хвилин прогулянки в парку або відпочинку біля дерев. може збільшити відчуття щастя та знизити ризик виникнення психічних розладів, таких як тривожність. Також озеленення міста сприяє зростанню продуктивності у людей, значно підвищує їх ефективність на робочих місцях.



мал. 3. Міський ліс.

Міський ліс – це екосистема, що дозволяє зберегти усі життєві цикли тварин і рослин без зайвого втручання (на відміну від парків). У громадських просторах міст з щільною забудовою і без можливості створення нових парків, було б добре проектувати чи розміщувати міні-ліси, створюючи інсталяції з великими насадженнями рослин (наприклад, у центрі Лондона архітектором Асіф Ханом). Міні-ліс допомагає досліджувати межу між природним і міським простором, роблячи завдяки озелененню комфортні і красиві рекреаційні зони посеред міських вулиць. А парки робити більш природним, зберігати їхню фауну, не зістригати газон, а дозволити траві рости природним шляхом.

В Україні у довоєнний період було здійснено декілька спроб облаштування міських лісів, зокрема у місті Чернівці. Базуючись на цьому прикладі, можна виділити декілька чудових базисів для створення міських лісів: очищення, корегування та укріплення берегів існуючих озер; облаштування набережної на палях (не є обов'язковим); прокладання пішохідних, бігових та велосипедних доріжок з мінімальним втручанням в існуючий ландшафт; влаштування додаткових штучних

мал. 4. & 5.

ставків з невеликим мостом (може стати частиною системи очищення води); достатня кількість зон для відпочинку, зокрема біля ставків; облаштування екологічних та інклюзивних дитячих, спортивних майданчиків по всій території парку; зручність та доступність усіх локацій для маломобільних груп людей; облаштування декількох інклюзивних громадських вбиралень з пеленальними кімнатами; парковка для машин і велосипедів.

Міський ліс у багатьох характеристиках перекликається із патерном "Гідропарк" (сторінка 64).

Загалом, міські ліси є важливими компонентами зеленої інфраструктури в містах, забезпечуючи численні екологічні, соціальні та економічні переваги для мешканців і міської екосистеми в цілому. Міський ліс сприяє збереженню біорізноманіття, надаючи притулок та харчування для різноманітних видів рослин і тварин. Він може створювати екологічні коридори для переміщення диких тварин і сприяти збереженню природних екосистем у міському оточенні.

ДЖЕРЕЛА:

[1]
"Ліс посеред міста", *Das Portal der Hannover Marketing und Tourismus GmbH*, 13 квітня 2022 р. Режим доступу: shorturl.at/aemu2

[2]
"Hannover - The Green City," *Das Portal der Hannover Marketing und Tourismus GmbH*. Режим доступу: www.visit-hannover.com/en/Press/What-Hannover-has-to-offer/Hannover-The-green-city

[3]
Д. Крутько, "У Чернівцях реконструюють найбільший парк міста з набережною (візуалізації)", *Хмарочос*, 10 липня 2022 р. Режим доступу: hmarochos.kiev.ua/2022/07/10/u-chernivczyah-rekonstruyuyut-najbilshyj-park-mista-z-naberezhnoyu-vizualizacziyi/

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1.
Pixabay, Ганновер Айленріде. Режим доступу: pixabay.com/photos/hanover-eilenriede-urban-forest-4705651/

2.
Wikimedia Commons, *Парк Айленріде в Ганновері*. Фотографія, 2007. Режим доступу: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Eilenriede_Plan.jpg

3.
Юлія Демчишина, Міський ліс. Малюнок, 2023.

4.
Pexels. Режим доступу: https://www.pexels.com/photo/central-park-with-skyscrapers-in-new-york-city-5847354/

5.
Pexels. Режим доступу: https://www.pexels.com/photo/amazing-landscape-of-green-plantations-near-city-5047128/

міські городи

Валерія Панасюк

мал. 1. Міські городи.

В Україні існує досить давня традиція сільського господарства, зокрема оброблення городів. Дуже хорошим прикладом є хутір або садиба, що описується в патерні "Хутір" (сторінка 8). Для людей, що мешкають у приватних будинках облаштовувати городи в себе на територіях просто, але як щодо людей, які живуть у багатоквартирних будинках? У цьому випадку хорошою альтернативою для них є міські городи. Міські городи – це невеликі ділянки у приміських зонах, де міські мешканці мають можливість вирощувати свої овочі та фрукти, насолоджуватися природою та проводити час на свіжому повітрі. Ця практика почала набирати популярності у багатьох країнах, і це не дивно, враховуючи скільки користі вона приносить навколишньому середовищу. У 1990-і роки з'явилася тенденція облаштовувати невеликі ділянки з городиною на прибудинковій території. Вона з'явилась із декількох причин, проте абсолютно не додавала естетичного та функціонального використання земельного громадського простору.

Власне земельне господарство. Міські мешканці мають можливість мати свої власні земельні ділянки, де можуть вирощувати овочі, фрукти, трави та інші рослини за власним вибором. Ця практика може бути спрямована на забезпечення самодостатності в харчуванні, зменшення залежності від імпорту продуктів харчування та збереження традиційних методів сільського господарства.

Екологічна практика. Міські городи сприяють екологічно стійким методам сільського господарства, зокрема органічне вирощування, компостування та використання натуральних добрив. Вони допомагають зберігати родючість ґрунту та зменшувати використання хімічних речовин. Натуральні методи контролю шкідників, такі як компанійське вирощування, використання рослин-відлякувачів та біологічної боротьби, допомагають зберегти рівновагу в екосистемі та знижують використання хімічних засобів захисту. Це сприяє збереженню та охороні біорізноманіття, а також забезпечує рослини для комах, птахів та інших корисних організмів.

Соціальна взаємодія та співпраця. Міські городи створюють можливості для спілкування та обміну знаннями між їх користувачами. Вони сприяють формуванню спільнот, де люди можуть навчатися один у одного, ділитися ресурсами та взаємно підтримувати один одного.

Природна різноманітність. Міські городи сприяють збереженню природної різноманітності шляхом створення живих біотопів для рослин і тварин. Вони можуть включати в себе сади з фруктовими деревами, квіткові луки та місця для проживання комах. Це створює умови для різноманіття видів рослин, які можуть бути корисними для місцевої флори та фауни, а також для збереження генетичного розмаїття рослин. Заміські городи, які пропонують різноманітність рослин та створюють сприятливі умови для життя комах, зокрема бджіл, метеликів тощо, які відіграють важливу роль у запиленні рослин і перенесенні насіння на інші території. Також, різноманітність рослин може привертати диких тварин, наприклад, птахів, які знаходять у цих городах притулок та джерело їжі. Також на міських городах люди часто вирощують старовинні сорти рослин, які можуть бути втрачені в сучасному сільському господарстві. Це допомагає зберегти сортове розмаїття рослин і запобігти вимиранню деяких видів.

мал. 2. Сад на даху в Токіо.

Відпочинок та релаксація. Міські городи надають можливість насолоджуватися природою, проводити час на свіжому повітрі, відпочивати та розслаблятися. Вони створюють атмосферу спокою та гармонії, допомагаючи відволікатися від шумного міського середовища.

Міські огороди є важливим елементом сталого розвитку та вдосконалення якості життя. Вони сприяють збереженню навколишнього середовища, підвищенню самодостатності у вирощуванні їжі та зміцненню спільнот.

ДЖЕРЕЛА:
[1]
М. Рябика, "Нове життя розсадника у парку "Залізна вода" або для чого у Львові міський сад-город", *Твоє місто*, 26 квітня 2021 р. Режим доступу: tvoemisto.tv/blogs/nove_zhyttya_rozsadnyka_u_parku_zalizna_voda_abo_dlya_chogo_u_lvovi_miskyy_sadgorod_119422.html

[2]
О. Бодняк, "Сіті і щасливі. Як городництво і садівництво допомагає містам під час війни", *Zaxid.net*, 31 березня 2023 р. Режим доступу: zaxid.net/siti_i_shhaslivi_yak_nam_dopomozhut_miski_gorodi_i_fermi_n1560882

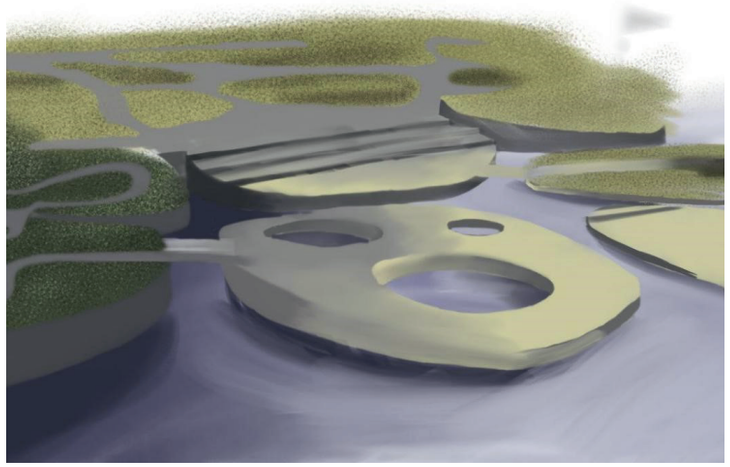
ІЛЮСТРАЦІЇ:
1.
Валерія Панасюк. Малюнок, 2023.

2.
Wikimedia Commons, *Ферма над Атре Ебісу*. Фотографія, 2021. Режим доступу: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Farm_above_Atr%C3%A9_Ebisu.jpg

гідропарк

Валерія Панасюк

Згідно визначення загальний термін "гідропарк" – це тип парку з водно-розважальним комплексом. Також він має схожість з патерном 15 Міський ліс. В Україні дуже популярний цей тип парків, зокрема вони є практично у кожному місті. Проте не у всіх містах вони зручні для проведення дозвіллевого часу і більшість людей не хочуть туди приходити, хоча в літні дні це може бути найпопулярніше місце для перебування.



мал. 1. Гідропарк.

На відміну від звичайних пляжів біля озер, річок та морів, в гідропарку не можна поставити лише кабінки для перевдягання і люди будуть насолоджуватись часом на тому самому озері. Головна ідея їх створення була досить цікавою, але радянська влада зосередилась на загальній концепції, аніж на зручності у користуванні, особливо у плані інклюзивності. Серед основних елементів для створення комфортного простору у гідропарках є:

1. тіньові навіси
2. торгові кіоски
3. спортивні та дитячі майданчики
4. території для вигулу собак
5. місця для перевдягання біля водойми
6. туалети, душі, питні фонтани

1. Тіньові навіси (або будь-які споруди), де можна соватися від сонця. В Україні існує проблема пов'язана з тим, що люди які займаються плануванням та будівництвом гідропарків, досить часто не враховують потреби у тіньових спорудах. Одним зі способів вирішення проблеми є зелені насадження. Окрім того, що дерева добре захищають від сонця, вони, як б це банально не звучало, створюють кисень, що у свою чергу покращує усю екосистему. Ну і на мою суб'єктивну думку, місце, засаджене деревами, виглядає набагато естетичніше та в принципі є суттю гідропарків. Також важливо зробити більше місць з накриттям, як на пляжі, так і в інших зонах відпочинку: пішохідній, місцях для сидіння, місцях великого скупчення людей, футкортах.

2. Торгові кіоски. Коли ти гуляєш парком, швидше за все хочеш купити собі напій або поїсти. Тож вирішення цієї проблеми досить легке – виокоемити певне місце для торгівлі, щоб люди могли купити собі щось смачне, а інші, в свою чергу, могли заробляти. Важливо встановлювати не тільки споруди, де можна купити їжу та напої, а і организовувати місця, де можна перепочити та перекусити (Кіоски, сторінка 98). Фудкоти є невід'ємною частиною у рекркаціних місцях. Це мають бути тимчасові споруди, які легко можна перенести у інше місце за потреби.

мал. 2. Альтанка на воді.

мал. 3. Тіньові навіси в київському гідропарку.

3. Спортивні та дитячі майданчики. Так як гідропарк - це місце для відпочинку, люди з дітьми люблять проводити в них вільних час, але як зробити такі місця комфортими та безпечними? Так як сама ідея гідропарку полягає в тому, що це парк навколо водойми, то і логічно, що в більших містах створюють великі розважальні комплекси з аквапарками, а в менших - огороджені дитячі майданчики для безпеки дітей. На даний момент вони виглядають застарілими та небезпечними через запущений стан, але якщо їх відтреставрувати та встановити більш сучасні елементи, це суттєво змінює ситуацію. Також дуже важливо, щоб у гідропарках були якщо не спеціальні майданчики для спорту, то хоча б велодоріжки, доріжки для бігу та поля для пляжних видів спорту.

4. Місця для вигулу собак. Надзвичайно важливим є окреме огороджене місце для вигулу собак з відповідними елементами благоустрою. Ми не можемо заборонити людям приходити в гідропарк з тваринами, але можемо зробити комфортне місце для них.

5. Місця для перевдягання, душ. Для комфортного відпочинку та забезпечення гігієнічних потреб необхідно встановлювати більше місць для перевдягання та зробити їх безпечними. Це є елементарні потреби людей для комфортного відпочинку, які мають забезпечуватись.

6. Туалети. На даний момент у більшості гідропарків або відсутні, або неможливі для використання громадські туалети. Оптимальний варіант - замінити їх на біотуалети, що є набагато економнішими та зручнішими у використані. Втановити їх всіх в одному місці це дуже безглуздо, біотуалети повинні знаходитись по всіх тереторії парку.

З дотриманням усіх цих пунктів людям буде приємніше знаходитись та проводити свій вільний час у гідропарках. Так як вони є невід'ємною частиною більшості міст, це дійсно відіграє важливу роль у їх вдосконалені.

ДЖЕРЕЛА:
[1]
"Гідропарк", *Словник.ua*. Запит: 4 липня 2023 р. Режим доступу: shorturl.at/glxzO

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1.
Валерія Панасюк. Малюнок, 2023.

2.
Pixabay user jotoya. Фотографія. Режим доступу: https://pixabay.com/fi/photos/j%C3%A4rvi-auringonlasku-maisema-ulkona-5062227/

3.
Jorge Franganillo, *Київ, гідропарак*. Фотографія, 2017. Режим доступу: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kiev_Hydropark_(40022707464).jpg

ярмарки

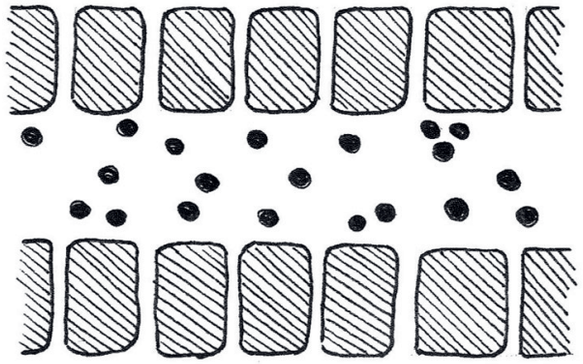
Олександра Вертелецька

Ярмарок – це місце, де зустрічаються різні майстри та продавці для демонстрації та продажу продуктів, послуг або культурних аспектів. Ярмарки бувають різного розміру та напряму: торгові, виставкові, сільськогосподарські тощо.

В Україні досить поширені ярмарки різного типу, вони відбуваються у великих містах, селах, містечках. Але ми маємо проблему з регулярними ярмарками, де свій продукт можуть продавати усі. Наприклад, декілька прикладів тимчасових ярмарків у центрі Львова, де у певні дні розгортається ринок з фермерськими продуктами. Таке явище поширене й у багатьох інших містах по всій країні. Але більшість ярмарків відбуваються кожного дня, люди з сіл чи маленьких містечок їдуть на ринок, щоб продати те, що вирощують чи виробляють власноруч. Зазвичай

мал. 1. Вуличний ярмарок.

вони розміщуються вздовж дороги, поблизу магазинів та торгових рядів, які також продають різну продукцію. Люди розміщують те, що привезли на продаж на коробках чи на імпровізованих прилавках, які зробили власноруч.

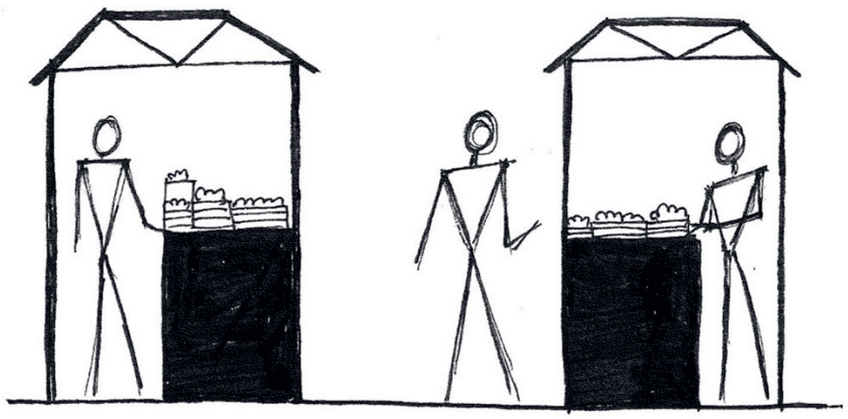


мал. 2. Схема розташування прилавків та потік людей.

Такий тип ярмарків відрізняється від звичайного, який може відбуватись декілька разів на рік. Класичним прикладом традиційного українського ярмарку є Сорочинський, який навіть описаний в літературі. На початку XX століття у Рівному проводились «Волинські торги», для яких була передбачена окрема ділянка міста. Звичайні ярмарки, як правило, великі, з різними активностями, майстрами з різних куточків України.

Сьогодні ярмарки можна назвати скоріше “стихійними”. Тому необхідно підібрати дві схеми для них: для великих святкових ярмарків та невеликих регулярних ярмарків.

Почнемо зі “стихійних” ярмарків: вони розташовуються зазвичай поруч зі стаціонарними ринками, де є найбільше скупчення людей. Відповідно слід виділити зону для безпечного пересування людей, окремо територію для тимчасового пересування машин, які привозять продукцію. Потрібна правильна організація прилавків, годин роботи, людей, які будуть контролювати те, що буде відбуватись на цих ярмарках. Прилавки повинні бути із накриттями, які будуть ховати людей та продукти від сонця та дощу. Це місце повинне бути комфортним для продавців та покупців, адже наплив людей тут завжди великий, зранку чи в обідній час, у вечері після роботи. І щоб це не перетворювалось на “стихійний” ярмарок, потрібно прорахувати певну кількість місць на кожну людину та, можливо, встановити певний час, зранку та ввечері, щоб було менше скупчення продавців.



мал. 3. Прилавки та люди.

“Святкові” ярмарки можуть мати схожу побудову, але вони все-таки відрізняються від звичайних. Місцем проведення таких ярмарків може бути і центр міста, і паркова зона, і відкрита галявина за містом чи селом. Вони потребують більше простору для відвідувачів, адже тут будуть відбуватись майстер класи, різні зони для розваг дітей та дорослих, а основне – це продукція майстрів, які приїхали з різних регіонів, щоб продемонструвати свої вміння та знайти клієнтів. Розділити види продукції: окремо частину з продуктами харчування, мистецькими виробами, одягом, майстер класами, виступами, розвагами. Такий розподіл допоможе зорієнтуватись людям та відвідати саме те, що вони хочуть, і не витрачати багато часу на пошуки.

Маю сподівання, що такі прості методи допоможуть перетворити “стихійні” ярмарки на безпечні та зручні для всіх. Адже це допоможе продавцям реалізувати свій товар не порушуючи закон та позитивно вплине на розвиток малого фермерства.

Такий вид ярмарку, щро я запропонувала, буде розташовуватись біля основного ринку, неподалік від нього чи на самому ринку. Це допоможе організувати людей, які створюють “стихійні” ярмарки. Також це допоможе стимулювати компактність та багатофункціональність міста, що допоможе структурувати хаотичну систему планування ярмарків та ринків.

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1.

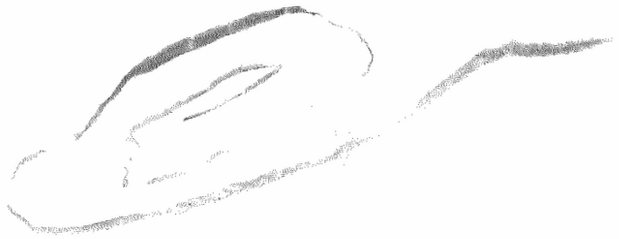
Bex Walton, Фермерський ринок на площі Логан. Фотографія, 2019. Режим доступу: commons.wikimedia.org/wiki/File:Farmers%27_market_at_Logan_Square_%2847879913851%29.jpg

2.

Олександра Вертелецька. Малюнок, 2023.

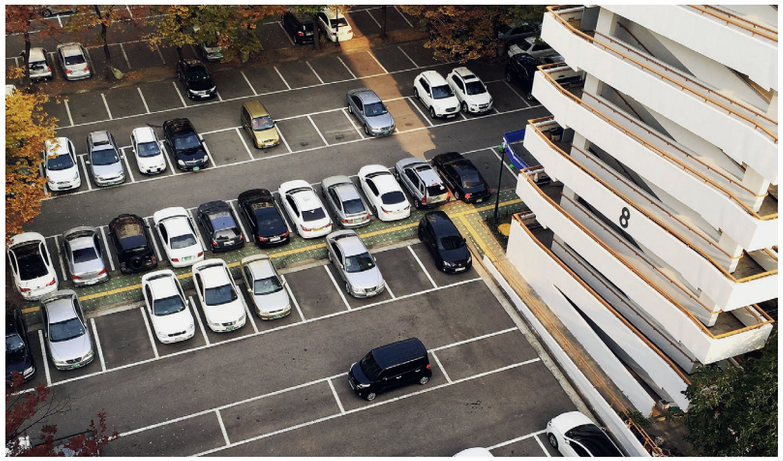
3.

Олександра Вертелецька. Малюнок, 2023.



паркінг у місті

Юлія Демчишина



мал. 1. Міська парковка.

Проблема наявності паркомісць у містах України набуває все більшої актуальності. За останній час спостерігається значне зростання кількості автомобілів. Ця тенденція пояснюється поширенням газобалонного обладнання для автомобілів і збільшеною доступністю відповідного палива, а також високим попитом на таксі та зростанням імпорту транспортних засобів. Проблему дефіциту паркомісць також відчувають усі мешканці міст, для яких розташування авто на тротуарах і газонах стало звичною справою.

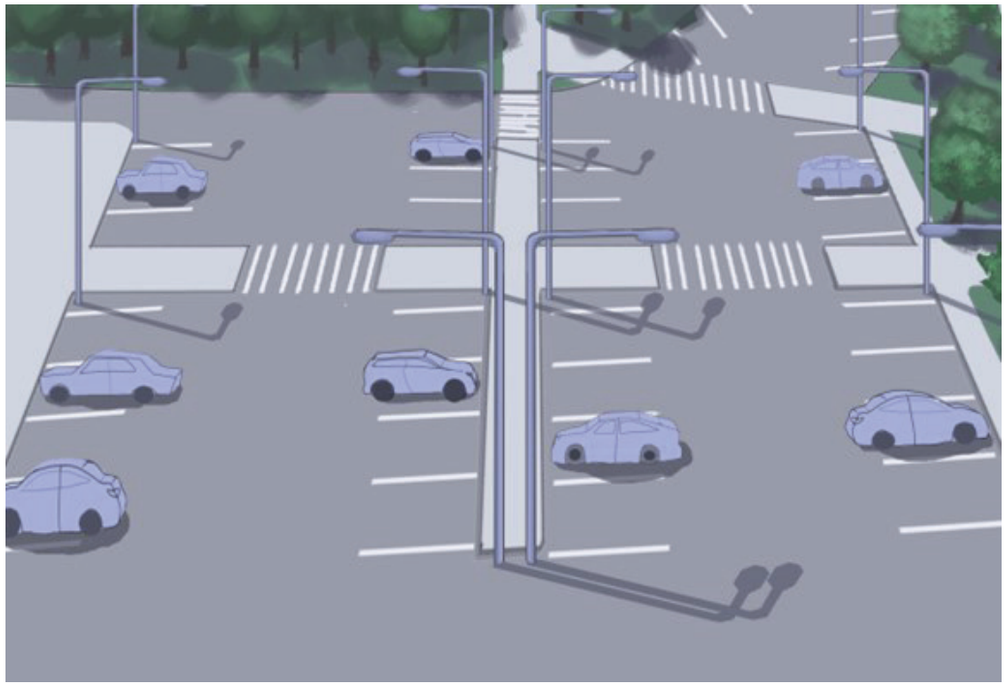
Люди повинні усвідомлювати, що купуючи авто необхідно оцінити можливість оплати місця на автостоянці, оскільки безкоштовні парковочні місця у містах є обмеженими. У містах потрібно звертати більше уваги на громадський транспорт: роблячи його зручним, ми сприяємо зменшенню появи нових автомобілів у місті. Громадський транспорт, зокрема автобуси, трамваї та метро, забезпечує перевезення великої кількості пасажирів одночасно, що сприяє зменшенню автомобільного трафіку та зменшенню викидів шкідливих речовин в атмосферу.

Таке ефективне використання простору – економить місце на дорогах і допомагає уникнути проблем з паркуванням, особливо це актуально у великих містах. Громадський транспорт і велосипеди є доступнішими для широкої громадськості.

Ситуація з паркомісцями в Україні може бути складною і варіюється в залежності від міста та його розмірів. У багатьох містах існує нестача паркомісць, особливо в центральних районах та на малих вуличках. Це створює проблеми для водіїв, які мають складності зі знаходженням місця для паркування своїх автомобілів. Тому багато водіїв паркують свої автомобілі на тротуарах, газонах та інших непридатних для цього місцях. Це порушує правила дорожнього руху та створює проблеми для всіх учасників дорожнього руху.

Однією з причин цієї ситуації є непродумане планування транспортної інфраструктури і неправильний розподіл паркомісць по місту, або й повна їх відсутність. У деяких містах України введена платна система паркування, що є зручним засобом регулювання парковки та зменшення транспортного потоку, особливо у центральних частинах.

мал. 2. Паркінг у місті.



Перед будь-яким будівництвом потрібно проаналізувати і розробити правильні під'їзди до будівель, щоб потоки машин не перетинались, розрахувати потрібну кількість парковочних місць для жителів будинків. Машини повинні займати місця на парковках, а не у дворах, де гуляють діти. Також необхідно правильно організувати під'їзні шляхи для таксі, людей з інклюзивністю, спецтранспорту. Для запобігання заїзду і паркування машин на дитячих майданчиках і парках потрібно зробити декоративне огородження навколо відпочинкових зон.

мал. 3. Заїзд у підземний паркінг.

Підземні і криті парковки – це типи паркувальних споруд, які розташовуються підземно або покриті дахом. Вони є популярним рішенням для вирішення проблеми нестачі паркомісць у містах і мають декілька переваг.

Підземні парковки зазвичай розташовані під будівлями або під майданчиками. Вони можуть мати кілька рівнів, що дозволяє ефективно використовувати доступний простір. Криті парковки, у свою чергу, можуть бути вбудовані у спеціально призначені будівлі або мати покритий дах, що захищає автомобілі від погодних умов. Ці види парковок мають багато переваг, особливо у щільно забудованих центральних районах міста, де вільні майданчики обмежені або потрібно побудувати паркомісця для торгових центрів. Вони захищають автомобілі від погодних умов (від дощу, снігу, сонця), що зменшує пошкодження автомобілів та зберігає його зовнішній вигляд; підвищують безпеку (підземні і криті парковки часто оснащені системами відеоспостереження, освітленням і охоронними системами, що забезпечують високий рівень безпеки для автомобілів та власників).

Однак, важливо враховувати, що побудова підземних і критих парковок може бути витратною і вимагати додаткових інженерних рішень. Також, збільшення кількості паркомісць не може бути єдиним рішенням проблеми, адже збільшення населення веде до збільшення кількості авто. Тому важливо розвивати громадський транспорт та велосипедну інфраструктуру у містах.

Відкриті і підземні паркінги мають свої особливості: вимагають багато місця, а підземні необхідно закладати в проект будівлі або будинку ще на етапі проектування, забудовники можуть заощадити на проєкті, не передбачивши підземний паркінг. Тому для вирішення цієї транспортної проблеми найкраще підходить будівництво багаторівневих паркінгів, які вміщують велику кількість автомобілів, і водночас займають відносно невелику площу. Їх можна будувати як окремі будівлі, так і прибудовувати до вже існуючих будівель. Будівництво паркінгу передбачає зведення солідної, капітальної будівлі з гарними фасадами, широкими проїздами, комфортними боксами для паркування автомобілів, а так само з наявністю витяжної системою вентиляції, пожежогасіння, відеоспостереження.

мал. 4. Багаторівневий паркінг.

Ситуація з паркомісцями в Україні потребує уваги та розв'язання як частина загальної проблеми транспорту та міського планування. Потреба в стоянках є у багатьох місцях, проблеми нестачі паркомісць освітлена в розділах "стала мобільність" і "транпортна площа". Необхідно розвивати транспортну інфраструктуру, забезпечувати правильний розподіл паркомісць та зміцнювати контроль за дотриманням правил паркування. Необхідно вирішувати проблему недостачі паркомісць комплексно і з урахуванням специфічних потреб і особливостей кожного міста, а також пропагувати сталі та екологічно чисті види транспорту для зменшення автомобільного трафіку.

ДЖЕРЕЛА:

[1]

Міністерство юстиції України, "Правила паркування транспортних засобів. Що робити, коли сусіди паркують авто на дитячому майданчику". Режим доступу: minjust.gov.ua/m/pravila-parkuvannya-transportnih-zasobiv-scho-robiti-koli-susidi-parkuyut-avto-na-dityachomu-maydanchiku

[2]

О. Сундєєв, "Основи паркування: правила, штрафи, а також хто винен у тому, що в Києві немає паркомісць", *Юридична Газета Online*, 5 листопада 2019 р. Режим доступу: yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/osnovi-parkuvannya-pravila-shtrafi-a-takozh-hto-vinen-u-tomu-shcho-v-kievi-nemae-parkomisc.html

[3]

"Автомобільні парковки зі сталі: історія і перспективи", *Метінвест*, 9 грудня 2020 р. Режим доступу: metinvestholding.com/ua/media/news/avtomobiljnie-parkovki-iz-stali-istoriya-i-perspektivi

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1.

Pxfuel. Фотографія. Режим доступу: www.pxfuel.com/en/free-photo-jiufp

2.

Юлія Демчишина, *Парковка в місті*. Малюнок, 2023.

3.

Wikimedia Commons user Solomon203, *Заїзд до підземного паркінгу східного крила будівлі Тайванської телевізійної корпорації*. Фотографія, 2010. Режим доступу: commons.wikimedia.org/wiki/File:TTV_East-wing_Building_underground_parking_lot_20100928.jpg

4.

Wikimedia Commons user Howpper, Багаторівневий паркінг Кадлек. Фотографія, 2016. Режим доступу: commons.wikimedia.org/wiki/File:Kadlec_Parking_Garage_-_Richland,_Washington.jpg

доступ до води

Юлія Піддубна

В Україні доступ до води регулюється на законодавчому рівні (Закон України "Про забезпечення безперешкодного доступу громадян до узбережжя водних об'єктів для загального водокористування"). Громадянам забезпечується безперешкодний та безоплатний доступ до узбережжя морів, морських заток, лиманів та островів у внутрішніх морських водах у межах пляжної зони, до берегів річок, водойм та островів для загального водокористування, крім земель охоронних зон, зон санітарної охорони, санітарно-захисних зон та зон особливого режиму використання земель [1].

Тому при відбудові України пропонується враховувати також і організацію простору навколо озер, річок та інших водойм, які мають бути доступними для людей. Прибережні території мають бути загального користування, а не приватними ділянками.

Водойми, системи зелених насаджень формують екологічну структуру міста (Гідропарк, сторінка 64) (Міський ліс, сторінка 54).
Тому зелене сполучення територій відіграє важливу роль для вигляду міського простору. Важливо при облаштуванні території біля водойм враховувати ці сполучення. На жаль, більшість території біля озер, річок, узбережь в Україні є не зовсім відкритою. Часто її приватизовують, огороджують і люди не мають загального доступу до водойми. Але при відбудові України це можливо буде виправити.

мал. 1. Набережна у Тампере, Фінляндія.

Далі запропоновано облаштування місць біля озера, річки та території з виходом до моря. Для кожної території можна запропонувати влаштовувати набережні, об'єкти для дозвілля людей, такі як прокат човнів, спорядження для водних видів спорту, навіси для захисту від прямого сонячного проміння, гамаки, шезлонги, лави (мал. 1).

Території, які мають відносно велику площу, можна використовувати для влаштування ігрових майданчиків для гри у волейбол. Для ділянок, які розташовані на відстані від людних місць, гарним рішенням є влаштування альтанок із місцями для барбекю. Також важливим є освітлення місць відпочинку, яке має забезпечувати комфортний відпочинок та сам доступ до місць відпочинку.

Також необхідно подбати і про дозвілля дітей, адже саме вони проводять більшість часу на вулиці. Біля водойм можна влаштовувати ігрові майданчики, але обов'язково із виконанням усіх заходів безпечного перебування дітей на них.

Сцени. Цікавим рішенням є сцени біля водойм. Вони можуть забезпечити мешканцям гарно проведений час, вечір, а для вуличних музикантів або акторів це може стати чудовим місцем для заробітку влітку. Сцени також можна облаштовувати разом із площами, де відбуватимуться різні флешмоби та концерти [2].

Біля водойм також можна влаштовувати літні кінотеатри.

Уздовж набережних можна влаштовувати різні види арт-об'єктів, але з практичним значенням (щоб люди могли посидіти біля води, насолодитися звуком моря, заходом чи сходом сонця).

Підсумовуючи можна сказати, що при реконструкції території біля озер, річок тощо варто орієнтуватися саме на відпочинок людей. Адже вода заспокоює та забезпечує спокій для людини.

мал. 2. Набережна у Тампере, Фінляндія.

ДЖЕРЕЛА:

[1] Верховна рада України, Закон України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо забезпечення безперешкодного доступу громадян до узбережжя водних об'єктів для загального водокористування", 29 жовтня 2019 р. № 233-IX. Запит: 4 липня 2023 р. Режим доступу: ips.ligazakon.net/document/MN022292?an=2

[2] "Нове життя для території навколо озера по вулиці Симоненка", *Розумний мікрорайон Наукова*. Запит: 4 липня 2023 р. Режим доступу: naukova.com/oblagorodzhennya-terytoriyi-navkolo-ozera-po-vul-symonenka/

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1. Ilari Anttila. Фотографія, 2023.

2. Salla Sinisammal. Фотографія, 2023.

елементи інклюзивного середовища

Юлія Демчишина

Інклюзивність у містобудуванні – це концепція, яка прагне створити середовище, доступне та комфортне для всіх людей, незалежно від їхньої вікової категорії, статі, расово-етнічного походження, фізичних можливостей, соціального статусу та інших характеристик. Інклюзивне містобудування ставить за мету створити простори, які задовільнять потреби всіх людей і сприятимуть їхній активній участі у житті міста.

При проектуванні, будівництві нових та реконструкції, реставрації, капітальному ремонті та технічному переоснащенні існуючих житлових та громадських будівель і споруд обов'язковим є забезпечення у повному обсязі вимог доступності, зручності, інформативності і безпеки.

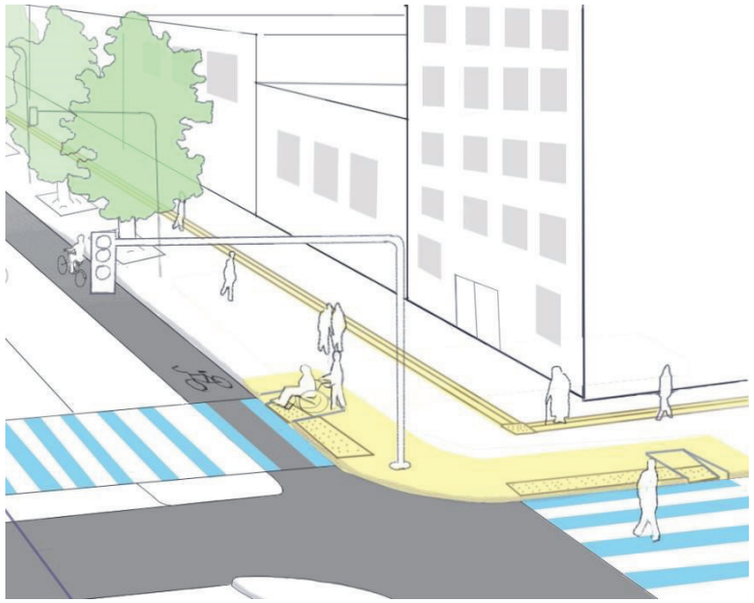
мал. 1. Елементи інклюзивності.

Доступність для маломобільних груп населення (МГН) повинна забезпечуватися фізичною можливістю і зручністю потрапляння та пересуванням територією і отриманням послуг.

Проектні рішення об'єктів повинні враховувати вільний доступ для усіх груп населення, в тому числі МГН. При цьому вони не повинні обмежувати умови життєдіяльності інших груп населення, а також ефективність експлуатації будівель. З цією метою елементи будівель і споруд мають бути універсальними для використання усіма групами населення. Якщо немає універсальних елементів для проектування, то для врахування потреб людей з інвалідністю потрібно використовувати спеціальні елементи.

Вхід на територію слід обладнувати доступними елементами інформації про об'єкт. Ці шляхи слід поєднувати із зовнішніми по відношенню до ділянки транспортними та пішохідним комунікаціями, паркувальними місцями, зупинками громадського транспорту.

Система засобів орієнтації та інформаційної підтримки, а саме тактильні та візуальні елементи доступності, аудіопокажчики повинні бути передбачені на всіх шляхах руху до будівель і споруд.



мал 2. Елементи інклюзивного середовища.

Шляхи для пішоходів повинні бути достатньо широкими, щоб людям було зручно рухатися по них. Ширина таких шляхів повинна бути не менше 1,8 м. Також важливо, щоб на них не було крутих схилів. Якщо схил перевищує 5%, то потрібно створити спеціальні шляхи, які будуть мають пологий нахил. У разі якщо схил стає надто крутим, необхідно встановити зовнішні сходи або пандуси, щоб людям було зручно пересуватися.

Окремо варто звернути увагу на паркувальні місця. Для забезпечення зручності та доступності, слід виділяти не менше 10% місць на відкритих індивідуальних автостоянках для транспорту осіб з інвалідністю. Ці місця повинні бути позначені дорожніми знаками та горизонтальною розміткою. Також важливо забезпечити, щоб інші особи не паркувались на цих спеціальних місцях. Крім того, розміщення паркувальних місць та майданчиків для посадки або висадки повинно бути зручним та знаходитись недалеко від головних входів у будівлю, щоб люди з інвалідністю могли легко досягти свого пункту призначення.

Технічні пристрої, які встановлюються для людей з проблемами слуху та іншими медичними станами, мають бути однаковими та забезпечувати інформацію та сигнали через зорове, слухове та тактильне сприйняття.

Вони повинні показувати напрямок руху, ідентифікувати місця та надавати можливість отримати необхідні послуги.

Обладнання (поштові скриньки, укриття таксофонів, банкомати, інформаційні щити), яке розташоване на стінах будівель або інших конструкціях, не повинно заважати нормальному русі і маневруванню крісел на колесах. Для людей, які користуються кріслами на колесах, має бути можливість мати квартири на першому поверсі з виходом на вулицю.

В інклюзивному середовищі існує кілька видів елементів, які сприяють безпеці, орієнтації та отриманню інформації для всіх користувачів, включно з особами з інклюзивністю. Основні елементи інклюзивності, згадані в тексті, включають тактильні елементи доступності (ТЕД), візуальні елементи доступності (ВЕД) та аудіопокажчики (АП):

1. Тактильні елементи доступності (ТЕД). ТЕД мають допомогти особам з порушенням зору в орієнтації та надати необхідну інформацію. Тактильні смуги (ТС) є одним з видів ТЕД і повинні відрізнятися від основної поверхні та бути відчутними на дотик.

Вони також повинні контрастно відрізнятися за кольором і фактурою. Тактильні смуги слугують як засіб сигналізації та орієнтації, надаючи інформацію про різні види небезпек та перешкод на шляхах руху до об'єктів соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури.

2. Візуальні елементи доступності (ВЕД). ВЕД використовуються для забезпечення безпеки, орієнтації та отримання інформації для всіх користувачів, включаючи осіб з порушеннями зору. Вони можуть включати кольорові рішення, інформаційні таблички, інформатори та покажчики. Наприклад, кольорові рішення можуть бути використані для виділення шляхів руху або різних зон, а інформаційні таблички можуть надавати інформацію про місцезнаходження та опис об'єктів.

3. Аудіопокажчики (АП). АП використовуються для надання аудіоінформації особам з порушеннями зору. Звукові маячки-сигналізатори вказують напрямок руху та небезпеку, а голосові інформатори надають інформацію про об'єкти та послуги, які доступні у даному середовищі.

Проектування із врахуванням потреб осіб з порушеннями слуху полягає у забезпеченні доступу до необхідної інформації шляхом візуального сприйняття за допомогою технічних засобів інформування, орієнтування і сигналізації, організації перекладу жестовою мовою або субтитрування, а також облаштування спеціальних зон чи робочих місць, оснащених індивідуальними чи колективними приладами підсилення звуку (для слабочуючих).

Використання елементів інклюзивності дозволяє створити середовище, яке забезпечує безпеку, орієнтацію та отримання інформації для всіх, включаючи осіб з різними видами потреб. У патерні "Забезпечення інклюзивності публічних просторів" (сторінка 24) піднімається питання ролі інклюзивого середовища. Інклюзивність передбачає усунення дискримінації, інтеграцію людей з особливими потребами мобільності, людей похилого віку, людей з дітьми, дітей та молоді, інших вразливих соціальних груп, а також рівний доступ до соціальних благ і забезпечення прав людини.

ДЖЕРЕЛА:
[1]
"Інклюзивність будівель і споруд", Державні будівельні норми, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства. Режим доступу: dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/03/DBN-V2240-2018.pdf

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1.
Vecteezy, *Інклюзивна освіта, векторне зображення*. Малюнок. Режим доступу: www.vecteezy.com/vector-art/2943936-inclusive-education-composition-vector-illustration

2.
Юлія Демчишина. Малюнок, 2023.

велодоріжки

Юлія Піддубна

Герберт Уеллс казав, що коли бачить дорослого на велосипеді, то спокійний за людство. [1]

Українські ж міста маленькі – середня відстань між роботою до домівкою зазвичай не більше 15-30 хвилин пішки. Тому абсолютно логічним є вибір саме велосипедів для того, аби дістатися з точки А у точку В.

Велосипед – це не просто засіб пересування, а символ нового, кращого, більш насиченого та якісного життя. Окрім того, такий вибір – це величезний внесок із збереження довкілля та, у підсумку, й власного здоров'я. [1]

В Україні почали діяти оновлені державні будівельні норми, які передбачають обов'язкове проектування велосипедних доріжок і смуг під час нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту українських доріг. Згідно з новими ДБН «Вулиці і дороги населених пунктів», велосипедні доріжки та велосипедні смуги слід влаштовувати на територіях житлових і промислових районів, комунально-складських зон, на магістральних вулицях безперервного і регульованого руху, вулицях місцевого значення, селищних та сільських дорогах, що забезпечують під'їзд велосипедистів до житлових, громадських будинків, промислових підприємств, об'єктів масового відвідування, відкритих автостоянок і гаражів. [2]

При відбудові України є важливо передбачати велодоріжки та велосмуги при реконструкції міст, доріг (Головна міська вулиця, сторінка 30) (Сільська вулиця, сторінка 38).

Велосипедну смугу бажано відокремлювати делініаторами чи бортами, аби унеможливити паркування автомобілів на них. Маломобільні – це не лише люди з інвалідністю, це і мама з візком, і людина з велосипедом, і травмована людина. Тому у місті необхідно грамотно спроектувати велоінфраструктуру (Стала мобільність, сторінка 16) (Велосипед як вид транспорту, сторінка 26). [3]

Велоінфраструктура має складатися з системи велодоріжок і велосмуг, велопарковок, покажчиків, світлофорів, дорожніх знаків для велосипедистів, місць відпочинку, пунктів прокату і системи підтримки розвитку велосипедного руху.

Для початку потрібно зробити дорожнє маркування, щоб всі учасники руху, знали, де знаходяться доріжки для велосипедів. Також можна поставити фізичне обмеження у вигляді буїв. Для прикладу можна взяти місто Лейпциг: у кожного учасника руху є своє місце на дорогах. У деяких випадках проїжджа частина для автомобілів, тролейбусів, трамваїв і велосипедів поділяється бордюрами, живою огорожею або металевими елементами, що підвищує рівень безпеки в рази. У деяких випадках велосипедна смуга проходить між двома автомобільними смугами. У свою чергу пішоходи і велосипедисти ділять між собою тротуари рівно 50/50 без жодних непорозумінь. [4]

Розробляючи систему велоруху можна брати за основу рух транспорту. При розв'язках велодоріжок доцільно робити кільця, де велосипедисти можуть вільно і безпечно розминутися (мал 1).

мал 1. Велокільце у м. Тампере.

У Лейпцигу встановлені спеціальні світлофори для велосипедистів, перед якими на відстані 3-5 метрів позначена розширена стоп-лінія. Вона передбачена для поліпшення розпізнаваності і уникнення проблеми зі сліпими зонами. Розширена зона на відстані 5 метрів необхідна для здійснення лівого повороту велосипедного руху.

Розвинена велосипедна інфраструктура включає в себе не тільки велодоріжки, велопарковки, майстерні по ремонту велосипедів, дорожні і світлофорні знаки для велосипедистів, а й систему велопрокату, що дозволяє орендувати екологічно чистий вид транспорту на певний час. Такі системи можуть працювати на основі попередньої реєстрації користувачів, постійного членства або разового користування, але в цілому вони все більше використовують можливість інформаційних технологій. Оплатити послуги велопрокату можна як карткою, так і через мобільний додаток.

Головними умовами для велоінфраструктури будь-якого міста є продуманість і безпека. Також потрібно враховувати питання велопарковок (Паркінг у місті, сторінка 72), в тому числі біля станцій метро, безпечного зберігання велосипедів у дворах, можливості перевезення велосипедів в громадському транспорті та інше. [4]

ДЖЕРЕЛА:

[1] Р. Бісьмак, "Велодоріжки між Україною та Європою: закарпатська мрія", Varosh, 18 березня 2013 р. Режим доступу: varosh.com.ua/idei/velodorizhki-mizh-ukrainoyu-ta-vropoyu-zakarpatska-mriya/

[2] "Вулиці та дороги населених пунктів", Державні будівельні норми, *Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства*. Режим доступу: dreamdim.ua/wp-content/uploads/2018/08/DBN-V23-5-2018.pdf

[3] К. Хорощак, "Без велодоріжок в нікуди: як зробити українські міста безпечними для велосипедистів", *Українська правда*, 1 жовтня 2021 р. Режим доступу: life.pravda.com.ua/society/2021/10/1/246082/

[4] "Лейпциг як приклад велосипедизації міста", *Сервіс активного відпочинку*. Веб-сайт. Запит: 13 липня 2023 р. Режим доступу: veliki.ua/ua/novosty-i-akcii/lejptsig-yak-priklad-velosipedizatsii-mista.html

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1. Юлія Піддубна, велокільце у м. Тампере. Фотографія, 2023.

зовнішня реклама

Олександра Вертелецька

мал. 1. Вулиця Подільська у м. Хмельницький, 2018.

Зовнішня реклама – це інформація, яку ми бачимо виходячи з дому, там вона і чіпляє наше око. Цей вид реклами має великий діапазон видів: ми бачимо таку рекламу на цифрових дисплеях, на зупинках транспорту, на будинках, на рекламних щитах, на лавах, на електроопорах тощо. Ця реклама орієнтована на пішоходів, водіїв аби привернути їх увагу.

Проте часто ця реклама поглинає вулиці та міста. Через це можуть відбуватись аварії на дорогах, вулиці міста перетворюються на рекламну вкладку інтернету і вона стає нав'язливою. Особливо прикро коли таку рекламу, яка є неестетичною та вульгарною, розміщують на будівлях, що мають історичну цінність.

Тому тут і важливий візуальний вигляд: реклама має бути зовнішньо привабливою та якісною. У той же час вона має бути простою, щоб людина змогла зрозуміти суть інформації, зміст повинен бути чітким та лаконічним. Людина повинна сприйняти посил, який зображений на рекламі, але не перевантажувати мозок. Розташування самої реклами теж дуже важливе, адже її повинно бути видно, вона повинна бути читабельною на відстані. Але вона не повинна заважати та псувати зовнішній вигляд будівлі чи вулиці.

Реклама повинна адаптуватись під будівлю, а не навпаки. Адже часто будинки тонуть під рекламою, приховуючи фасади, деталі, саму будівлю. Для цього потрібно регулювати кількість вивісок та плакатів, які розвішують магазини, створити обмеження, встановити певні розміри та критерії. Наприклад, це може залежати від розміру крамниці та місця її розташування. Те саме стосується й історичних будівель, що відносяться до певного архітектурного стилю. Рекламодавці повинні розуміти, що їхня реклама повинна відповідати вимогам законодавства з відповідним розміром, розміщенням та змістом, який не буде порушувати чиїсь кордони.

мал. 2. Приклад рекламної вивіски.

FIGURES:

1. Аліна Возна, Хмельницький, вулиця Подільська, 63. Фото, 2018. Режим доступу: shorturl.at/avR19

2. Олександра Вертелецька. Малюнок, 2023.

благоустрій прибудинкової території

Валерія Панасюк

Традиція облаштування прибудинкової території є досить давньою. Якщо глянути на старі фотографії, малюнки або ж прочитати описи в літературі, можна дізнатися, що українці любили розмальовавати свої будинки, насаджувати квіти та різними способами робити свою власність гарнішою. На жаль, радянська влада не врахувала наші вподобання до комфортного та естетично привабливого благоустрою територій. Будівлі побудовані за проектами радянських архітекторів, досить чітко демонструють небажання зрозуміти людей і місце їх проживання. Але і те, що було раніше, вже не так підходить для сучасного життя. Наші звичаї та вподобання тісно пов'язані з нашим минулим, тому враховуючи це та додаючи сучасні проблеми, можна отримати найзручніше та найкраще рішення для людей. Цей патерн тісно пов'язаний з патерном 8. Основними принципами облаштування функціональної та комфортної прибудинковорї території можна назвати: свідомість, співпрацю, забруднення територій, та планування територій.

Свідомість. Багато забудовників в Україні не розуміють важливості озеленення прибудинкових територій. Свідомий підхід та розуміння переваг зелених просторів призводять до покращення екологічної ситуації. Розумний підхід до планування може призвести до комфортного планування простору, зручності для мешканців, задовільної якості життя та зменшення екологічних проблем. Тому важливо, щоб забудовники дбали про всебічний підхід до проектування прибудинкової території, враховували потреби мешканців, екологічні аспекти та створювали комфортне та зручне середовище для проживання.

Співпраця. Багато мешканців житлових будинків не мають усвідомлення про необхідність спільної роботи та співпраці над озелененням прибудинкових територій. Відсутність об'єднань мешканців та спільних зусиль ускладнює вирішення проблем з озелененням. Це може мати негативний вплив на результати проектування прибудинкової території, оскільки різні сторони

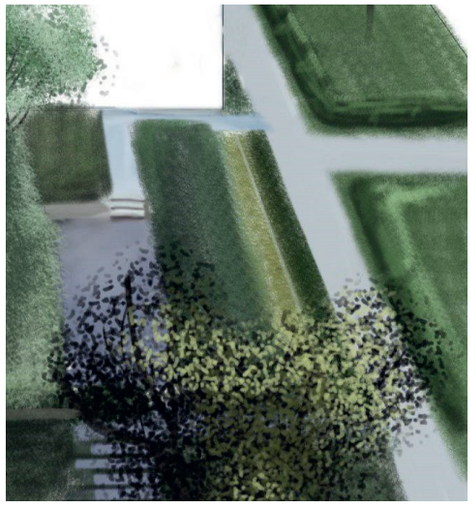
мал. 1.

можуть мати відмінні цілі, потреби та погляди. Без ефективної співпраці може виникнути конфлікт і нездатність досягти домовленості щодо ключових рішень, що може призвести до незадоволеності сторін, незбалансованості розвитку території та недосягнення поставлених цілей проекту. Для подолання відсутності співпраці важливо встановити механізми та засоби для спілкування та обміну інформацією між усіма зацікавленими сторонами. Це може включати організацію спільних нарад, робочих груп, публічних слухань та консультацій з мешканцями. Важливо створити атмосферу відкритості, взаєморозуміння та готовності до компромісів для досягнення спільних цілей.

Забруднення територій. Багато прибудинкових територій в Україні страждають від забруднення, що ускладнює розвиток зелених просторів. Відсутність відповідного утилізаційного та сміттєвого обладнання призводить до забруднення ґрунту та негативно впливає на здоров'я рослин. Забруднення територій може мати негативний вплив на якість життя мешканців, екологію, біорізноманіття та загальне благоустрій.

Планування територій. Якщо поєднати всі пункти разом, ми всерівно не отримаємо бажаного результату при неправильному проектуваванні територій. Планування озеленення на прибудинкових територіях є важливою складовою процесу створення комфортного та привабливого житлового середовища. Рослини можуть виконувати різні функції (огорожа, розмежування територій, декорація, для дозвілля тощо), тож підібрати і розташувати рослини залежно від їх габаритів і періодів цвітіння є дуже важливо. Визначення областей, які будуть призначені для розташування зелених насаджень. Це можуть бути центральні сквери, дитячі майданчики, прибудинкові газони або квіткові клумби. Щоб візуально розмежувати територію, варто скористатися всіма наявними можливостями дворового озеленення: для відділення однієї ділянки двору від іншої досить часто використовують живі огорожі, високі декоративні кущі або багаторічні квіти і рослини. Майданчики для ігор або пікніка можна відокремити невеликим парканчиком з штахету або плетеною огорожею. Переходи між зонами оформляють квітучими арками. Розташування рослин у вигляді композицій та врахування естетичних принципів дизайну може включати створення кольорових схем, контрастів, асиметрії та балансу у розташуванні рослинних елементів. Під великим деревом можна розташувати лавку, непоказну зелену галявину розбавить яскравий рожевий кущ, а зарості ялівцю створять обмежувальний бордюр.

З урахуванням усього в нас дійсно зміниться вигляд прибудинкових територій. Головне в цьому патерні є те, що нам потрібно змінювати ставлення громадян до оточення.



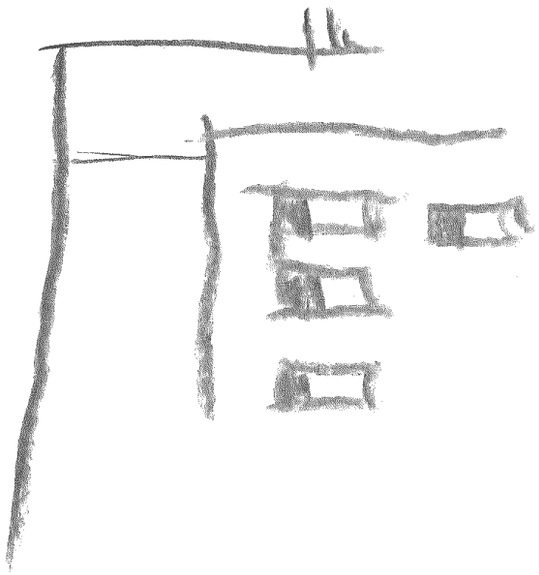
мал. 2. Озеленення прибудинкової території.

ДЖЕРЕЛА:
[1]
"Благоустрій прибудинкової території (двору) багатоквартирного будинку", *Господарі*, 20 грудня 2019 р. Режим доступу: www.hospodari.com/resources/147131

[2]
"Ландшафтний дизайн двору приватного будинку", *SD Будівництво Дизайн*, 10 червня 2017 р. Режим доступу: horodom.cx.ua/131-landshaftnij-dizajn-dvoru-privatnogo-budinku-foto.html

ІЛЮСТРАЦІЇ:
1.
Pxfuel. Фото. Режим доступу: www.pxfuel.com/en/free-photo-jknnr

2.
Валерія Панасюк. Малюнок, 2023.



КІОСКИ

Юлія Піддубна

Кіоски – один із видів споруд роздрібної торгівлі, який дозволяє надавати покупцям товар в зручній формі. Популярність кіосків пов'язана в першу чергу з тим, що вони дають можливість придбати необхідний товар без необхідності стояти в довгій черзі. Зазвичай, в них можна купити хліб, воду, пресу, канцтовари, солодощі, морозиво та молочні продукти, а також інші товари, за якими не завжди хочеться заходити в супермаркет. [1]

Для роздрібної торгівлі на різних ярмарках, у тому числі на різдвяних і новорічних, використовують тимчасові дерев'яні споруди. Низька вартість і можливість швидкого та легкого монтажу й демонтажу дозволяють використовувати його у масових кількостях для організації торгових та інших заходів. Залежно від складності, виготовлення дерев'яного павільйону становить 2-7 робочих днів. [2]

Через те, що це незатратно та швидко, кіоски стали поширюватись в Україні в середині 1990-х років, але через хаотичне і безконтрольне розміщення створюють чимало проблем у міському просторі.

Тема кіосків в Україні актуальна, для жителів населених пунктів, але зовнішній вигляд потребує змін. Ще однією проблемою є те, що дані кіоски часто перетворюють виходи з метро, автостанцій на цілі ринки. [3]

Проектуючи кіоски потрібно враховувати потреби конкретного середовища та мешканців. Вони мають бути розміщенні, так, щоб не заважати пішоходам, не псувати вигляд міст (Зовнішня реклама, сторінка 92). Для цього кожне місто може розробити свою концепцію кіосків, з своїм неповторним стилем, що може стати навіть родзинкою міст.

Кіоски можна об'єднувати у групи, створюючи ярмарки (Ярмарки, сторінка 68), де люди зможуть купувати різну продукцію в одному місці. І коли до цього процесу залучати не лише зацікавлених підприємців, а й дизайнерів – то місто може отримати віртуозні арт-об'єкти.

Можна звернутися до досвіду інших країн:

1. Проектувати кіоски так, щоб вони працювали кілька тижнів для того, аби продавати сезонну сувенірну продукцію чи авторські колекції. Щоденно можна відкривати та закривати щонайменше 10 міні-магазинчиків чи кафе. Це стане підтримкою підприємців-початківців (приклад Лондона).

2. Працюючи з дизайном кіосків можна звернутися до досвіду Сінгапуру. Там вуличні кіоски більше схожі на надсучасні конструкції. Це колони, до яких на різній висоті кріпиться кілька рухливих модулів. Вони легко трансформуються під різними кутами, що економить місце та не перезавантажує пішохідну зону. Такі кіоски дуже схожі на швейцарський розкладний ніж із набором інструментів, із якого дістаєш те, що тобі потрібно (мал. 1). [4]

мал. 1. Продуктові кіоски.

3. Можна відводити спеціальні місця або ж покращувати занедбані за допомогою кіосків, як це зробили у Відні. Понад 10 років тому це була занедбана територія, яку містяни оминали. Та місто за бюджетні кошти облаштувало освітлення, зручні спуски до води та відкрила цей простір для вуличних митців. Також тут є МАФи: контейнери з шоу-румами, невеликі кіоски з барами та ресторанами, навколо яких облаштовано пляжні зони. Всі вони різні, але в комплексі приваблюють людей своєю відпочинковою атмосферою. [5]

Також кіоски можна проектувати як частину ландшафтного дизайну (Міський ліс, сторінка 54). Особливо ті, в яких продаватимуть каву та продукти, адже це зручно, коли біля кіоску є зручне та красиве місце, щоб відпочити та випити кави.

ДЖЕРЕЛА:

[1] ”Комплексне рекламне оформлення МАФів, кіосків, торгових точок”, *ЦЕХА*, 10 вересня 2018 р. Режим доступу: ceha.com.ua

[2] ”Кіоски, павільйони, МАФи з дерева: сучасний торговий павільйон”, *ПромКонтракт*. Режим доступу: lestorg.org.ua/ua/g20301294-kioski-pavilony-mafy

[3] ”Малий та завзятий: чи можуть МАФи поліпшити місто?”, *Bird in Flight*, 9 вересня 2021 р. Режим доступу: birdinflight.com/architectura-uk/20210909-maf-for-better-cities.html

[4] ”МАФи: чи можливе перезавантаження?”, *Інститут Просвіти*, 26 лютого 2020 р. Режим доступу: iprosvita.com/mafy-chy-mozhlyve-perezavantazhennia/

[5] ”Хороші погані кіоски. 7 питань про МАФи у Франківську”, *Куфер*. Режим доступу: kufer.media/misto/horoshi-pogani-kiosky-7-pytan-pro-mafy-u-frankivsku/

ІЛЮСТРАЦІЇ:

1. Pxfuel. Фото. Режим доступу: www.pxfuel.com/en/free-photo-jqotw