

«АРХІТЕКТУРА»

которое повлекло за собой стандартизацию набора игровых элементов, обезличивание самих пространств для детей. Игровые пространства теряют связь с местом своего размещения, с градостроительным контекстом. Кроме того, для изготовления игровых элементов начинают использовать металл, бетон. Остатки таких площадок до сих пор можно встретить на постсоветском пространстве. Отдельно следует обратить внимание на появление переводных практических пособий по проектированию детских площадок. Это свидетельствует об использовании зарубежного опыта, где главное внимание уделялось безопасности детей на игровых площадках, учету возрастных особенностей и т.д. Однако этот опыт использовался в первую очередь в крупных городах, в парковых зонах для общего отдыха, на наиболее значимых объектах.

Таким образом, можно отметить, что советский опыт проектирования детских игровых пространств может быть интересен с разных позиций. Он позволяет использовать положительные достижения – определенные идеи и образы, разнообразное функциональное наполнение пространства. Кроме того, мы можем учитывать недостатки, которые в процессе эксплуатации этих площадок стали очевидными – результаты использования определенных материалов, характер их возможных разрушений, актуальность тех или иных элементов игрового пространства для разных возрастных категорий, удобство и безопасность традиционного оборудования и т.д.

Ключевые слова: детские игровые пространства, советский период, игровая площадка, нормы проектирования, благоустройство.

Balo D.S. CHILDREN'S PLAYING SPACES OF THE SOVIET PERIOD: A FIGURATIVE SOLUTION AND DESIGN STANDARDS. The article is devoted to the consideration of the design basis of children's play spaces of the Soviet period. This issue is relevant because the regulatory framework in this area

remains almost at the same level today. There are general rules for the placement of street playgrounds, certain sanitary requirements laid down in the documents of the Soviet period. There is no more detailed consideration of the requirements for the arrangement of space for children, taking into account modern needs. The norms are partially revised, supplemented, separate project recommendations and references to the use of European standards appear, but this issue requires an integrated approach.

During the Soviet period, the design of children's playgrounds were classified as landscaping. Architects were engaged in design developments, certain decisions had individual, author's character. It should be noted the use of natural materials. Gradually, there is a transition to standard design, a standard set of game elements, the depersonalization of the most spaces for children. Game spaces lose connection with their location, with the urban context. In addition, metal and concrete are being used for making game elements. The remnants of such playgrounds can still be found in the post-Soviet space. Special attention should be paid to the emergence of practical manuals for designing playgrounds translated from other languages. It tells us about using of foreign experience, in which the main focus was on the safety of the child within the play space, taking into account age, and the etc. However, this experience was used mainly in large cities, in park areas of general recreation, on large places.

Thus, it can be noted that the Soviet experience in designing children's play spaces is interesting from different positions. It allows you to use the positive property - certain ideas and images, a variety of functional content of the space. In addition, we can take into account the shortcomings that during the operation of these sites have become obvious - the results of the use of certain materials, the nature of their possible destruction, the demand for certain elements of the play space by different age groups, convenience and safety of traditional equipment.

Key words: children's play spaces, the Soviet period, playground, design standards, landscaping.

DOI: 10.29295/2311-7257-2020-100-2-16-23

УДК 72.01

Савчук В.В., Блінова М.Ю.

*Харківський національний університет будівництва та архітектури
(вул. Сумська, 40, Харків, 61002, Україна; e-mail: savchukvv17@gmail.com; blinova.marja@gmail.com;
orcid.org/0000-0001-9028-9087; orcid.org/0000-0003-0936-0494)*

«ЗЕЛЕНІ КОРИДОРИ» ЯК ПРОВІДНА СВІТОВА ПРАКТИКА РЕАБІЛІТАЦІЇ УРБАНІЗОВАНИХ СЕРЕДОВИЩ

У статті розглядається зарубіжний досвід формування та проектування “зелених коридорів”, як зв’язаної структури озеленених просторів міста. Проводиться критичний аналіз точок зору в області ландшафтної архітектури та урбанізму на дану тему. Розглядається доцільність та переваги впровадження такого методу в сучасній Україні та зокрема у місті Харків.

Ключові слова: публічний простір; новий урбанізм; еко-каркас міста; сталий розвиток; ідентичність міста; архітектурне середовище; зелена інфраструктура.

Вступ. Вже декілька десятиріч основною парадигмою формування урбанізованих територій прийнято концепцію сталого розвитку, де розвиток міст як сталої екосистеми з фокусом на здоров'я людини, окрім відновлення та збільшення природної інфраструктури в місті також передбачає збереження біорізноманіття. В ЄС Стратегія по Зеленій інфраструктурі та Стратегія по біорізноманіттю була прийнята сім років тому, що дозволяє розглянути досвід європейських країн по їх впровадженню в реальне проектування та зробити деякі припущення щодо перспектив застосування у вітчизняних реаліях [1]. Найвний стиль урбанізації, що переважає у містах України, було успадковане з часів СРСР. З першої третини ХХ ст. та в післявоєнні роки українські міста будувались та відбудовувались переважно за ідеологічними принципами архітекторів-модерністів, де фокус був спрямований на функціональне зонування міста з першочерговим значенням виробничих підприємств, які мали велику потребу в обслуговуванні транспортом та «соціальними одиницями». Будівельний бум останніх десятиріч погіршив ситуацію масовою забудовою, автомобілізацією та винищенням зелених насаджень. Так з'явилися дві найбільші проблеми сучасного міста – несприятлива екологія та дегуманізація міського середовища. Тому сталий розвиток для українських міст - вже більш не стільки як бажана концепція, а необхідність задля виживання [2]. Нажаль вітчизняна дійсність в даному питанні все ще потребує актуалізації та висвітлення цієї теми, тож дуже доречним буде дослідження концепції «зелених коридорів», тим більше, що вони по факту вже реалізуються громадянами на рівні соціальних практик українських міст.

Мета дослідження полягає в аналізі світового досвіду та визначенні перспектив застосування концепції «зелених коридорів» в містах України на сучасному етапі їх розвитку.

Матеріали і методи досліджень. Матеріалами досліджень слугують наявні проектні рішення, що втілюють в собі концепцію «зелених коридорів» з

європейської, американської та української практики. В процесі дослідження було використано критичний метод дослідження, що дозволяє проаналізувати та зіставити різноманітні проектні рішення, виділити, що саме сприяло або перешкоджало вдалому впровадженню «зелених коридорів» у міське середовище. А також визначити наскільки ця практика може бути доцільна та ефективна на теренах України.

Результати дослідження. «Зелена інфраструктура» - це термін, що використовується для опису системи парків, міських садів, скверів, «зелених коридорів» та нерозвинених природних просторів, які є невід'ємними компонентами міського середовища [3]. «Зелені коридори» - це концепція, завданням якої є, по-перше: формування доступного та комфортного для людини середовища, що забезпечує її зв'язок з природним довкіллям, по-друге: створення безавтомобільної мережі доріжок для вільного пересування містом (пішохідних, велосипедних та т.і.), по-третє: збереження біорізноманіття за рахунок варіативної насиченості міських зелених територій місцевою флорою і фауною. «Зелені коридори» передували «зеленій інфраструктурі» як концепція, але згодом стали її часткою.

Міські зелені насадження надають різноманітні екосистемні послуги, включаючи зменшення забруднення повітря, води та ґрунтів, захищають від шуму, займають важливе місце в регулюванні клімату та надають можливості для відпочинку [4]. Зелені насадження також слугують середовищем існування для різних зоологічних видів і мають важливе значення для збереження біорізноманіття на дедалі урбанізованій планеті [5]. Тож насамперед розбудова «зеленої інфраструктури» як збереження біологічного різноманіття та підвищення щільності зелених насаджень, на перших кроках має вирішувати екологічні проблеми. Залучення природи передмістя всередину міської структури з обов'язковим збереженням флори і фауни, та збереження стійкого зв'язку між ними - основоположна мета концепції «зеленої інфраструктури». Так в рамках

експерименту європейськими фахівцями було проведено дослідження на предмет варіативної насиченості тих чи інших озелених територій міста в залежності від їх пов'язаності або ізольованості від «природних» просторів. Об'єктами дослідження були деякі види комах, які чутливі до фрагментації середовища. В результаті дослідження було експериментально доведено, що фрагментація середовища скорочує варіативну насиченість території фауною, в той час як «зелені коридори» навпаки її підвищують [6].

Також слід відзначити дослідження, що присвячені опануванню спустошених та занедбаних міських територій як окремого ресурсу в розбудові «зеленої інфраструктури» міста. Так, наприклад, в дослідженні «Покращення ландшафтного зв'язку через багатofункціональне моделювання та проектування коридору зеленої інфраструктури», автори доходять висновку, що за рахунок вільних та недостатньо використаних земель можливе суттєве покращення ландшафтного зв'язку та максимізації соціальних та екологічних переваг [7]. Саме занедбані земельні ділянки деколи можуть стати ключовими компонентами міських зелених насаджень, що забезпечують цінні соціально-економічні ефекти та покращення екологічних показників. Також в цьому дослідженні було показано, що залучення місцевого населення при стратегічному плануванні та проектуванні «зеленої інфраструктури» не лише покращує структурну і функціональну зв'язність міста, бо містяни вже проклали в тканині середовища «свої» шляхи, але й сприяє безпеці та дбайливому відношенню людей до середовища через механізм його психологічного привласнення та самоідентифікації з ним.

Крім екологічної перспективи «зелені коридори» мають велике соціальне та рекреаційне значення. Результати тематичного дослідження в Східному Чеширі на північному заході Англії показують, що «зелені коридори» можуть грати стратегічну роль в якості пішохідних маршрутів для відпочинку та місцевих відкритих просторів [8]. Висновки зі Східного Чешира підтверджують, що зелені коридори

можуть сприяти поліпшенню доступності до зон відпочинку, завдяки зменшенню перешкод, з якими вони могли б зіткнутися в іншому випадку. Відокремлена від автотранспорту мережа доріжок залучає тих, для кого рух є важливою частиною життя та відпочинку. Однак це дослідження також підіймає ряд питань щодо політики в сфері відпочинку та зокрема про характер взаємодії між різними групами інтересів, які беруть участь в розробці та розбудові «зелених коридорів». Було виявлено, що групи користувачів є цінними союзниками в реалізації схем проектування, однак для професіоналів така ситуація ставить важливе питання - наскільки адекватно їх проектні рішення відповідають інтересам різних груп користувачів чи сприяють інтересам домінуючої групи (будь то ходьба, їзда верхи, їзда на велосипеді або збереження природи) і призводять до виключення інших? Досвід дослідників з Чешира також показав, що на практиці мають велике значення відносини між потенційними користувачами зелених коридорів та сусідніми землевласниками. У деяких випадках землевласники бачать, що їх інтересам загрожує створення зелених коридорів і заперечують проти ініціативних пропозицій. Тож в значній мірі існування зеленого коридору залежить від підтримки сусідніх землевласників. Цікавим є ступінь, в якій первісна ворожість з боку землевласника змінюється ставленням і практикою менеджерів, відповідальних за маршрути. Останній аспект, який також вимагає уваги, стосується географічного масштабу деяких зелених коридорів. Один зелений коридор може проходити через кілька адміністративних територій і це також може ускладнювати реалізацію такого типу проектів навіть при повній підтримці мешканців [8].

Цікавим прикладом сучасного підходу до втілення зеленого коридору в інфраструктуру міста є проектна студія датського архітектора Яна Гейла в колаборації з Swerhun Ass. та Sam Schwartz consulting LLC, де замовником виступила адміністрація міста Торонто, Канада. Проект під назвою Downtown Parks and Public Realm Plan вирішує питання переосмислення суспільного середовища для

підвищення якості життя в міському ядрі яке інтенсифікується. Автори досліджують проблему співіснування та взаємодію ландшафтної та міської морфології Торонто: особливості ландшафтів, островів, та колоніальну сітку вулиць, прокладених наприкінці 18 століття. Запропонований ними проект розвиває взаємозв'язок між ландшафтом та сіткою вулиць, та пропонує нову лінзу для виявлення громадської ідентичності через спільну основу - суспільне середовище. Цей масштабний внесок заново відкриває пейзажі та суспільний простір як основу для значної трансформації соціального середовища в центрі міста [9].

Робочою групою було здійснено комплексну оцінку парків та зелених зон Торонто, їх наявні та майбутні потреби з огляду на зростання чисельності населення та його зайнятості в центрі міста. Соціальне опитування громади дозволило визначити базове бачення щодо потенційного способу використання громадського простору в центрі міста та надало знань про те, як краще спроектувати місто для людей, дозволило сформулювати ключові моменти та рекомендації для 16 зон проектування, які охопили 50 оглядових вулиць та просторів у центрі Торонто.

Представлений план проекту базується на наборі із п'яти інтегрованих просторових перетворень:

1. Основне коло – переосмислення існуючого ландшафту, як взаємопов'язаної системи площею 900 гектарів та безперервної мережі пішохідних та велосипедних доріжок.

2. Великі вулиці – підвищення унікальних характеристик найбільш емблематичних вулиць центру міста та перетворення їх на видатні громадські місця.

3. Берегова лінія – повторне з'єднання центру міста з його набережною.

4. Паркові райони – переосмислення окремих районів міста з парками в їх територіальних центрах.

5. Локальні місця – перегляд локальних громадських просторів для підвищення якості життя громади.

Важливо відзначити, що запропонований авторами план дій розглядався

окремо для кожного масштабного рівня міста:

1. Регіональний масштаб - у такому масштабі Основне коло та Великі вулиці забезпечують співіснування та взаємодію природних та міських систем Торонто (ландшафтні особливості ярів, островів та обривів і колоніальну сітку вулиць). Також у такому масштабі берегова лінія має на меті подолати бар'єри, пов'язані з транспортними коридорами, щоб краще зв'язати центр міста з його набережною та зв'язати східні та західні ландшафти.

2. Районний масштаб складається з парків, скверів, вулиць та інших громадських місць. У такому масштабі паркові райони зосереджуються на розширенні та вдосконаленні парків та громадських просторів як зони приналежності окремої громади та встановлення зв'язків, що розширюють їх охоплення у ширшу мережу відкритих просторів.

3. Локальний масштаб - фокусується на ігнорованих та мало відвідуваних територіях. Сюди входять двори будинків, шкільні двори, провулки, цвинтарі та інші місця, з якими люди зіштовхуються щодня чи щонеділі. Ця шкала досліджує можливості переосмислення та реконструкції цих локальних місць для підвищення якості суспільного життя [9].

В результаті дослідження Торонто отримав проект, який є стратегічною основою для керівництва майбутніми змінами та інвестиціями в парки та громадську сферу. Він пропонує конкретну послідовність дій щодо створення, розширення та вдосконалення парків для вирішення місцевих проблем, поєднуючи сміливе та прагматичне, щоб забезпечити трансформаційний та адаптивний потенціал для майбутнього. Цей проект окреслює можливості та пріоритети для інвестицій у часі, починаючи від швидких результатів та закінчуючи довгостроковим впровадженням більш складних ініціатив. Цей проект призначений бути стратегією розвитку міста та практичним керівництвом для міської влади та широкого кола осіб, установ, підприємств, організацій, районів та інших сторін, які беруть участь у формуванні Торонто.

«АРХІТЕКТУРА»

В сучасній Україні концепція «зелених коридорів» не так популярна та розвинена, як в зарубіжній практиці та теорії, але все ж таки має декілька прикладів.

Наприклад, «Тропа здоров'я» в Одесі яка з'єднує райони Ланжерон та Аркадія, розпочала своє існування в 1950-60-х роках минулого століття. Спочатку завдяки масовій висадці дерев було проведено виположування схилів, після цього в кінці 1970-х років була прокладена дорога яка слугувала екстреною магістраллю: в разі непередбачуваних ситуацій вона повинна була допомогти швидко потрапити в Аркадію, минувши при цьому міські проїзди. Свою назву вона здобула в 2007 році, після того, як по ній було повністю заборонено рух автотранспорту. Зараз по цьому маршруту можна пересуватися лише пішки, велосипедом або персональним електротранспортом [10]. Її довжина складає більше п'яти з половиною кілометрів та в планах Одеси було запропоновано її продовження до 10-ї станції Великого Фонтану [11]. Тож «Тропу здоров'я» впевнено можна назвати «зеленим коридором», так як вона виконує екологічні та рекреаційні функції, з'єднуючи при цьому два райони міста неперервною дорогою.

Цікавим прикладом появи «зеленого коридору» в міській тканині без залучення до його появи владних структур може бути Харківський варіант маршруту з району Салтівка до міського центру, який було прокладено стихійним чином завдяки масовому опануванню велосипедів як особистого транспортного засобу не лише для відпочинку, але й для поїздок на роботу чи навчання. Ключовим моментом при цьому було уникання автодоріг для поїздок в центр велосипедом, тому що спеціальних смуг немає і це є вкрай небезпечно для життя. Рекреаційна складова також має своє значення в появі цього маршруту – його велика частина проходить уздовж річки.

Ця стихійна соціальна практика «зелених коридорів» знайшла підтримку з боку небайдужих та зацікавлених професіоналів в обличчі ландшафтних дизайнерів, архітекторів та екологів. Тож за ініціативи ландшафтного дизайнера Марини

рячко у 2014 році з'явився проєкт за назвою «The Other way» (Інший шлях) [12]. Головною складовою запропонованого проєкту є мережа доріг для вело-пішохідного руху яка не повторює існуючу мережу автомагістралей, збігаючись з нею тільки частково і в разі потреби. Таке рішення на думку автора дозволяє позбутися від тиску автотранспорту, наразі критичного фактора для розвитку велоруху, і одночасно розвантажить наявну транспортну систему.

Вищезазначений стихійний маршрут Салтівка-Центр в проєкті «The Other way» мав стати частиною системи «зелених коридорів» міста Харкова. Проєктування уздовж веломаршруту лінійної рекреаційної системи (рис. 1.), яка об'єднує паркові зони, сквери, систему спортивних споруд, місця для пікніків і багатофункціональні платформи вздовж берегової лінії річки Харків, дозволить зробити крок до створення міського середовища нової якості, орієнтованої на розвиток природних комплексів, інтегрованих в урбанізоване простір. Важливою особливістю цієї системи, є розвиток її як транзитної рекреаційної зони, а не місця, куди потрібно спеціально приїжджати за відпочинком. Поєднання цих двох функцій - транзит і відпочинок підживлюють один одного і створюють умови для її привабливості.

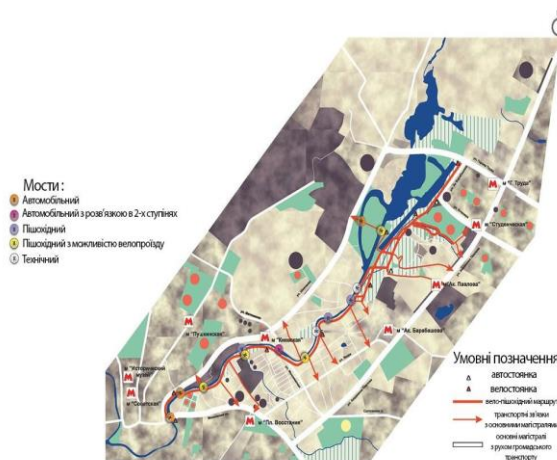


Рис. 1. Транспортна схема проєкту «Інший шлях».

Також цей веломаршрут по найкоротшому шляху з'єднує центр міста з найбільшим і густонаселеним житловим масивом Харкова і прокладений вздовж берега річки Харків і вздовж гребного каналу.

Він з'єднує райони міста з високою щільністю забудови - центральний та периферійний. Але більша його частина прокладена через малоповерхові райони з низькою щільністю, що відображає характерну особливість структури міста, коли високощільний центр оточений районами приватної забудови, що колись були околицею Харкова, які в свою чергу оточені мікрорайонами багатопверхових будинків 1960-80-х років минулого століття. У безпосередній близькості від веломаршруту існують десятки житлових будинків, так званої точкової забудови останніх двох десятиріч, які характеризуються недостатньою кількістю рекреаційних, спортивних, дитячих зон, розрахованих на їх мешканців. Маршрут проходить по дотичній до орбіт найбільших торгівельно-розважальних центрів міста: Караван, Дафі, ринок «Барабашово», Кінний ринок. Також цей маршрут пролягає недалеко від ряду вищих і спеціальних навчальних закладів Харкова та має зручні променеві виходи до них. Це стосується і розташованих уздовж його гуртожитків і студентських містечок. Наразі увесь маршрут в доступі для пересування в суху погоду. Основними перешкодами, що утрудняють рух і знижують привабливість для поїздок у напрямку від центра міста до Салтівки є:

- перетин з вул. Моїсеївська, що має щільний трафік;
- негабаритний проїзд під трубопроводом біля метромосту;
- відсутність дорожнього покриття на більшій частині траси, що утруднюють рух під час дощу і в міжсезоння;
- відсутність освітлення в темний час доби, крім ділянок вздовж вул. Шевченко на відрізку від Харківського до Горбатого моста, і вздовж вул. Академіка Барабашова;
- відсутність зручних з'їздів на ж/б мости, що ускладнює зв'язок веломаршруту з прилеглими вулицями.
- у трьох місцях веломаршрут перетинають високовольтні лінії та трубопроводи теплотрас.

Тут треба зазначити, що цей проект «зеленого коридору» від ініціативної групи спеціалістів під керівництвом М.

Крячко здобув велику підтримку з боку місцевих жителів та харківської громади загалом. Більш того, цей проект неодноразово висувався громадськістю задля його підтримки владними структурами та реалізації на рівні міста, але нажаль міська влада його проігнорувала. Однак важливим моментом тут є саме той факт, що шлях розгортання цієї ініціативи йшов так би мовити «знизу-догори», тобто мешканці міста стихійно реалізували свої наявні потреби, що було професійно осмислено та були запропоновані адекватні та сучасні рішення для розвитку «дикого» маршруту у повноцінне міське середовище. Так, тут бракує заключної третьої ланки у вигляді міської влади, що мала б реалізувати проектне рішення, але для сучасної ситуації у розвитку міського середовища то вже є прогрес, тим більше, що ця професійна ініціатива набула послідовників.

Таким послідовником можна вважати архітектурну студію Drozdov & Partners, яка запропонувала своє бачення мережі «зелених коридорів» в місті Харків у 2018 році [13]. На відміну від попереднього проекту, цей – більш глобальний та менш детальний. Автори проекту вказують, що попри те, що головні райони Харкова з'єднують відразу чотири річки: Харків, Лопань, Немишля й Уди – їхній природний ресурс практично не використовується. На їх берегах, у різних частинах міста, знаходиться лише три, ніяк не пов'язаних між собою, доглянуті ділянки, і в той же час близько 430 га промислових зон. Пропонується втілити «зелені коридори» загальною протяжністю 58 км. Намірами проекту є ревіталізація прибережної території, яка включає в себе набережні і парки; реорганізація колишніх промислових зон; поліпшення наявної мережі мостів з виділенням окремої смуги для персонального вело- та електротранспорту (рис. 2).

Загалом, піднята небайдужими громадянами тема набула такого поширення, що міська адміністрація все ж таки звернула на неї увагу і запровадила деякі ідеї. Наприклад, на сьогодні за ініціативи адміністрації в місті Харків, масово оновлюються міські парки з окремими

«АРХІТЕКТУРА»

велосипедними смугами, набережні, проводяться роботи по розбудові мережі доріжок в Лісопарку та Алексіївському лісовому масиві, а також планується «зелений коридор» аби «...з'єднати Саржин яр із вул. Дерев'янка, аби люди могли з яру гуляти пішки в Лісопарк, парк імені Горького, кататися на велосипедах...» [14]. Такий підхід не можна назвати втіленням концепту «зеленої інфраструктури», бо він має доволі фрагментарний характер, це скоріш оновлення інфраструктури міста, без комплексного підходу до проблеми, керуючись.



Рис. 2. «Зелені коридори» уздовж чотирьох головних річок Харкова.

Висновки. Спираючись на різні точки зору та підходи до втілення концепції «зелених коридорів» можна припустити, що дана тема є як ніколи актуальною для українських міст, бо вона вже давно назріла в суспільстві й має свою стихійну реалізацію, яку підтримує й професійне співтовариство.

«Зелені коридори» - це комплексне рішення з розбудови зеленої інфраструктури міста, захисту його біорізноманіття та підтримки екологічного балансу, однак, на жаль в Україні воно ще не знайшло своє втілення у стратегічному плануванні розвитку міста. Поки що соціальні ініціативи «знизу-догори» входять в протиріччя з владними ініціативами «згори-вниз». В деяких ситуаціях професійній спільноті вдасться виступати посередником та завдяки своїм професійним навичкам реалізовувати владне замовлення таким чином, щоб відповідати вимогам міських мешканців, як наприклад при реалізації парку «Саржин Яр». Однак, наразі це скоріш виключення, ніж правило.

З точки зору стихійної соціальної ініціативи «зелені коридори» можуть надати суспільству не лише нові маршрути для доступного та комфортного пересування містом пішки, велосипедом, чи іншими екологічно чистими засобами, не лише рекреаційні локації та місця відпочинку, але стати новими полюсами природного тяжіння людей, які надають місту автентичності, являються прямим втіленням специфіки саме «харківського» локального шарму.

З точки зору потенційної економічної вигоди, вздовж «зелених коридорів» можуть виникнути нові культурні інституції, житло середньої поверховості, кафе, магазини та інше. В цьому полягати подальший інтерес інвесторів.

Тож наступним кроком має бути налагодження системи комунікації «міські соціальні ініціативи – професіонали – міська влада» для того, щоб включити мережу «зелених коридорів» в стратегію розвитку Українських міст, так як вони мають велику кількість переваг та здатні вирішити частково або повністю ряд проблем у місті. «Зелені коридори» поліпшують екологічне становище та забезпечують цінні соціально-економічні функції, вони надають можливості та пріоритети для інвестицій, можуть грати стратегічну роль в якості пішохідних та велосипедних маршрутів для відпочинку та транзиту. І хоча в Україні вже є приклади, та проектні пропозиції «зелених коридорів», для якісного архітектурного середовища, необхідно систематизувати кроки та використовувати комплексний підхід за участі суспільства та професіоналів до їх подальшого проектування та втілення.

ЛІТЕРАТУРА:

1. *Стратегія о збереженні біорізноманіття ЄС*, 2013. URL: https://ec.europa.eu/.../ecosystems/strategy/index_en.htm
2. *Хабітат III дослідницькі доклади, Нью-Йорк*, 2015. URL: http://habitat3.org/wp-content/uploads/15-Habitat-III-Issue-Paper-15-Urban-Resilience_rus-AI_fin.pdf
3. Benedict M. A. and McMahon E. T. *Green Infrastructure: Linking Landscapes and Communities*. Washington DC: Island Press, 2006. 57 p.
4. Bolund P., Hunhammar S. Ecosystem services in urban areas. *Ecol. Econ.* 1999. 293-301 pp.

5. Kong F., Yin H., Nakagoshi N., Zong Y. Urban green space network development for biodiversity conservation: identification based on graph theory and gravity modeling. *Landscape Urban Plan.* 95 (2010). 16-27 pp.
6. Vergnes A., Le Viol I., Clergeau P. Green corridors in urban landscapes affect the arthropod communities of domestic gardens. *Biological Conservation.* 2012. Vol. 145. №1 (Jan.). 171- 178 pp.
7. Zhang Z., Meerow S., Newell J.P., Lindquist M. *Enhancing landscape connectivity through multifunctional green infrastructure corridor modeling and design Urban Forestry and Urban Greening*, 2019. 1 p.
8. Groome D. "Green corridors": a discussion of a planning concept. *Landscape and Urban Planning.* 1990. Volume 19. Issue 4. 383-387 pp.
9. *Downtown Parks and Public Realm Plan: Public Space Public Life Study*, 2018. URL: https://www.toronto.ca/ext/digital_comm/pdfs/city-planning/2018-10-15-downtown-parks-public-realm-plan-public-space-public-life-study.pdf
10. *Траса здоров'я, Одеса. Туристичний інформаційний центр міста Одеси.* URL: https://www.tic.in.ua/?page_id=9645&lang=uk
11. *Мер Одеси проінспектував роботи з благоустрою та продовження Траси здоров'я.* Офіційний сайт міста Одеса. URL: <https://www.omr.gov.ua/ua/news/215458/>
12. *Другой путь.* URL: <https://other-way-khark.livejournal.com>
13. Green corridor: проект набережної Харкова. URL: <http://drozdov-partners.com/projects/green-corridor/>
14. *Геннадій Кернес: Реконструкція Саржиного яру продовжиться.* Офіційний сайт Харківської міської ради. URL: <https://www.city.kharkov.ua/uk/news/gennadiy-kernes-rekonstrukt-siya-sarzhinogo-yaru-prodovzhitsya-45249.html>

Vakhnichenko O.V. SOCIOCULTURAL ASPECT OF THE FORMATION OF URBAN ATRIUM SPACE. The article considers an atrium space in the context of urban environment. It acts as the focus of sociocultural processes and emphasizes an identity of urban space. An issue of additional conditions for pedestrian connections creating, a functional saturation and an establishment of a general atmosphere through the inclusion of atrium space. It was found that the quality of urban environment directly affects sociocultural processes of the city.

Key words: urban atrium space, urban environment, sociocultural aspect, communication ties, functional saturation.

Savchuk V., Blinova M. «GREEN CORRIDORS» AS A LEADING WORLD PRACTICE FOR REHABILITATION OF THE URBANIZED ENVIRONMENT. The article examines the foreign experience of formation and design of the "green corridor" as a connected structure of green spaces in the city. A critical analysis of the points of view in the field of landscape architecture and urbanism on this topic is carried out. The feasibility and advantages of introducing such a method in modern Ukraine and in particular in the city of Kharkov are considered.

Keywords: public space; new urbanism; eco-framework of the city; sustainable development; city identity; architectural environment; green infrastructure.

DOI: 10.29295/2311-7257-2020-100-2-23-28
УДК 711.168

Божинський Н. І.

*Харківський національний університет будівництва та архітектури
(вул. Сумська, 40, Харків, 61002, e-mail: kostur@list.ru; orcid.org/0000-0001-8515-4567)*

ФРАКТАЛЬНІ ВАРІАНТИ ЗВ'ЯЗКУ СТРУКТУР ПРЕДМЕТНО-ПРОСТОРОВОГО ТРАДИЦІЙНОГО ЖИТЛОВОГО СЕРЕДОВИЩА СХІДНОЇ УКРАЇНИ

У статті йдеться про можливість існування фрактального зв'язку між предметно-просторовим середовищем традиційного українського житла Східної України та планувальними структурами традиційних елементів розселення. Метою дослідження є виявлення закономірностей та зв'язків між структурою традиційних поселень та графічними зображеннями та символами з предметно-просторового середовища традиційного східноукраїнського народного житла на основі фрактального принципу творення структур. Науковою та практичною значимістю роботи є можливість реконструкції давніх поселень, виявлення раніше невідомих закономірностей і зв'язків між різними аспектами традиційного середовища і планування. Методологія дослідження характеризується використанням методів компіляції, середовищного підходу, методи аналізу О.Е. Гутнова, методи порівняльного аналізу, ретроспективні методи та методи емпіричного моделювання. В результаті проведених досліджень отримано певні висновки щодо закономірності застосування фрактального підходу під час досліджень планування традиційних поселень та традиційного предметно-просторового середовища народного житла Східної України. Залучено різні галузі знань та проаналізовано декілька варіантів зв'язку між цими елементами. Спростовано хибні уявлення в цьому напрямку та відкрито нові перспективи досліджень