

УДК 711.168:625.089.4(045)

Тромса Є.В.

магістрант, Національний авіаційний університет
maickle_fort@outlook.com ORCID 0000-0003-2690-1483

Дорошенко Ю.О.

д.т.н., професор, Національний авіаційний університет
dua159@ukr.net, ORCID 0000-0001-6050-4401,

РЕНОВАЦІЯ ВУЛИЧНОГО ПРОСТОРУ МІСТ З АРХІТЕКТУРНО-ІСТОРИЧНОЮ СПАДЩИНОЮ: АКТУАЛІЗАЦІЯ ПРОБЛЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Анотація: у статті розглянуто актуальність реновації вуличного простору міст з архітектурно-історичною спадщиною на основі виявлених проблем і наведених прикладів вдалої реновації вулиць в містах світу, наведено пропозиції щодо реновації вуличного простору міст з архітектурно-історичною спадщиною.

Ключові слова: реновація, вуличний простір, місто, архітектурно-історична спадщина.

Постановка проблеми дослідження. Збереження та оновлення середовища міст з архітектурно-історичною спадщиною виступає традиційно актуальною проблемою, а у зв'язку з усвідомленням у суспільстві цінності архітектурної спадщини та з появою різних фінансових можливостей задоволення цього суспільного запиту, набула особливого значення. Вуличний простір є головною мережею середовища міста, забезпечує його статику і динаміку та є місцем проведення часу туристів і реалізації взаємної комунікації городян. Реновація вуличного простору міст з архітектурно-історичною спадщиною має розглядатися як передумова економічного піднесення і підвищення якості життя мешканців міста.

Українські значні міста «потонули» в автомобілях. У наших сучасних містах втрачено багато того, що робить місто "людським", "олюднює" міське середовище, внаслідок чого ті, хто хочуть ознайомитися з певним містом, у своїх пересуваннях залежать від автомобільного трафіку. Цим українські міста схожі на багато інших сучасних мегаполісів світу.

Пагубною можна вважати сучасну тенденцію щодо нескінченного будівництва все нових й нових окремих будинків і кварталів, що є характерним для всіх міст України. Наприклад, генеральним планом міста Києва до 2025 року передбачено розширення його меж на 30%. Після реалізації такого плану в новозбудовані будинки, напевне, можна буде заселити майже все

населення України, проте будівництво продовжується й далі, ігноруючи наявні можливості удосконалення того, що вже збудовано, і знесення тієї забудови, яка морально застаріла, фізично зносилася і вже повноцінно більше "не працює".

Неправильне проектування вулично-дорожньої мережі, зміщення пріоритетів на користь індивідуального автомобільного транспорту призводять до переповнення доріг автівками і, як наслідок, витіснення пішохода як такого з вулиць міста. Для пішоходів практично не залишається місця, місто перестає бути придатним для пішої ходьби, не залучає до вільних пішохідних прогулянок, а малоестетична житлова забудова викликає тільки відразу. Засилля автомобільного транспорту заважає громадському, внаслідок чого час пересування як на автомобілі, так і на автобусі чи тролейбусі давно перевищив припустимий часовий максимум.

У сучасних містах більшість історичних архітектурних об'єктів розміщено точково, більшість з них перебуває у занедбаному стані, а між тими об'єктами, які ще вціліли, існують тільки автобусні туристичні маршрути.

Розширення дорожніх смуг можуть привести міський пейзаж до абсолюту автомобільних зон, де існування пішохода стає неприродним, повною фікцією [1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Сучасними дослідниками міста приділяється значна увага аналізу урбанізованих територій та виробленню дієвих заходів щодо їх "олюднення". Зокрема, Я. Гейлом розроблено методичні рекомендації з реновації міст [2,3,4]. Д. Спеком визначено принципи гуманізації міського середовища [1]. Л. Холісом проведено аналіз сучасної міжнародної практики щодо облаштування міських просторів [5]. О. Бредніковою та О. Запорожцем досліджено явище мікроурбанізму [6]. У працях Р. Ольденбурга, В. Рибчинського, В. Нефедова, Д. Джекобс вивчаються процеси формування публічних просторів [7,8,9,10]. В. Глазичев досліджує теорію, історію та еволюцію міського середовища [11]. В. Вучик вивчає ефективність транспортних систем у містах з пріоритетом пішохідного руху [12]. Предметом наукових досліджень О. Рибчинського є формування і ревіталізація середмість історичних міст України [13].

Незважаючи на кількість досліджень і широту охоплення ними проблемних питань, залишаються невивченими багато аспектів, які стосуються реновації вуличного простору міст, зокрема, міст з архітектурно-історичною спадщиною як найбільш проблемних.

Метою статті є актуалізація проблеми реновації вуличного простору міст з архітектурно-історичною спадщиною у контексті його ревіталізації ("олюднення").

Виклад основного матеріалу дослідження. Комфортним може бути таке місто, яке або повністю автомобілізоване (Лос-Анджелес, Дубаї), або ж націлене на перевагу пішохода (Венеція, Копенгаген). Життя в автомобілізованому місті без власного автомобіля для його мешканців є абсурдним, а ходити пішки по вулицям такого міста просто «непрестижно». Такі міста створили всі умови для автомобілів: широкі шосе, кілометри багаторівневих розв'язок, величезні простори паркувальних площ, ресторани і кафе з обслуговуванням водіїв через вікно.

Для міст другої групи характерним є: щільна міська забудова, довгі і короткі пішохідні маршрути, відкриті простори, високий рівень багатофункціональності вуличного простору, активно використовувані перші поверхи житлових будинків та ретельно спроектовані деталі благоустрою.

Обидва варіанти міст вважаються зручними, тільки от перший – для автомобілів, а другий – для людей.

Значні українські міста вже досить щільно забудовані, особливо в центральній частині, тому одним з перспективних напрямків впровадження сучасних урбаністичних ідей є **реновація вуличного простору у плані наповнення його пішоходами і велосипедистами**. Під реновацією у контексті цього дослідження розуміється комплекс архітектурно-планувальних і містобудівних заходів, спрямованих на відновлення міського середовища та його олюднення, відродження історичності із збереженням автентичності та індивідуальності.

«Місто, де забудова тяжіє до маршрутів громадського транспорту, пішохідних і велосипедних доріжок — єдиний можливий варіант екологічно сталого міста. Так чи інакше, в умовах всезростаючої щільності населення і розширення пішохідних та велосипедних маршрутів місто повинне нарощувати кількість і якість добре спланованих громадських зон, які зручні людям, сталі, безпечні та наповнені життям» [1].

Важливою причиною вдосконалення благоустрою вуличних просторів є той факт, що найяскравіші враження мешканці міста та його гості отримують під час пішої ходьби. Хоча автобусні туристичні маршрути дають змогу швидко оглянути місто, та все ж найкращим способом ознайомитися з ним якомога повніше є піші прогулянки. Всесвітній досвід показав, що використання міського пейзажу в екскурсійних цілях може приносити істотні економічні прибутки.

У другій половині ХХ століття архітектори визнали, що автомобілізація приносить разом з корисністю й відчутну шкоду, розширення міст руйнує комфортні зв'язки в їх структурі, а багатоповерховість забудови не є ідеалом для зручного проживання у місті. Якщо розглянути містобудівні процеси в

останні десятиліття в європейських містах, наприклад Барселоні, Парижі, Берліні, Цюриху, Копенгагені можна побачити, як змінився вектор розвитку міського середовища на користь людини. Зменшивши потоки автомобільного транспорту, керівництво цих міст змогли створити на вулицях олюднене, "живе" середовище з присутністю великої кількості людей, для яких стало доступним набагато більше простору. В цих містах постійно докладаються чималі зусилля для удосконалення міського середовища.

Такі ж процеси слід проводити і в українських містах з архітектурно-історичною спадщиною, оскільки в них має місце найширший спектр архітектурних та містобудівних проблем.

По-перше, при великій кількості всесвітньо відомих історико-архітектурних об'єктів, у містах України не вистачає «сполучної тканини», яка б дозволила городянам і туристам насолоджуватися не тільки точковими об'єктами культурно-історичної архітектурної спадщини, але й пішими прогулянками між ними.

У 1980 році центр міста Мельбурна являв собою нагромадження офісів і багатоповерхівок. Вулиці центру були оживленими лише вдень, а у вечірній час виявлялися порожніми. У 1985 році розпочалася реновація центру міста, метою якої було перетворення міського центру в оживлене ядро міста для трьох мільйонів його жителів. Були закладені нові площі, а невеликі провулки, дороги і набережні відкриті для пішоходів. Тротуари було розширено і заново вимощено місцевим каменем, розроблено нове вуличне обладнання, кожного року висаджувалося понад 500 нових дерев. У результаті щотижневий пішохідний рух в центрі Мельбурна зріс на 39% вдень і удвічі – у вечірній час. Економічний стан міста також суттєво покращився, про що говорить збільшення кількості робочих місць, зростання податкових надходжень та помітне підвищення вартості нерухомості [14].

Багато міст України мають значний нерозкритий потенціал стати туристичними містами. 401 населений пункт включено до Списку історичних населених місць України [15]. Це зумовлює необхідність реновації цих міст, яка полягає у відновленні архітектурно-історичної спадщини, створенні зв'язаного пішохідного простору для туристів та проведенні благоустрою вуличному просторі.

По-друге, на більшості вулиць українських міст нерідко немає місця, де можна пішоходу чи компанії людей зупинитися, відпочити та провести час. Вулиці використовуються переважно транспортом і людьми, які поспішають до визначеної цілі. Елементи міського ландшафту не зв'язані поміж собою, внаслідок чого вулиці виглядають переобтяженими. Рекламні білборди, кондиціонери, вивіски магазинів, кіоски, балкони погіршують зовнішній вигляд

вулиць і часто заважають побачити інформаційні вказівники. Пріоритетність автомобільного транспорту призвела до вседозволеності деяких водіїв, що супроводжується почуттям страху у пішоходів та велосипедистів і позбавляє задоволення від пішого пересування містом.

У 1992 році під керівництвом архітектора Жоана Бускетса розпочалося оновлення міста Барселони. Велика увага приділялася реновації громадських і культурних просторів, особливо вулиці Рамблас. Довгий час її вважали небезпечною, однак після того, як її належним чином облаштували, перетворивши на пішохідну зону та встановивши нові доречні малі архітектурні форми — вона стала улюбленою як для городян, так і для туристів. Відродження Барселони стало для багатьох інших міст Європи зразком зміни обличчя мегаполіса на користь його олюднення.

На вулицях українських міст нині постає потреба позбутися надмірної реклами, несанкціонованої стихійної торгівлі, надбудованих балконів та інших недоречних і незграбних елементів вуличного простору. Настав час створювати чіткий і зрозумілий простір з обов'язковим оживленням публічного середовища. З огляду на досвід європейських міст, на перших поверхах житлових будинків слід розміщувати об'єкти обслуговування: кафе, перукарні, пекарні, магазини, архітектурні бюро, столярні майстерні, ремонт взуття та їм подібні – з влаштуванням великих прозорих скляних вітрин.

По-третє, у центральних частинах міст з архітектурно-історичною спадщиною нині відсутня повноцінна безперервна мережа пішохідно-прогулянкових просторів. Хоча вулиці є достатньо широкими, більша частина їх ширини зайнята смугами автомобільного руху, а для тротуарів місця майже не залишається. В результаті цього на пішохідних доріжках накопичується велика кількість людей, що призводить до небезпечних ситуацій та небажання ходити пішки містом. Окрім того, громадські території перевантажені стихійними паркуваннями, а вуличні меблі і службові споруди нерідко є відверто низької якості.

У 2003 році в місті Лондоні було розгорнуто масштабну програму реновації, одним з ключових аспектів якої було введення податку на вуличні затори. Завдяки цьому транспортний потік в центрі міста скоротився на 18%, а міський бюджет помітно поповнився за рахунок штрафів і прибутку від активного використання громадського транспорту та створення сприятливих умов для міського туризму. Окрім того, програмою реновації міста передбачалися благоустрій 100 громадських просторів, висадження одного мільйона саджанців дерев, розробка нових рекомендацій з оформлення міського пейзажу.

Подібні заходи можна застосувати і в українських містах. При цьому у плануванні вуличного простору має чітко прослідковуватися розмежування транспортно-пішохідних потоків. Центри міст з архітектурно-історичною спадщиною потрібно звільнити від стихійних паркувань і загалом зменшити потік автомобілів, що можна досягти архітектурно-обмежувальними засобами (динамічними стовпчиками, вуличними меблями, об'єктами ландшафтної організації тощо) чи/та введенням податку на в'їзд автомобілів до центра міста.

По-четверте, транспортна проблема все більше загострюється в українських містах. Громадський транспорт недостатньо розвинений і не забезпечує ефективних зв'язків, натомість автомобілі регулярно створюють вуличні затори, а велосипед навіть не розглядається як засіб для пересування по місту. Через незручність громадського транспорту і непристосованість вуличної мережі міст до велопоїздок, більшість українців обирають автомобіль як єдиний засіб пересування містом.

Розв'язання транспортної проблеми було важливою частиною реновації Копенгагена, яка розпочалася в 70-ті роки ХХ століття. Спочатку, головну вулицю Строгет було перетворено на пішохідну. І вже через кілька місяців проект був визнаний вдалим: вулиця та її околиці стали популярними у городян, перетворившись у відомий громадський простір не тільки міста, а й усєї країни. Людям подобалося знаходитися в тому місці.

У наступні п'ять десятиліть більшість центральних вулиць і площ Копенгагена була частково чи повністю звільнена від автомобілів. Внаслідок цього склалися комфортні та безпечні умови для прогулянок і відпочинку в центрі міста. Окрім того, скорочення кількості наземних паркувальних місць дало змогу істотно знизити транспортний потік. Завдяки влаштуванню всіх необхідних умов для велосипедного руху, частина населення змінила автомобіль на велосипед.

Для розв'язання означеної проблеми для міст України можна скористатися досвідом Копенгагена. В Україні має бути чітка ієрархія видів пересування, де головний пріоритет віддається пішохідному і велосипедному, а найменший – автомобільному пересуванню. В містах необхідно розвивати громадський транспорт: автобуси, тролейбуси, трамваї тощо – а також вводити нові екологічні й енергоощадні види транспорту (наприклад, монорельсовий та LRT-транспорт).

По-п'яте, українські міста впродовж ХХ століття різко змінили свій масштаб. Будівлі виростили з 5 поверхів до 16 і більше, збільшення автомобільного транспорту розширило вулиці та швидкість руху на них, а деталізація фасадів будівель спростилася, оскільки на швидкості 60 км/год деталі фасаду з автомобіля стають непомітними.

Слід зауважити, що у містах з історичною архітектурною спадщиною є що пізнавати. Для реалізації цього, міста потрібно приводити до "людського масштабу", до "людських швидкостей", до "людських розмірів". Згідно з результатами дослідження Яна Гейла, місто сприймається адекватно людиною при забудові не вище п'яти поверхів, при швидкості до 5 км/год, при наявності відкритих просторів габаритами не більше 100x70 м, а оскільки в полі зору пішохода знаходяться саме нижні поверхи будинків, то вони мають бути найбільш деталізованими та відкритими для людей [3].

Всі виявлені вище аспекти мають контекстну спрямованість на ревіталізацію міського середовища.

Висновки з даного дослідження та перспективи подальших розвідок. Отже, виявлені у статті проблеми українських міст та наведені приклади їх вдалого розв'язання у містах світу зумовлюють актуальність вироблення науково обґрунтованих дієвих пропозицій щодо реновації вуличного простору в містах України з архітектурно-історичною спадщиною.

При цьому основними проблемами вуличного простору міст України з архітектурно-історичною спадщиною є незв'язаність об'єктів архітектурно-історичної спадщини, недосконалість елементів вуличного благоустрою, пріоритетність автомобільного над іншими видами пересування, неповноцінність мережі пішохідно-прогулянкових просторів та немасштабованість міського ландшафту щодо людини.

У статті наводяться приклади вдалої реновації вуличного простору на прикладі міст Мельбурна, Барселони, Лондона і Копенгагена за рахунок впровадження державних програм з реновації міського середовища. Внаслідок чого було досягнуто зростання пішохідних потоків, покращилася безпека і комфорт перебування у місті, було створено знакові вуличні простори певних міст та досягнуто загальне економічне їх піднесення.

Список використаних джерел

1. Спек Д. Город для пешехода / Джеф Спек. – Нью-Йорк: Фаррар, Страус и Жиру LLC, 2012. – 352 с.
2. Гейл Я. Города для людей / Ян Гейл. – Москва: Альпина Пабlishер, 2012. – 276 с. – (Концерн "КРОСТ").
3. Gehl J. How to study public life / Jan Gehl. – Washington: Island Press, 2000. – 193 с.
4. Гейл Я. Жизнь среди зданий / Ян Гейл. – Москва: Альпина Пабlishер, 2012. – 200 с. – (Концерн «КРОСТ»).
5. Холлис Л. Города вам на пользу: Гений мегаполиса / Лео Холлис. – Москва: Strelka Press, 2015. – 432 с.

6. Бредникова О. Микроурбанизм. Город в деталях / О. Бредникова, О. Запорожец. – Москва: Новое литературное обозрение, 2014. – 352 с. – (studia urbanica).
7. Ольденбург Р. Третье место: кафе, кофейни, книжные магазины, бары, салоны красоты и другие места «тусовок» как фундамент сообщества / Рэй Ольденбург. – Москва: Новое литературное обозрение, 2014. – 456 с. – (Studia Urbanica).
8. Рыбчинский В. Городской конструктор: Идеи и города / Витольд Рыбчинский. – Москва: Стрелка, 2014. – 127 с.
9. Нефёдов В. Как вернуть город людям / Валерий Нефёдов. – Москва: Искусство – XXI век, 2015. – 160 с.
10. Джекобс Д. Смерть и жизнь больших американских городов / Пер. с англ / Джейн Джекобс. – Москва: Новое издательство, 2011. – 460 с.
11. Глазычев В. Урбанистика / Вячеслав Глазычев. – Москва: Детрид, 2008. – 411 с.
12. Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни / пер. с англ. А. Калинина / Вукан Вучик. – Москва: Территория будущего, 2011. – 413 с.
13. Рыбчинський О. В. Формування і ревіталізація середмість історичних міст України : дис. докт. арх. наук : 18.00.01 / Рыбчинський Олег Валерійович – Львів, 2017. – 438 с.
14. Hayter J. Places for People 2004 – Melbourne, Australia / Jason Alexander Hayter. – Berkeley: EDRA/Places Awards 2006, 2006.
15. Закон України «Про затвердження Загальнодержавної програми збереження та використання об'єктів культурної спадщини на 2004–2010 роки».

Аннотация

Дорошенко Ю. А., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой архитектуры Национального авиационного университета.

Тромса Е. В., магистрант Национального авиационного университета.

Реновация уличного пространства городов с архитектурно-историческим наследием: актуализация проблемы исследования.

В статье рассмотрена актуальность реновации уличного пространства городов с архитектурно-историческим наследием на основе обнаруженных проблем и приведённых примеров удачной реновации улиц в городах мира.

Ключевые слова: реновация, уличное пространство, город, архитектурно-историческое наследие.

Annotation

Yu. Doroshenko, Doctor of Technical Sciences, Professor, National Aviation University.

Ye. Tromsa, Magistrate, National Aviation University.

Renewal of street space of cities with architectural and historical heritage: actualization of the study problem.

The actuality of street space of cities with architectural and historical heritage renewal on the base of found problems and provided examples of well-done cities streets renewal were described.

Keywords: renewal, street space, city, architectural and historical heritage.