

## КЛАСИФІКАЦІЯ WALKABILITY-ПРОСТОРІВ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Автомобіль став повновладним господарем сучасного міста, займаючи величезні території для пересування, стоянок та розподіляючи міську територію на ізольовані ділянки. Автомобіль став також головним джерелом шуму і екологічного забруднення міст, скоротивши площу зелених насаджень і погіршивши стан повітря, ґрунту і води. Ідея формування пішохідних просторів (*pedestrian spaces*), вільних від автомобіля, стала активно впроваджуватися в містах з середині ХХ століття як інструмент вирішення екологічних проблем і збереження історико – архітектурної спадщини міст. Сучасний етап її актуалізації визначається усвідомленням в науці корисності піших прогулянок для людини, котрі розвивають її фізично, оздоровлюють і заспокоюють. Це визвало виникнення в містобудівній теорії поняття «*walkability*» (буквально «можливість здійснення пішохідних прогулянок»), тим самим розвинув ідею пішохідних зон і просторів до пішохідно-прогулянкових просторів, змістивши акценти на формування здорового способу життя людей і повернення міських просторів людині. Сукупність пов'язаних між собою *walkability-просторів* міста формують нову якість міста, яка отримала назву *walkable city*. Існує рейтинг найбільш сприятливих для прогулянок міст, якій має назву *walkable city*. Рейтинг американських міст 2014 року очолюють Нью-Йорк, Сан-Франциско, Бостон, Філадельфія, Майямі, Чикаго, Вашингтон та ін., в яких *Walk Score* (одна зі шкал кількісної оцінки *walkability*) знаходиться в межах від 87,6 до 74,8. Рейтинг міста включає рейтинг окремих вулиць і зон, показники рейтингу різні, але вже встановлено, що наявність кафе, магазинів, місць для відпочинку тощо збільшує оцінку пішохідного простору мешканцями. Архітектор Хал Бокс придумав «правило льодяника» на цих просторах, що означає, що дитина повинна мати безпечну можливість дійти до магазину не далі п'яти хвилин пішки, щоб купити льодяник.

Світовий досвід формування *walkability-просторів* досить різноманітний (рис. 1). Всі *walkability-простори* міст можливо поділити на *точкові* або *локальні* (пішохідні площі, двори), *лінійні* (пішохідні вулиці, *pedestrian spaces* – пішохідні зв'язки), та *зональні* (пішохідні зони та пішохідні райони). Таким чином встановлено, що об'єктом формування сьогодення виступає єдина, цілісна система пішохідно-прогулянкових просторів міста, котра має складну структуру та поєднує дискретні, лінійні і зональні елементи.

# WALKABILITY - ПРОСТОРИ МІСТА

ЩІЛЬНІСТЬ пішоходів на 10 кв. м	супутня ФУНКЦІЯ	МОРФОТИП	ТРАНСПОРТНЕ обслуговування ППП	РОЗМІР
Надто висока (6 осіб)	Торговельна, шопінг	Вузол	За допомогою паралельних вулиць	Крупні
Висока (3-6 осіб)	Розважальна	Вулиця	Поблизу від ділянок пішохідних просторів	Малі
Середня (3-4 осіб)	Соціальних контактів	Площа	З боку дворів	Середні
Мала (1 особа)	Культурно-просвітницька	Зона	Вулицями-дублерами	
	Рекреаційна		Через тунелі	
	Транзитна		За допомогою кільцевих магістралей	

## ТИПИ WALKABILITY - просторів ЗА ПРІОРИТЕТНІСТЮ РУХУ

**ЧИСТО ПІШОХІДНІ**

Пішохідна зона в місті Ліма, Перу, 2011р.

**РІВНОЗНАЧНІСТЬ РУХУ ТРАНСПОРТУ ТА ПІШОХОДІВ**

Зелена вулиця в Боготе, Колумбія

**З ПЕРЕВАГОЮ ПІШОХІДНОГО РУХУ**

Страсбург, Франція. Пішохідна вулиця з рухом трамваю

**З ПЕРЕВАГОЮ ТРАНСПОРТНОГО РУХУ**

Реабілітація пішохідних просторів в Мілані (Італія)

Рисунок 1 – Класифікація walkability-просторів міста