

Історична цінність властива будівлям, що пов'язані з історичними подіями або особистостями. В тій чи іншій мірі історичною цінністю володіє кожна будівля, але чим більше його вік, значніше подія, тим вона більше. Для міста в рівній мірі важливі як історичні пам'ятки-домінанти, так і звичайна забудова житловими будинками. Зв'язок з історією допомагає зберегти спадкоємність часів, ускладнює смисловий простір міста і збагачує повсякденний досвід городянина, сприяє формуванню особливого «духу міста» та особливого стереотипу історичної частини міста, що надихає архітекторів у всі часи на створення нових образів, форм та просторів.

З історичною цінністю тісно пов'язана емоційна цінність, найбільш складна для виявлення та опису. Вона пов'язана з властивою будівлі неповторною атмосферою, «духом місця», яка здатна занурити людину в минуле, надихнути її, налаштувати на певний лад. Якщо оточення візуально організовано і має яскраву впізнаваність, воно дозволяє кожному городянину доповнити його особистими значеннями, зв'язати з ним особисті асоціації. Незалежно від комплексу проблем жити в такому оточенні – це додати життєвому досвіду додаткову глибину.

Місто неминуче змінюється, і кожна окрема будівля – теж. Але не слід забувати, що сприйняття сучасного городянина теж постійно змінюється. Якщо зміни призводять до ускладнення, насичення смислами, примноження збереженого багатства та традицій, якщо вони дають можливість подальших позитивних трансформацій, то є шлях до нашарування цінностей та ускладнення містобудівної структури сучасного міста в цілому. «Вторгнення» в історичне середовище сучасного найбільшого міста дуже кропітка та відповідальна справа, важливо зберегти і підкреслити індивідуальні риси та примножити багатогранні цінності, «організувати діалог між старим і новим».

## **АКТУАЛЬНІСТЬ ФОРМУВАННЯ ВЕЛОТРАНСПОРТНОЇ СТРУКТУРИ В НАЙБІЛЬШОМУ МІСТІ**

*Орел Д.Є.*

*Науковий керівник – Мартишова Л.С., канд. архіт., доцент*

В наш час міський простір розподіляється вкрай непропорційно кількості учасників руху, «нав'язана людині (авто) мобільність» веде до підвищених витрат (від матеріальних до витрат часу) на подолання відстаней до новостворених культурно-побутових об'єктів, розташованих на периферії міст. Це означає що в цілому, одним з найважливіших містобудівних завдань сучасного міста сьогодні стає поліпшення

умов транспортної доступності, об'єднання міського простору, скорочення структурно-планувальних протиріч. Містобудівні структури великих міст мають комплексну інфраструктуру, що об'єднує окремі підсистеми: композиційну, функціональну, транспортну і т. д. в єдине гармонійне ціле. Безпечна і надійна мобільність жителів є одним з основних завдань, що стоять перед містами.

Актуальність питання розвитку велоінфраструктури стала очевидна в Європі в другій половині ХХ століття на тлі зростаючої уваги до проблем екології і до транспортних складнощів в історичних центрах великих міст, а також до високих витрат на утримання і експлуатацію особистих автомобілів.

Велосипед є цікавим прикладом доступного, екологічного, економічного транспорту, що широко застосовується з моменту свого винаходу. Сьогодні він став одним з найбільш пріоритетних транспортних засобів в Європі і провідних країнах світу. Велосипедна інфраструктура щорічно вдосконалюється; приймаються рішення про збільшення вело-пішохідних зон замість автомобільних трас; на державному рівні лобюються законопроекти про всебічну підтримку велосипедного руху, вело-пішохідна мережа перетворює території, підвищує їх привабливість і комфортність для жителів.

Багато великих сучасних міст України, таких як: Львів, Одеса, Дніпро, Київ, вже мають розвинену вело-пішохідну інфраструктуру, що збагачує образ сучасного міста, доповнюючи її різноманітними маршрутами по історичним «куткам» та мальовничим краєвидам. Однак Харків, маючи багату історію та привабливу багатогранну природну складову, на жаль, не входить до цього переліку, за винятком відрізка вело доріжки вздовж лісопаркової зони міста на периферії міста. А такі міста як: Копенгаген, Богота, Монреаль, Портленд, Берлін, Париж десятиліттями вдосконалюють умови пересування на велосипеді в місті, а знаменитий Амстердам вже понад півстоліття носить гордий титул «велосипедної столиці Європи».

Розвинена велоінфраструктура створює оптимальні умови для використання велосипеда як засобу відпочинку і забезпечує зручні умови для побуту. Це вирішує не тільки транспортні проблеми міста (особливо в центрі), але і створює сприятливе соціальне середовище, скорочує витрати на медицину, збільшує тривалість життя і працездатний вік, розвиває туризм, вигідно позиціонує місто як екологічно чисте довкілля, що, в свою чергу, повертає якісний людський капітал та інвестиції. Розвинена велоінфраструктура генерує позитивний соціальний ефект. Ідеї велокультури об'єднуються навколо екологічно

чистої доступного середовища, здорового способу життя, свободи самовираження, спілкування і соціальної рівності.

Значна частина населення проводить чималу частку часу поза автотранспортними засобами, тому розвиток безперервної, безпечної і комфортної велотранспортної та пішохідної мереж допоможе відродити «соціальну придатність» вулиць для всіх категорій громадян. Необхідно також розуміти, що велосипедний рух по нормі вимог знаходиться значно ближче до пішохідного, ніж до автомобільного. Тому інфраструктура, створена для велосипедистів, значно більш відповідає критерію громадських просторів, ніж критеріям транспортної інфраструктури. Такий підхід обґрунтований на початкових етапах становлення велоінфраструктури. У розвинених містах типу Амстердама акцент зміщений в сторону забезпечення транспортної функції. Однак для українських міст ситуація інша – розвиток громадських просторів само по собі є трендом, і велоінфраструктура тут виступає в якості каталізатора і елемента розвитку міських територій. У свою чергу, розвинені громадські простору підвищують загальний культурний рівень міста, створюють і зміцнюють соціальні зв'язки в суспільстві, привертають ринок послуг, служать драйверами соціально-економічного розвитку районів міста.

Не менш важливою є безпека руху. Місто, зручне для велосипедистів, – це комфортне місто для всіх категорій людей, тому що це перш за все – безбар'єрний місто. До того ж зручні умови для руху велосипедистів передбачають зменшення швидкості руху автотранспорту.

Необхідними якісними умовами велотранспортної мережі є її інформаційна насиченість, художня єдність і наближеність до масштабу людини, де елементи взаємодіють, доповнюючи один одного і створюючи цілісне уявлення про велику міську систему.

## **ПРИЙОМИ ТА ПРИНЦИПИ РЕНОВАЦІЇ РЕКРЕАЦІЙНИХ ЗОН СУЧАСНОГО МІСТА НА ПРИКЛАДІ ОЛЕКСІЇВСЬКОГО ЛУГОПАРКУ М. ХАРКІВ**

*Таргонська І.С.*

*Науковий керівник – Жмурко Ю.В., канд. архіт., доцент*

Актуальність. Для кожного міста, що володіє унікальною природною основою, зв'язок з водним простором визначав і визначає історичний процес і закономірності розвитку, структуру і архітектурний вигляд, культурні традиції і уклад життя, типологію і статус міських просторів.