

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.

На тлі стрімких процесів урбанізації особливої актуальності набуває тенденція повертати водним поверхням їх надзвичайну значущість в житті міста, знову насичувати життям берегові території і по можливості заповнювати втрачену ландшафтну складову. Це сприяє поліпшенню екологічної ситуації, створенню нових громадських, пішохідних, рекреаційних просторів.

Місто Харків має значні рекреаційні території, найкрупнішими є лісопарк, лугопарк та гідропарк. Вони займають відносно великі території, але не розвинені в достатній мірі, особливо територія лугопарку.

Територія Олексіївського лугопарку включає в себе велику кількість лісних масивів, місцями неспокійний рельєф, а також має вихід до річки Лопань. Олексіївський лугопарк має низький рівень використання рекреаційного потенціалу, це супроводжується нераціональним використанням берегової зони, деградацією зелених насаджень та різким скороченням територій, придатних для рекреаційного використання.

Аналіз наукових публікацій і досвіду проектно-творчих розробок в сфері ландшафтної та ландшафтно-рекреаційної проблематики, показує, що сьогодні відсутній єдиний підхід до трактування об'єкта і предмета рекреаційної діяльності, що неминуче призводить до важливих різництв у частині методів досліджень і архітектурно-містобудівне проектування рекреаційних об'єктів, особливо на таких важливих рівнях вирішення цієї проблеми, як генеральні плани міст і систем розселення в цілому.

За останні десятиліття проекти прибережних ландшафтно-рекреаційних зон реалізовано в багатьох країнах світу. Ці проекти комплексного благоустрою прибережних міських територій відображають нові тенденції щодо їхньої функціонально-планувальної організації та розкриття ролі цих територій в створенні якісного міського середовища.

Яскравий приклад цьому - проект рекреаційного освоєння старого русла Південної Вісли у Варшаві. Просторова основа рекреаційних комплексів - долина з яскраво вираженим терасовим перепадом від 3 до 5 м. Вона тягнеться в довжину на 7.5 км.

Основна ідея проекту - об'єднання існуючих і новостворюваних елементів в єдиний комплекс шляхом організації долини як просторового цілого і трасування пішохідних, велосипедних і водних маршрутів, що дозволяють пройти наскрізь всю долину. Це являє певні труднощі через перетин долини транспортними магістралями і через наявність "вузьких місць", де існуюча забудова стискає рекреаційну

зону до мінімуму. Для подолання таких перешкод потрібні проектування "вузлів" міського середовища (див. Рисунок 1).

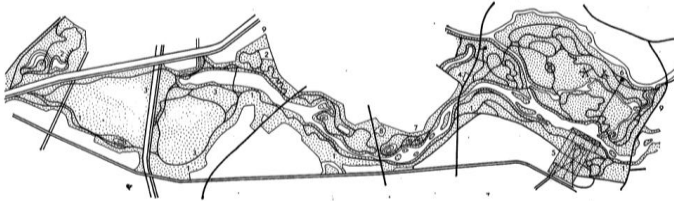


Рисунок 1.– Проект рекреаційного освоєння старого русла Південної Вісли у Варшаві:
1 - пішохідний маршрут; 2 - рекреаційний центр; 3 - садові ділянки; 4 - мотель; 5 – палац з парком; 6 - алея і в'їзні ворота; 7 - ігровий парк; 8 - обслуговування; 9 - автостоянки

Аналіз світової архітектурної практики і теоретичних досліджень останніх років дозволив відзначити концентрацію уваги до екологічної та ресурсозберігаючої проблематики в питаннях формування міського середовища. Можна відмітити, що є актуальним організований паралельно уздовж берега розвиток рекреаційних територій, а також об'єднання існуючих нині і новостворюваних елементів в єдиний комплекс.

ХАРАКТЕР ТРАДИЦІЙНОЇ ТА СУЧАСНОЇ АРХІТЕКТУРИ ЯПОНІЇ

Піженко М.Д.

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

Розуміння та пізнання архітектури Японії нелегкий та цікавий процес. Японія замкнена країна, і навіть приїхавши сюди як турист, ви зможете лише доторкнутися до зовнішнього її «фасаду». Японці, не рідко, порівнюють країну зі стволем бамбуку окутаним сталлю і загорнутим у пластик. Не рідко можливо побачити як скрізь старовинні будівлі та споруди проглядається сталь сучасного індустріального міста. Традиційні та сучасні принципи формотворення в японській архітектурі тісно пов'язані.

Всі старовинні пам'ятки архітектури в Японії побудовані з дерева. Ця особливість обумовлена низкою причин. По-перше, заготівля матеріалів та будівництво з каменю вимагають багато часу і зусиль. По-друге, матеріал обумовлений кліматом, дерево менш нагрівається влітку від спеки, а взимку менше охолоджується, краще поглинаючи воло-