



УДК 72.01

OPEN PUBLIC SPACES IN MODERN URBAN PLANNING
ВІДКРИТІ ГРОМАДСЬКІ ПРОСТОРИ В СУЧАСНОМУ МІСТОБУДІВНИЦТВІ**Chvrova O.E. / Чвирова О.Є.***postgraduate student / аспірант*

ORCID: 0009-0007-0798-8719

Stashenko M.S. / Сташенко М.С.*assistant / асистент*

ORCID: 0000-0001-8671-0721

Vasylenko O.B. / Василенко О.Б.*d.arch., prof. / д.арх., проф.*

ORCID: 0000-0002-8261-3104

*Odesa State Academy of Civil Engineering and Architecture,**4 Didrichsona st., Odesa, 65029**Одеська державна академія будівництва та архітектури,**вул. Дідріхсона, 4, Одеса, 65029*

Анотація. Стаття присвячена відкритим громадським просторам. У роботі розглядається ціла низка проблем: постійно зростаючий ступінь урбанізації, відсутність достатнього рівня безпеки під час перебування в публічному просторі, слабка впорядкованість, відсутність підходів та механізмів отримання прибутку з територій публічних просторів.

Усі виявлені проблеми необхідно вирішувати на сучасному рівні, адже систему відкритих громадських просторів міста можна розглядати як архітектурний портрет міста в його історичному розвитку, як своєрідний структурно-планувальний каркас, що концентрує діяльність міське життя, вбудоване в систему пішохідного руху, зелене обрамлення і виконує функції межі міської тканини - забудови. Громадський простір – це місце, яке належить громаді або є вільним. Він може бути використаний будь-ким і не містить комерційної основи для використання. У роботі порівнюється дизайн відкритих громадських просторів у різних країнах світу [4].

Крім того, все більшої актуальності набуває проблема охорони та оздоровлення навколишнього середовища в місцях найбільшого скупчення людей – містах, селищах та інших населених пунктах. У роботі наголошується на необхідності диференціації громадських просторів міста, яка визначається не лише їх різними просторово-розмірними типами, а й взаємним розташуванням та взаємодією, що дозволить виявити просторові закономірності, залежно від країни, місцевих традицій, природних умов, ландшафту. Відповідно, варто і важливо розвивати громадські простори, адже вони підтримують позитивний фізичний та психологічний стан мешканців через спорт, відпочинок та спілкування.

Ключові слова: відкриті громадські простори, ступінь урбанізації, міська тканина – забудова, архітектурний портрет міста, містобудування, екологічний підхід, велосипедисти, метро, автомобілі.

Вступ.

Якість життя є найважливішим ресурсом у глобальній конкуренції міст. Спочатку місто розвивається в певній екосистемі. Природні умови разом із ресурсами території складають природну основу міського середовища. Формування міського середовища відбувається на основі технічної бази, транспортних та інженерних мереж, забудови та населення, яке існує безпосередньо в міському середовищі. Високоякісний громадський простір – це



той, який відображає різноманітність і заохочує людей жити разом, спонукає їх бути на вулиці. Таку жвавість створює можливість використовувати громадські простори по-різному. Це означає, що хороший громадський простір має принаймні десять варіантів використання.

Усі складові системи міста перебувають у постійній і складній взаємодії між собою, результат якої визначає якість міського середовища, його невідповідність загальноприйнятим стандартам та сучасним вимогам, хоча містобудівна документація закладає основи для створення умов для формування якісного життєвого середовища [2].

Існуючі громадські простори мають ряд основних проблем: постійно зростаючий ступінь урбанізації; відсутність достатнього рівня безпеки під час перебування в публічному просторі; слабка впорядкованість; відсутність підходів та механізмів отримання прибутку з територій громадського простору.

Усі виявлені проблеми необхідно вирішувати на сучасному рівні, адже систему відкритих громадських просторів міста можна розглядати як своєрідний структурно-планувальний каркас, що концентрує діяльність міського життя. Громадський простір – це місце, яке належить громаді або є вільним. Він може бути використаний будь-ким і не містить комерційної основи для використання. Основна мета такого місця – надати можливість громадянському суспільству взаємодіяти та спілкуватися з абсолютно різних сфер життя.

Зазвичай ми сприймаємо місто чи село окремими частинами, які бачимо перед собою в даний момент – кварталами, дорогами, парками, скверами. [1] Однак, щоб називатися публічним, він повинен відповідати демократичним цінностям і володіти набором характеристик і бути: доступний, ізольований від руху, шуму, забруднення; безпечний; безкоштовний; без бар'єрний; комунікабельний; творчий; комфортний; універсальний, громадський простір враховує інтереси користувачів різного віку та статусу. Чудово, якщо простір відображає місцеву культуру та історію.

Основний текст.

Аналіз відкритих громадських просторів у світі. Вчені багатьох країн світу постійно працюють над розробкою альтернативного підходу до устаткування відкритих громадських просторів. Дослідження присвячені різним аспектам проектування містобудування у сфері відкритих громадських просторів: А.А. Агасянца, С.А. Ваксмана, А.В. Сігаєв, А.О. Белятинський, О.Б. Василенко, Н.Ю. Мержиєвська, Yusofl Y.M., M. Kozlowski, M. Salleh, N. Othman, N. A. Malek, N. Mohamed, M. Zainal.

У цьому дослідженні розглядаються світові відкриті громадські простори, що відрізняються за характером, формою, розміром і функціями. По всьому світу уряди та містобудівники розмірковують над тим, як створити більше простору для пішоходів і менше для автомобілів. Містобудівники визнають, що вулиці мають бути призначені для людей, а не для асфальтованих поверхонь. Наприклад у Берліні (Німеччина) вирішили перетворити вулицю на пішохідну зону. Містобудівний проект має передбачати достатню ширину вулиць, сприятливе середовище для пішоходів і велосипедистів, активного відпочинку



на свіжому повітрі, насадження рослинності та тінистих дерев, організацію лавочок і фонтанчиків [5].

У Гамбурзі планують зробити велосипед домінуючим видом транспорту. Протягом наступних двох десятиліть Гамбург скоротить кількість автомобілів після того, як дозволить доступ лише пішоходам або велосипедистам до районів міста.

Доступність та інклюзивність якісного відкритого громадського простору полягає не лише в пандусах і відсутності бар'єрів, а й у створенні середовища, в якому інтереси різних груп користувачів однаково враховуються з самого початку, особливо вразливих: людей похилого віку та люди з обмеженими можливостями. Наприклад, у Канаді вдалося переконати дедалі більше громадян користуватися велосипедами замість громадського транспорту. За даними City lab, мешканці Ванкувера, Оттави та Торонто половину своїх поїздок містом здійснюють як пішоходи, велосипедисти або користувачі метро, що призводить до зменшення автомобілів, і як наслідок вуглекислого газу, на дорогах та покращення екологічної ситуації.

У зв'язку з підвищенням рівня смогу в Парижі в місті ненадовго заборонили автомобілі з парними номерами. У деяких районах рівень забруднення впав на 30%, і тепер місто планує назавжди відмовитися від автомобілів. У центрі міста люди, які не живуть у місцевих районах, не зможуть подорожувати у вихідні, правило, яке незабаром може поширитися на цілий тиждень. У 2020 році мер Парижу подвоїв кількість велосипедних доріжок у місті, заборонив дизельні автомобілі та обмежив на деяких вулицях інтенсивний рух електромобілів та інших транспортних засобів із наднизьким рівнем викидів. У місті вже починає падати кількість водіїв. У 2001 році 40% парижан не мали автомобіля; тепер це число становить 60%.

У Мадриді заборонили більшу частину руху на деяких міських вулицях, і ця зона вільна від автомобілів розшириться ще більше. Мадрид планує закрити 20 гектарів свого центру міста для автомобілів, а до цього часу містобудівники перепрофілюють 24 його найжвавіші вулиці для пішохідного, а не автомобільного руху. На початку 2000-х влада Мадрида прийняла проект серйозної реконструкції магістралі. Цей проект став частиною більшої діяльності зі зміни транспортної ситуації в усьому місті. Проект Madrid Rio – це близько 650 гектарів оновленої території, яка раніше була депресивним районом Мадрида.

Більше половини населення Копенгагена тепер щодня їздить на роботу велосипедом завдяки зусиллям міста створити зони лише для пішоходів, які почалися в 1960-х роках. Столиця Данії може похвалитися 320 км велосипедних доріжок, а відсоток власників автомобілів серед мешканців міста є одним із найнижчих у Європі.

Незважаючи на те, що автомобільний рух здається величезним, у Відні є громадяни, різного походження та різного віку, які їздять на велосипедах. У Відні також є система прокату велосипедів, яка є дуже помітною та, очевидно, добре використовується. Ще у Відні є розгалужена система громадського транспорту (з яких трамваї є найпомітнішими), і деякі вулиці в центрі міста є



пішохідними. Відень – це місто, яке намагається змінити свою транспортну систему. Місто швидко зростає (приблизно 2 млн. чол.), тому йому потрібно перейти на більш ефективний транспорт, який споживає менше ресурсів. У плані міста на 2025 рік сказано, що: «У найближчі роки, як і в минулому, дорожня і транспортна політика Відня систематично сприятиме використанню екологічно чистих засобів транспорту (громадський транспорт, пішохідний і велосипедний транспорт). У перекладі на цифри розподілу видів транспорту мета – 80% / 20%. Це означає, що До 2025 року населення Відня повинно здійснювати 80 відсотків усіх поїздок громадським транспортом, на велосипеді або пішки, а частку індивідуального моторизованого транспорту скоротити до 20 відсотків». Щоб покращити велорух у Відні побудували більше велосипедної інфраструктури. У 2016 році мережа велосипедних доріг була розширена із 190 кілометрів до 1298 кілометрів. І вона все ще зростає. Дослідження у Великій Британії показало, що водії витрачають 106 днів свого життя на пошуки місць для паркування. Рух у Лондоні сьогодні рухається повільніше, ніж середній кінь (або кінний екіпаж). Водії в Лос-Анджелесі проводять 90 годин на рік у пробках.

Підхід до управління громадськими просторами. Для того, щоб громадський простір функціонував, важливо вміти вибудувати систему управління. Важливо розуміти, що соціально-психологічні особливості громадських просторів також відіграють важливу роль і сприяють створенню сприятливої та комфортної психологічної атмосфери. Необхідно розуміти, що робота з громадськими просторами є важливим і відповідальним завданням, адже від їх трансформації та створення безпосередньо залежить зовнішній вигляд міста. З іншого боку, ефект від якісних перетворень стає очевидним не відразу, а самі витрати мають колосальний оборот. Але система громадських центрів, тісно пов'язана з безперервною системою озеленення та благоустрою міста, тягне за собою підвищення рівня комфортності середовища, що завжди є новим етапом у розвитку міста, робить його більш привабливим, конкурентоспроможний, безпечний і сучасний.

У 2004 році місто Пост-Фоллс прийняло генеральний план розвитку міста, який встановив цілі, пріоритети проектів і стандартів проектування відкритих громадських просторів. Цей план було розроблено шляхом серії технічних аналізів у поєднанні з систематичним введенням та переглядом міського персоналу, зацікавлених сторін суміжних установ, експертів із мультимодального транспорту та громадськості. Враховуючи структуру цілей, була сформульована технічна стратегія на три майбутні роки планування: 2020, 2025 та 2035.

Генеральний план розроблено з метою перегляду та вдосконалення елементів попереднього плану. Метою генерального плану міста є: підтримка економічного зростання та життєздатності; вдосконалення усіх видів транспорту: автомобільного, велосипедного, пішохідного та транзитного; зосередження на довгостроковій економічній ефективності технічного обслуговування; витрати на проектування та будівництво; забезпечення можливості фінансування проектів покращення вулиць і доріг, включених до



плану. Оновлений план надає акцент міста на мультимодальному сполученні. Підхід до інвестицій у місто, включаючи стратегії для покращення подорожей на велосипедах та громадському транспорті. Невід’ємна частина велосипедних прогулянок, охоронювана стоянка для велосипедів – ще одна важлива зручність. Так само, як естетика стала основним компонентом розвитку землі та міського ландшафту, покращився зовнішній вигляд парковок велосипедів. Незалежно від типу клімату, головною рекомендацією для розробки відкритих громадських просторів є створення екосистеми. [3]

Висновки.

Були проведені дослідження міських публічних просторів, які показують, що соціальна значущість кожного публічного простору зростає разом із його функціональною та культурною цінністю. Необхідно зберегти характерні простори міста, які містять значні історичні елементи та є відображенням епохи. Підвищення художньої виразності не тільки окремих територій, а й міста в цілому, збереження самотності, що склалася історично, можливо за умови: використання історично сформованих традицій, які не втратили свого значення; підтримка силуету і панорам, характерних для цього міста, з урахуванням сприйняття як з локальних точок, так і з великих відкритих просторів; органічне поєднання архітектури, монументальної скульптури, благоустрою та озеленення з іншими компонентами міського середовища; облік містобудівної ролі кожного окремого простору міста.

Варто і важливо розвивати відкриті громадські простори, оскільки вони підтримують позитивний фізичний і психологічний стан мешканців через спорт, відпочинок, спілкування; планування має здійснюватися поетапно, не переходячи до будівництва без аналізу та обговорення з місцевими жителями; при розробці дизайну варто враховувати контекст навколишньої території і не проектувати те саме, що вже є на сусідній вулиці; слід зосередити увагу на збільшенні зелених насаджень, зменшенні відкритих поверхонь з бруківкою та обмеженні доступу автомобілів до громадських місць; громадські простори об’єднати в мережу та створити між ними лінійні зв’язки у вигляді алей, пішохідних вулиць, бульварів, бігових та велосипедних доріжок; частина громадського простору може бути надана для ділового користування із заздалегідь чіткими правилами використання; простори повинні враховувати групи людей з обмеженими можливостями та бути інклюзивними.

Література

1. Kristianova K., Jaszczak A. Historical Centers of Small Cities in Slovakia – Problems and Potentials of Creating Livable Public Spaces, IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering (2020).
2. Wicaksono D., Pratiwi I., Wibowo A. A. Redesign Gajah Mungkur park in Semarang City as public space and green open space with using the concept “hidden layer of Semarang”. 10th Engineering International Conference. IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 969, (2022).
3. Yusofl Y.M., Kozlowski M. Public spaces and urban sustainability in the tropical built environment. IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 106,



(2018).

4. Salleh M. Z. M., Othman N., Malek N. A., Mohamed N., Zainal M. H. Prospects of contemplative urban park from expert perspectives. IOP Conf. Series: Earth and Environmental Science 881, (2021).

5. Merzhievska N.Yu., Chvyrova O.E. Contemporary experience in the formation of open public spaces in the structure of the city. XI INTERNATIONAL SCIENTIFIC AND PRACTICAL CONFERENCE «Innovative Solutions to Modern Scientific Challenges» Collection of abstracts February 21-23, 2024. Zagreb, Croatia.

6. A. Koniuk, O. Vasylenko, A. Tanirverdiiev, O. Vorobiova, «Artificial Lighting Environment of the City», Conference Paper Artificial Lighting Environment of the City Lecture Notes in Civil Engineering, vol. 299, pp. 585-596, 2023.

Abstract. *The article is devoted to open public spaces. The work reviews a whole series of problems: constantly increasing degree of urbanization, lack of a sufficient level of security while staying in public space, weak orderliness, lack of approaches and mechanisms for obtaining profit from the territories of public spaces.*

All the identified problems must be solved at the modern level, because the system of open public spaces of the city can be considered as an architectural portrait of the city in its historical development, as a kind of structural and planning frame that concentrates the activity of city life, built into the system of traffic, green frame and performs the functions of the boundaries of the urban fabric - buildings. Public space is a place owned by the community or freely accessible. It can be used by anyone and contains no commercial basis for use. The work compares the design of open public spaces in different countries of the world. [4]

Besides, the problem of protecting and improving the environment in places of greatest concentration of people - cities, towns, and other populated areas - is becoming increasingly urgent. It is stressed in the paper, that it is necessary to differentiate the public spaces of the city, which is determined not only by their different spatial and dimensional types, but also by their mutual location and interaction, which will allow to reveal spatial patterns, depending on the country, local traditions, natural conditions, landscape. Accordingly, it is worthwhile and important to develop public spaces, because they support the positive physical and psychological state of residents through sports, recreation, and communication.

Keywords: *open public spaces, degree of urbanization, urban fabric - buildings, architectural portrait of the city, urban planning, ecological approach, cyclists, subway, cars.*

Стаття відправлена: 17.04.2024 р.