

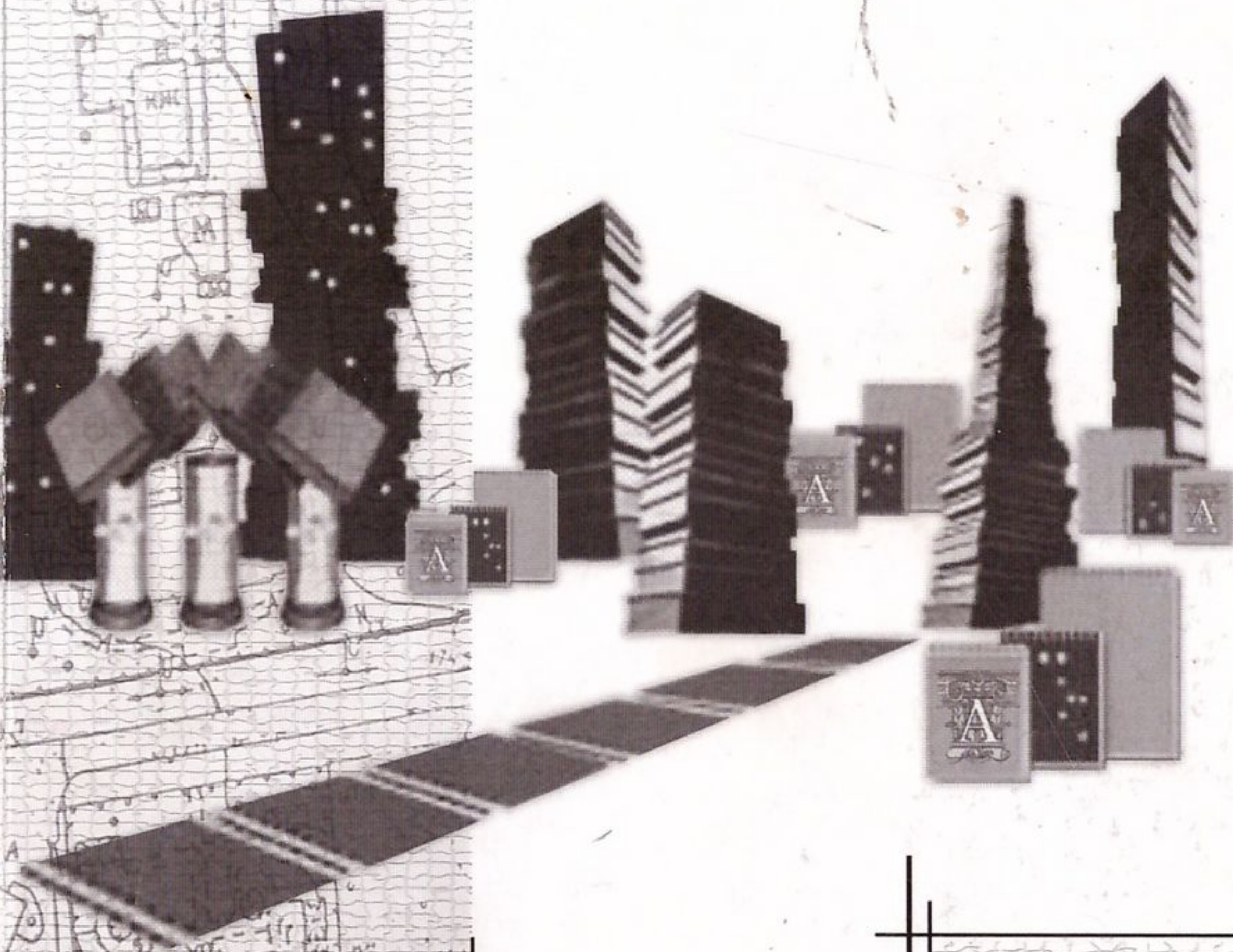
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ,  
МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

№ 8



НАЦІОНАЛЬНИЙ  
АВІАЦІЙНИЙ  
УНІВЕРСИТЕТ

# ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА



КИЇВ 2012

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

# **ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА**

Науково-технічний збірник

Заснований у 2009 році

**Випуск № 8**

Київ НАУ 2012

**Проблеми Розвитку міського середовища: Наук.-техн. збірник / – К.: НАУ, 2012. - Вип. 8. - 350 с. Українською та російською мовами.**

У збірнику висвітлюються проблеми теорії і практики архітектури, містобудування, територіального планування, будівництва.

**Проблемы развития городской среды: Научно-технический сборник/ – К.: НАУ, 2012. - Вып. 8. – 350 с. На украинском и русском языках**

В сборнике освещены проблемы теории и практики архитектуры, градостроительства, территориального планирования, строительства.

Головний редактор -	Трошкіна О.А., кандидат архітектури;
відповідальний секретар -	Степанчук О.В., кандидат технічних наук;
члени колегії:	Бевз М.В., доктор архітектури, Белятинський А.О., доктор технічних наук, Верюжський Ю.В., доктор технічних наук, Габрель М.М., доктор технічних наук, Дьомін М.М., доктор архітектури, Клюшніченко Є.Є., доктор технічних наук, Ковальов Ю.М., доктор технічних наук, Ковальський Л.М., доктор архітектури, Кузнецова І.О., доктор мистецтвознавства, Куцевич В.В., доктор архітектури, Мироненко В.П., доктор архітектури, Плоский В.О., доктор технічних наук, Проскураков В.І., доктор архітектури, Слепцов О.С., доктор архітектури, Тімохін В.О., доктор архітектури, Штолько В.Г., доктор архітектури.

Рекомендовано до видання вченою радою Національного авіаційного університету, протокол № 2 від 22 лютого 2012 року.

На замовних засадах

© Національний авіаційний університет, 2012

УДК 725 (045):159.923

Трошкіна О.А.,  
Бойко Н.

## ВПЛИВ ПРОСТОРОВОГО ПЕРЕКРИТТЯ ВУЛИЦІ НА ПСИХОЛОГІЧНИЙ КОМФОРТ ТА ПОВЕДІНКУ ЛЮДИНИ

У статті розглянуто питання психологічного впливу перекриття вулиці на поведінку і комфорт людини.

Ключові слова: психологія архітектури, психологічний комфорт, вуличний простір, перекриття, поведінка людини.

*Постановка проблеми.* Те, що складний міський простір сучасного міста має вплив на психологічний комфорт людини вже давно не викликає ніяких заперечень, проте, міра цього впливу на людину, а отже, на її поведінку досі залишається маловивченим явищем, оскільки потребує залучення знань із багатьох галузей науки. Додає проблемності цьому питанню і той факт, що розвиток міського простору є досить швидким і динамічним, із ускладненими і видозмінюваними зв'язками, що постійно вимагають удосконалення та реорганізації.

Усі компоненти міського простору мають вплив на поведінку людини, на її сприйняття. Вже сам поділ міського простору на двір-вулицю-площу визначається різною людською поведінкою, так, двір і площа – місця для зупинки, спілкування, зустрічей, а вулиця – простір-комунікація, простір для руху. Потенційні можливості архітектурного простору безпосередньо пов'язані з різноманітністю умов, які створюють ситуації перетину пішохідних потоків і поєднання в одних зонах різних груп населення, зайнятих різними видами діяльності.

Сучасний простір міста може ускладнюватись в результаті поєднання простих звичних елементів відкритого міського середовища (двір, вулиця, площа) із елементами, що традиційно вважаються інтер'єрними – перекриттям «дахом». Вплив просторових меж (горизонтальних перекриттів, навісів) здатний скоригувати сприйняття і поведінку людини, зберігаючи можливість її вільного пересування і доступності елементів оточення.

*Аналіз останніх досліджень та публікацій.* Дослідженням архітектурного простору, його сприйняттю та поведінці людини в ньому присвячені праці останніх років О. Тітова, О. Коптевої, С. Шубович та ін., проте, вивчення сприйняття простору вулиці, перекритої «дахом», та його вплив на психологічний комфорт людини потребує детального дослідження, що і є метою даної роботи.

*Результати дослідження.* Практично кожен архітектурний простір має

межі, в яких поширюються його функціональні завдання і художні сенси, поле образів і т.п. Межі простору і форми, що його, що заповнюють, створюють систему, з одного боку, для захисту від дій стихії і транспорту, а з іншою, створюють обмеження свободи переміщення і програмуєть маршрути руху. Атмосфера, створена архітектурним оточенням, впливає на процес формування настрою і на загальний стан людини. Настрій може бути різним: бадьорим, активним, спокійним або, навпаки, пригніченим або сонним, це відбивається в поведінці людини на вулиці, в ритмі рухів (динаміка переміщень), впливає на увагу, на здатність до концентрації [3].

Вулиця виконує найважливішу функцію у формуванні міського середовища, втілюючи в собі межу між сферою приватного і безліччю публічних просторів, вона традиційно відповідає за встановлення зв'язків між місцями, функціями, соціальними групами. Межею простору вулиці є матеріально організовані площини (стіни) або площини, які візуально позначені якими-небудь орієнтирами і найчастіше це фасади будівель, які оточують і формують цей простір в горизонтальному напрямку.

Вулиця – протяжний орієнтований на міський рух простір, що контрастує із замкнутим інтимним двором. Вулиця – це простір, що сполучає квартиру чи двір (інтимну площу) із головною громадською територією – площею, місцем для зібрання великої кількості людей. Вулиця – це відкритий протяжний простір, обмежений поверхнею землі, акваторією, небосхилом, панорамою, фасадами прилеглих будівель, технічними спорудами. Головна поведінкова діяльність такого середовища – пересування, очікування, зустрічі.

Відкритий міський простір спонукає до активних проявів, переживання просторових відчуттів, пов'язаних із рухом, налаштовує людину на групові дії. При цьому масштаб відкритого простору і його розміщення в середовищі можуть створити відчуття незахищеності, недосяжності укриттів, самотності і безсилля перед силами стихії. Але як тільки з'являється перекриття (ще одна межа простору, яка підкреслює його горизонтальну спрямованість), вулиця із зовнішнього простору перетворюється у простір внутрішній, інтер'єрний, що зберігаючи традиційний характер міської забудови, може набувати нових властивостей. Подібні конструктивні рішення можуть змінити мікроклімат, частково або повністю захистити від зовнішніх атмосферних дій, але головне – вони змінюють сприйняття простору людиною, зберігаючи його загальну направленість, не перешкоджаючи руху (рис. 1 – 3).

У міському середовищі можна виділити наступні типи відкритого середовища з перекриттям простору: 1) зупинки громадського транспорту; 2) перекриті пішохідні алеї, вулиці, пасажі; 3) підземні та наземні переходи; 4) простори громадських будівель; 5) внутрішні простори кварталів.

У вітчизняній практиці майже не представлено усіх вищеназваних типів,

найбільш поширеними є зупинки громадського транспорту, пасажі та деякі простори громадських будівель.



Рис. 1. Пасаж



Рис. 2. Зупинка громадського транспорту



Рис. 3. Крита пішохідна зона громадського транспорту.

*Зупинки громадського транспорту.* Простір зупинки пов'язаний із такою поведінкою людини як очікування (транспорту) та характеризується різнонаправленістю руху людей. Локальне перекриття зупинки пов'язане з укриттям від несприятливих погодних умов, вітру та шуму. Здебільшого, у вітчизняній практиці цей навіс невеликий за площею і тому психологічно простір під ним не сприймається як окреме середовище. Проте, на прикладі зупинки у Стокгольмі (рис. 4 а,б,в) видно, що масштабне перекриття дозволяє не лише забезпечити необхідні умови укриття, але також забезпечити акцент на прямій лінії трамвайного руху. Цей простір відчувається як відокремлений та самодостатній, представляє собою величезний навіс із скляним дахом, місцями без даху взагалі. Відчуття простору та динаміка руху залишається, вони підкреслені чіткою геометрією.

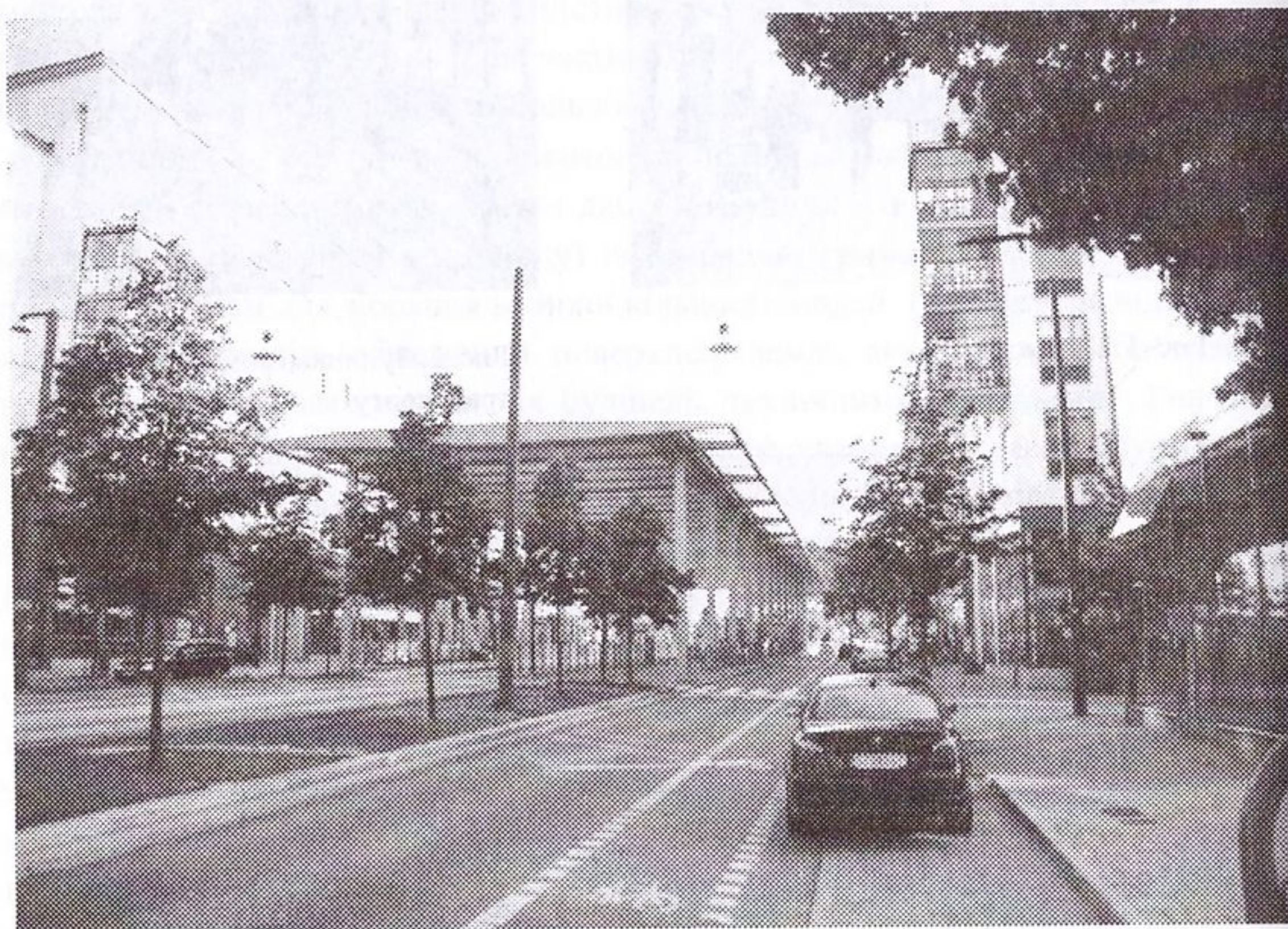
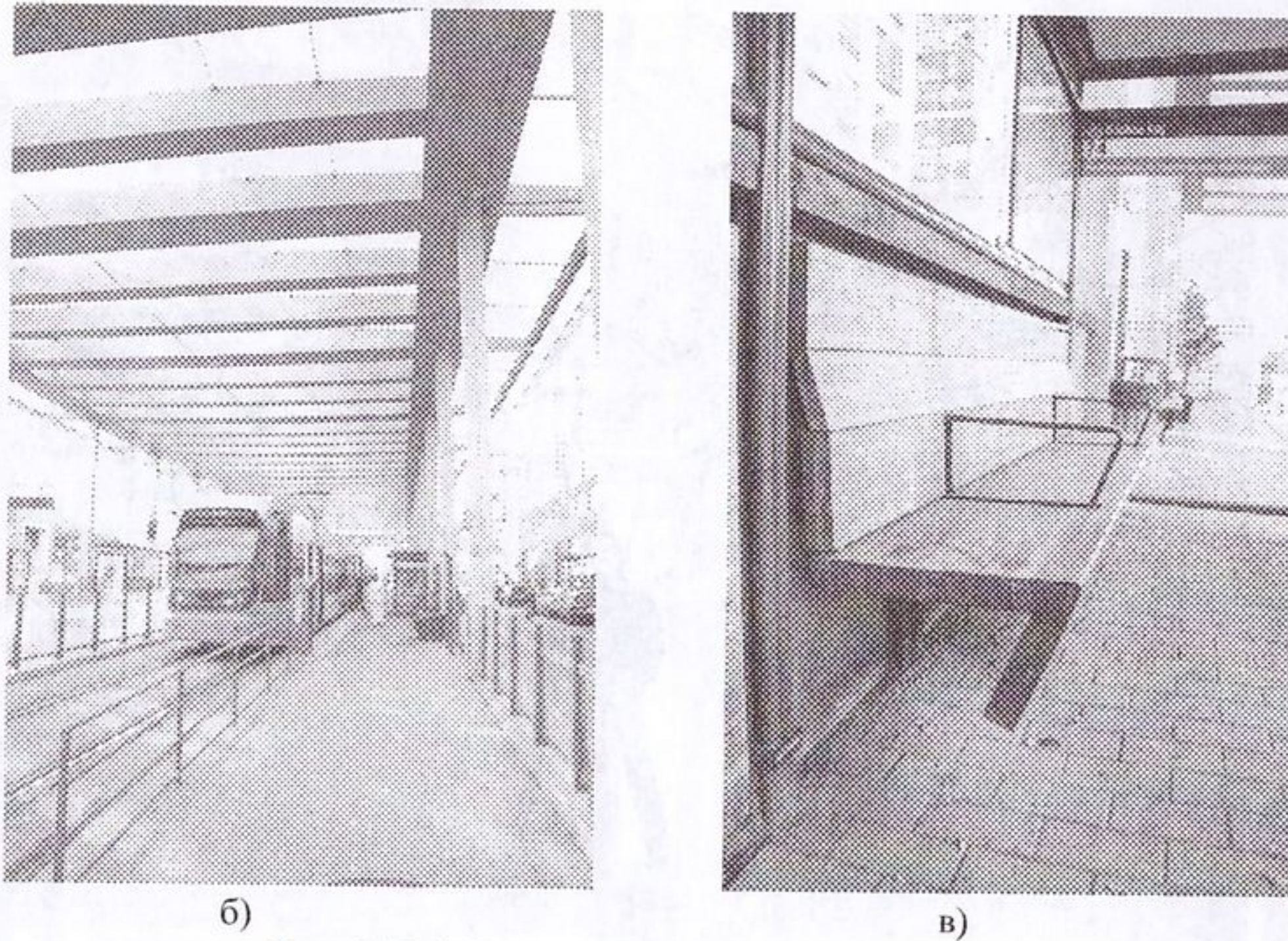


Рис. 4 (а). Трамвайна зупинка у Стокгольмі.

*Перекриті пішохідні алеї, вулиці, пасажі.* Простір вулиці пов'язаний у першу чергу з рухом людини у певному напрямі, забезпеченням доступності об'єктів. У деяких країнах висунені вимоги пов'язані з надзвичайною спекою або ж постійними зливами. Для забезпечення комфорту людей влаштовуються навіси над вулицями, пішохідними алеями.



б)

в)

Рис. 4 (б,в). Трамвайна зупинка у Стокгольмі.

При влаштуванні *пасажів* головним чином враховується їх торгівельно-розважальна функція, пов'язана з довготривалим перебуванням людей, відпочинком та спілкуванням. Пасажі мають давню історію виникнення, адже утворювались вони як торгівельні вулиці. Особливості *пасажів* в тому, що частина вулиці, що перекривається вирішується як інтер'єрний простір – фасади будинків – це стіни приміщення, в якому розміщуються меблі відповідно до зонування простору (рис. 5). Зазвичай *пасажі* мають коридорний тип, де ширина менша за висоту проходу, та перекриваються скляним дахом.

*Галерея, крита пішохідна зона.* Направленість руху в такому просторі виражена менше ніж у *пасажі*, тому тут виникає бажання відпочинку, зупинки. Даний простір більше схожий на простір тераси, тому тут доцільним є використання малих архітектурних форм: лав, фонтанів, скульптур, альтанок тощо.

Особливості такого простору полягають у прямому зв'язку із вуличним простором з обох сторін та його обмеженість завдяки суцільній покрівлі, що захищає від сонячного світла або дощу. Вплив на сприйняття має і матеріал та форма перекриття: склепінчаста, архітектурно-виражена, або легка, типу тенту, виконана із тканини природного матеріалу (можливо з легких природних матеріалів – бамбуку, очерету, живих рослин) (рис. 6 а,б,в).

*Критий тротуар.* При перекритті тротуару повністю зберігається відчуття вулиці з її шумом, динамікою руху, прямі зв'язки з вуличними





Рис.5. Крита вулиця в м. Брюссель

об'єктами, направленість руху виражена найбільше. Відчуття захищеності від дощу та снігу досягається завдяки суцільній покрівлі. Недоліки: влаштування навісу або карнизу на невеликій висоті, обмежена можливість виносу у ширину без влаштування додаткових опор – все це ніби створює відчуття тиску та обмеженості по розвитку руху вгору. Відсутність додаткових опор має особливе значення – без них навіс сприймається як частина споруди (рис.7-8).

*Простори громадських будівель* – порівняно новий тип простору, найцікавіший та найскладніший у архітектурно-художньому та семантичному значенні. Цей простір виконує різноманітні функції: торгівельно-розважальну, очікування, відпочинку, площі для злиття та розподілення транзитних потоків, часто слугує домінуючим акцентом. Дуже часто поєднується з пасажем та може бути частиною критого кварталу. Такий простір створений для тривалого перебування, викликає почуття максимальної захищеності. Прикладом є район у Стокгольмі Sickla, де простір обмежений різноманітними об'ємами, іноді без перекриття або з частковим перекриттям, має складну об'ємно-просторову форму (рис.9, 10).

Такий простір викликає відчуття урочистості, захищеності, масштабності, самодостатності. В ньому збережене відчуття вуличного середовища, а саме відкритих площ з різноманітними функціями. Цей простір – буферна зона між вулицею та будівлею. Він дозволяє підготувати

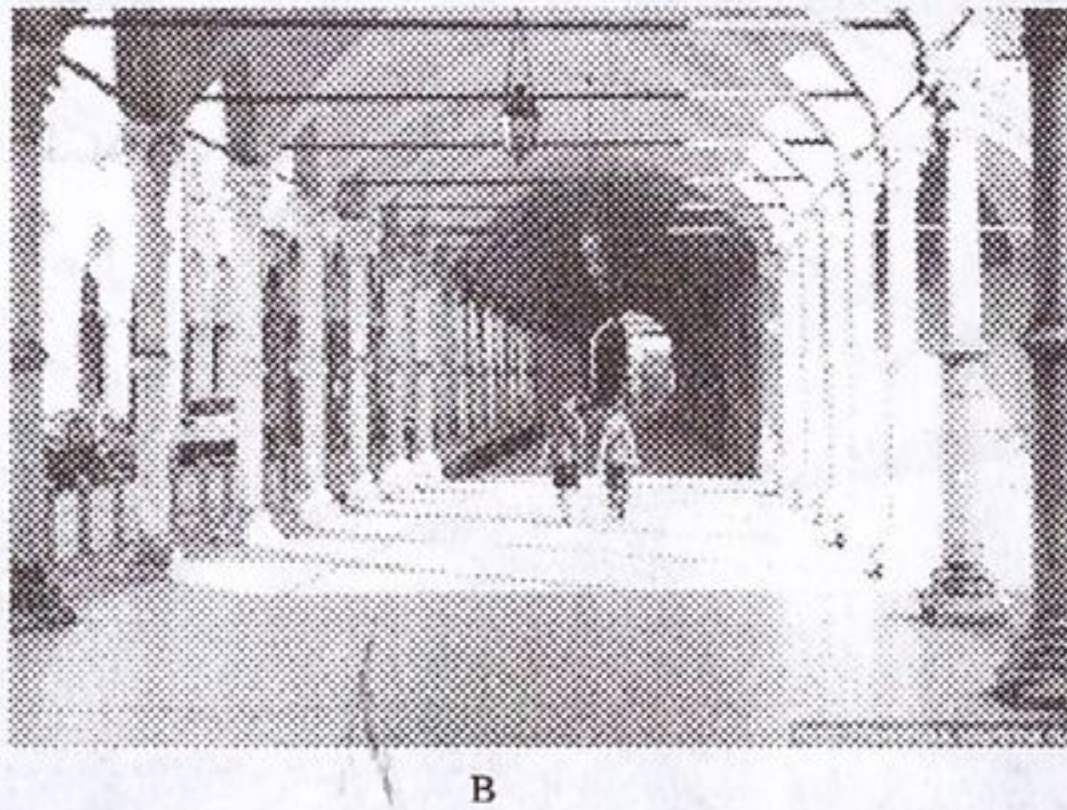
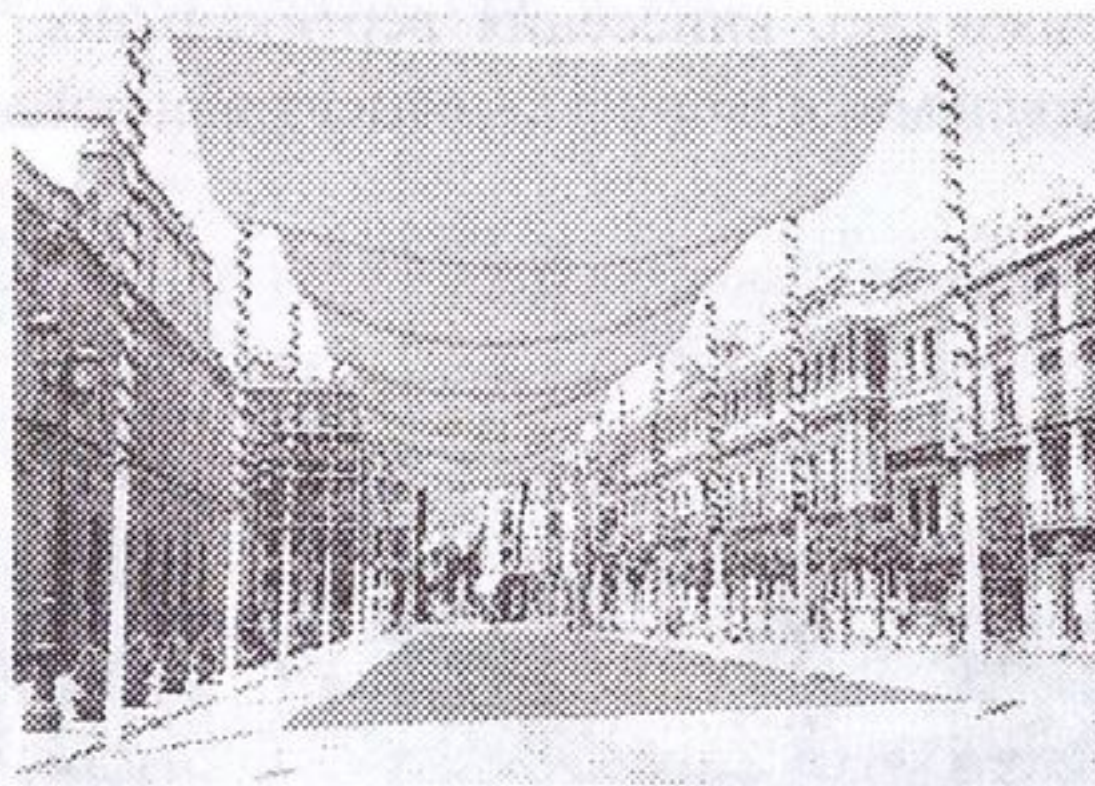


Рис. 6. а) – пірс; б) навіс від сонця над вулицею (Іспанія); в). галерея



відвідувача до певного настрою та розуміння архітектурної будови, ансамблю. Для такого простору характерні: велика кількість малих архітектурних форм, обмеження простору вертикальними перешкодами, формування ліній зелених насаджень або включень існуючого ландшафту, можливе влаштування «зимових садів», розмах простору по вертикалі та

горизонталі, винесення вертикальних зв'язків з оточуючими будівлями та спорудами, використання центральної домінанти (рис.11,12).

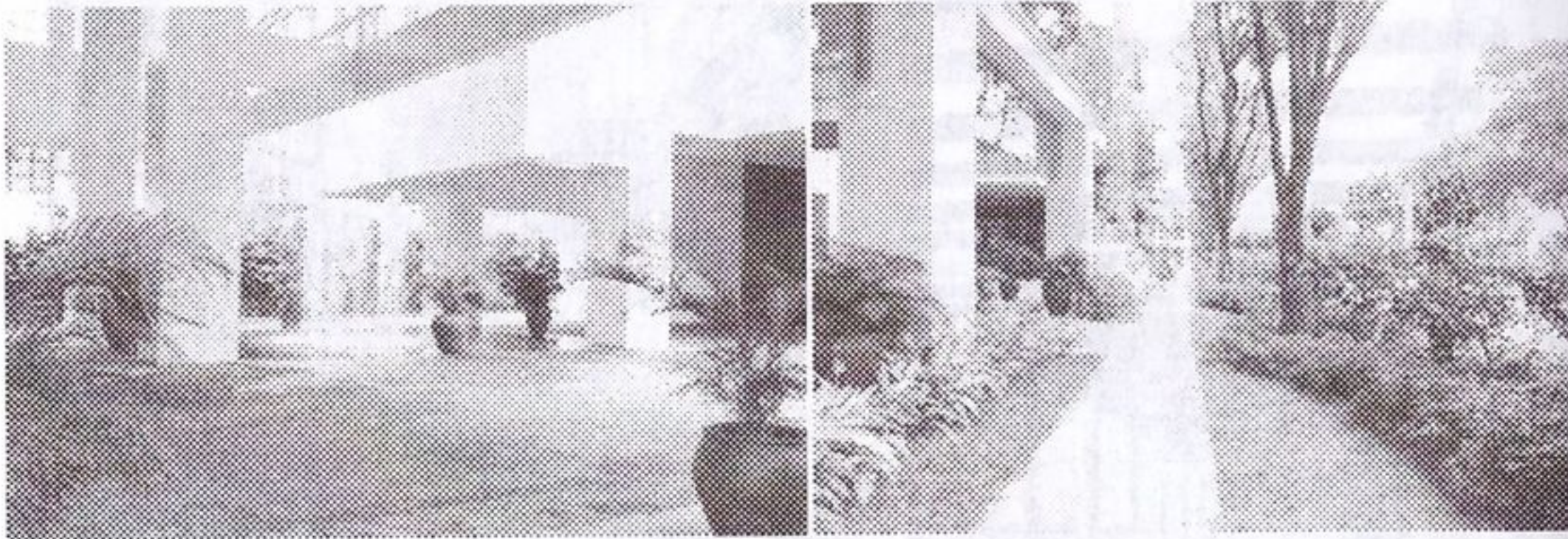


Рис. 9, 10. Стокгольм. Новий житловий район Sickla.

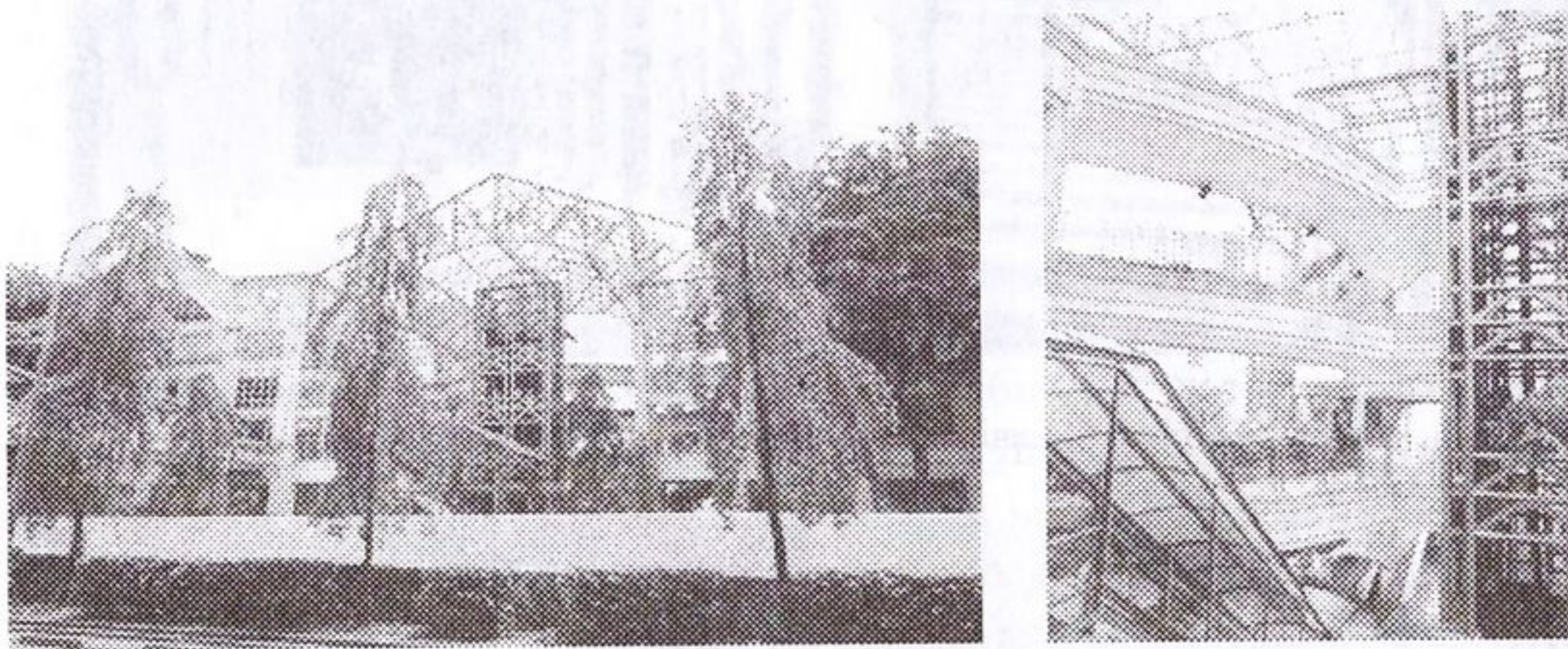


Рис. 11,12. Атріумний простір громадських будівель

*Внутрішні простори кварталів.* Перекриття внутрішніх просторів кварталів доцільне при торговельній та житловій функціях та в умовах складного рельєфу. У торгово-розважальному кварталі його функціонально-планувальна структура буде складатися з пасажів та просторів громадських будівель. У такому просторі крита вулиця – це не обов'язково захист від дощу, а частіше елемент, що підкреслює унікальність будівлі (наприклад, вул. Фрімонт в Лас-Вегасі (рис. 13)). Під дахом вул. Фрімонт часто проходять фестивалі і концерти популярних груп. Для такого простору характерне покриття прозорими скляними навісами, покрівлею, використанням природних матеріалів, балок.

Внутрішній двір Міланського адміністративного комплексу частково перекритий великим навісом із скляних панелей. Навіс виконує подвійну

функцію: по-перше, він захищає двір від дощу і сонця, і, по-друге, виступає сполучною ланкою між будівлями (рис.14).

Перекриття простору кварталу викликає відчуття цілісності комплексу, єдиної стильової ідеї, захищеності, відчуття внутрішнього дворового простору, з чергуванням відкритих та закритих просторів, схожості з простором стадіону. Відчувається багато повітря, панорамність, стилізація неба-купола.



Рис. 13. вул. Фрімонт в Лас-Вегасі

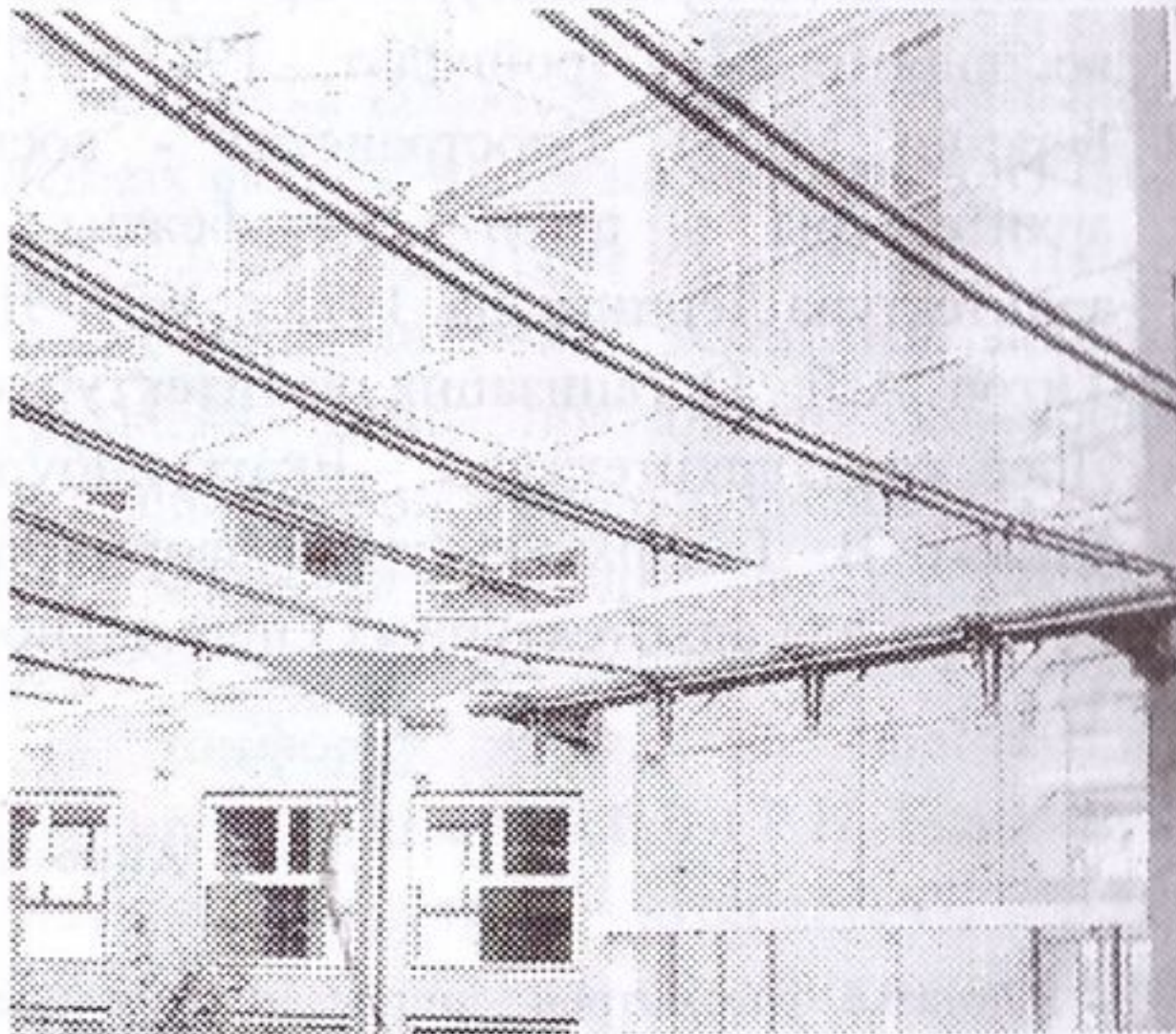


Рис. 14. Внутрішнє подвір'я Міланського адміністративного комплексу

*Висновки.* Кожний з розглянутих архітектурних просторів має свій вплив на сприйняття людини, в залежності від висоти розташування та розмірів перекриття, використаних матеріалів, наявності та типу просторових обмежень. У будь-якому випадку, наявність покрівлі справляє позитивне враження, почуття захищеності та комфорту. У деяких випадках її використання не тільки бажане, але і необхідне.

Використання атриумів, пасажів ускладнює міський простір. При цьому відбувається своєрідне зрощення, «перетікання» просторів відкритих і закритих, стирання граней між ними за рахунок чергування великомасштабних форм інтер'єру громадських будівель (пасажі, атриуми) і їх відкритих дворів, застосування технічних засобів поліпшення мікроклімату міського інтер'єру (штучне освітлення, теплові випромінювачі та ін.) і підвищення комфортності самих інтер'єрів.

Таким чином, перекриття вуличного простору – знак посилення тенденцій «глобального» багатоцільового благоустрою відкритих просторів в сучасному місті, насичення їх спеціальним устаткуванням, декоративними і

художніми елементами, тим самим, наближення їх по рівню оснащеності до інтер'єрів будівель і споруд, що дозволяє, при необхідності, формувати єдину безперервну тканину міського середовища, оптимально пристосовану до потреб людини та її комфорту.

### Список використаних джерел

1. Беляева Е. Л. Архитектурно-пространственная среда как объект зрительного восприятия. М.: Стройиздат, - 1977. - 127 с.
2. Березин М. П. Пространство - восприятие — поведение. Вопросы архитектуры в работах зарубежных теоретиков // Строительство и архитектура Ленинграда, 1975 г. №7, - Ленинград: Лениздат, С. 39-42.
3. Титов А.Л. Организация архитектурной среды и поведение человека: Дисс. канд. архитектуры. – Екатеринбург, 2004. – 121с.
4. Шимко В. Т. Архитектурное формирование городской среды: Учебное пособие для архитектурных специальностей вузов. - М.: Высш. шк., 1990.- 223 с:

### Аннотация

В статье рассмотрен вопрос психологического влияния перекрытия улицы на поведение и комфорт человека.

Ключевые слова: психология архитектуры, психологический комфорт, уличное пространство, перекрытие, поведение человека.

### Annotation

In the article the question of psychological influence of ceiling of street is considered on behavior and comfort of man.

Key words: psychology of architecture, psychological comfort, street space, ceiling, behavior of man.

## ЗМІСТ

Авдєєва М.С.

ДОСВІД ПРОЕКТУВАННЯ ТА БУДІВНИЦТВА ПІД ЧАС ПЕРЕСЕЛЕННЯ ПОСТРАЖДАЛИХ ВНАСЛІДОК ЧОРНОБИЛЬСЬКОЇ КАТАСТРОФИ..... 3

Авдєєва Н.Ю.

ВИЗНАЧЕННЯ СУЧАСНОГО ПІДХОДУ ДО ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ЖИТЛОВИХ КОМПЛЕКСІВ ..... 8

Бабич І. І.

ОСОБЛИВОСТІ ВНУТРІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА КВАРТИР БУДИНКІВ 60-70-Х РОКІВ В СРСР ..... 13

Бібер С.Г.

ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК УМОВ ТА ФАКТОРІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ЕКОСИСТЕМНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА ..... 19

Більченко А.В., Кіслов О.Г.

ОСОБЛИВОСТІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ МІСЬКИХ МОСТОВИХ СПОРУД..... 26

Блинова М.Ю.

РАЗВИТИЕ КОММУНИКАТИВНЫХ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ ОБ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЕ В ЭНВАЙРОНМЕНТАЛЬНОМ ПОДХОДЕ..... 30

Боришполь О.В.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ЛАНДШАФТНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ МИСТЕЦЬКИХ ЦЕНТРІВ НА ТЕРИТОРІЯХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ ДИЗАЙНЕРСЬКОГО СПРЯМУВАННЯ ..... 35

Василевський О.В.

ГЕОМЕТРИЧНЕ ТА КОМП'ЮТЕРНЕ МОДЕЛЮВАННЯ КІНЕМАТИЧНИХ ПОВЕРХОНЬ ..... 44

Васильченко Г.М., Тимофєєв М.В., Білоусов В.В.

МАТЕМАТИЧНЕ МОДЕЛЮВАННЯ РУХУ ПОВІТРЯ В ПОВІТРЯНОМУ ПРОШАРКУ ВЕНТИЛЬОВАНОЇ ФАСАДНОЇ СИСТЕМИ..... 49

Волошин Ю. В.

РОЗВИТОК БУДІВНИЦТВА КОТЕДЖУ, ПЕРШІ КОТЕДЖІ..... 60

- Гомон Св.Ст., Гомон Св.Св., Сасовський Т.А., Яцук В.О.  
ВИЗНАЧЕННЯ НАПУЖЕНО-ДЕФОРМОВАНОГО СТАНУ  
НОРМАЛЬНОГО ПЕРЕРІЗУ ЗА РОБОТИ ДЕРЕВИНИ НА ПОПЕРЕЧНИЙ  
ЗГИН З УРАХУВАННЯМ ПОВНОЇ ДІАГРАМИ ДЕФОРМУВАННЯ  
МАТЕРІАЛУ ..... 66
- Гребенник О.С.  
ФОРМИРОВАНИЕ АРТ-ПРОСТРАНСТВ КАК ДУХОВНО-  
ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ГОРОДА ..... 73
- Губина М.В., Русланова Н. Г.  
РЕСУРСНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ СО СЛОЖНЫМ  
РЕЛЬЕФОМ И ОСОБЕННОСТИ ИХ ОСВОЕНИЯ ПОД ЗАСТРОЙКУ ..... 81
- Даніелян А.Є.  
КОНЦЕПЦІЇ, ЗАСОБИ ТА СХЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ У ПРОЕКТУВАННІ  
ОБ'ЄКТІВ ЕКО-АРХІТЕКУТРИ..... 85
- Євстафієв А.  
ПРИЙОМИ ФОРМУВАННЯ ДИЗАЙНУ СУЧАСНИХ ПІДПРИЕМСТВ  
ГРОМАДСЬКОГО ХАРЧУВАННЯ З ВИКОРИСТАННЯМ СУЧАСНИХ  
ТЕХНОЛОГІЙ ..... 93
- Захаров Ю.І., Саньков П.М., Захаров В.Ю., Воронова Т.В.  
БУДІВЕЛЬНО – АКУСТИЧНІ ЗАСОБИ ЗАХИСТУ ВІД ШУМУ  
ВИРОБНИЧОГО І ЖИТЛОВОГО СЕРЕДОВИЩА..... 99
- Зигун А.Ю.  
МЕТОДИКА ФОРМУВАННЯ МІЖБУДИНКОВОГО НАПОВНЕННЯ  
КВАРТАЛІВ ..... 106
- Калашнікова В.В.  
СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ПРОЕКТУВАННЯ ТЕМАТИЧНИХ ПАРКІВ ..... 112
- Кіс Н.Ю.  
СУЧАСНИЙ СТАН І ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ  
ОБСЛУГОВУВАННЯ СЕРЕДНЬОГО МІСТА (на прикладі м.Ужгорода) .. 118

Кіяшко Д.І., Хабаров В.О.

НЕДОЛІКИ ВИКОРИСТАННЯ ПОШТОВХОМІРА В ЯКОСТІ  
ОСНОВНОГО ПРИЛАДУ З ОЦІНКИ РІВНОСТІ ДОРОЖНІХ ПОКРИТТІВ  
..... 122

Клюшниченко Є.Є.

ЕКОПОЛІСИ – ШЛЯХИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ  
..... 130

Коваль П. М., Балабух Я. А.

РОБОТА СТАЛЕЗАЛІЗОБЕТОННИХ БАЛОК МОСТІВ ТА ЇХ  
РОЗРАХУНОК..... 137

Кочкар'єв Д.В.

ЗАСТОСУВАННЯ МЕТОДУ КЛАСИЧНОГО ОПОРУ МАТЕРІАЛІВ ДО  
РОЗРАХУНКУ ЗАЛІЗОБЕТОННИХ ЕЛЕМЕНТІВ, ЩО ЗАЗНАЮТЬ ЗГИНУ,  
З УРАХУВАННЯМ НЕЛІНІЙНОГО ДЕФОРМУВАННЯ МАТЕРІАЛІВ ... 147

Литвиненко Т. П., Ткаченко І. В.

ФОРМУВАННЯ ПРОСТОРОВИХ КОРИДОРІВ ДЛЯ РОЗМІЩЕННЯ  
ЕЛЕМЕНТІВ БЛАГОУСТРОЮ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ..... 155

Мазур Т., Король Є.

ЕКОЛОГІЧНІ ЗАДАЧІ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНИХ ЗОН  
ЛЬВІВЩИНИ..... 161

Мельник О.В., Одинец О.М.

СТВОРЕННЯ РОЗРАХУНКОВОЇ МОДЕЛІ ЗЛІТНО-ПОСАДОЧНОЇ  
СМУГИ(ЗПС) В ПРОГРАМНОМУ ПРОДУКТІ AUTOCAD CIVIL 3D ДЛЯ  
ОБЧИСЛЕННЯ ОБ'ЄМІВ ЗЕМЛЯНИХ РОБІТ В ВАРІАНТАХ ПРОКЛАДКИ  
ЗПС..... 166

Нестеренко С.В., Ткач Н.А.

МОНІТОРИНГ СИСТЕМ ИСТОЧНИКОВ ШУМА И ОБЪЕКТОВ  
ШУМОЗАЩИТЫ СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА ..... 171

Новомирська І.Б.

МЕТОДИ ПРОГНОЗУВАННЯ ОБСЯГІВ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ  
ТРАНСПОРТОМ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ У ТРАНСПОРТНІЙ  
СИСТЕМІ ..... 177



- Онуфрив Я.О.  
ЛАНДШАФТНО-ПРОСТОРОВА ОРГАНІЗАЦІЯ ЯВОРІВСЬКОГО  
НАЦІОНАЛЬНОГО ПРИРОДНОГО ПАРКУ ..... 183
- Першаков В.М.  
ОСОБЛИВОСТІ ПРОЕКТУВАННЯ КАРКАСНИХ БУДІВЕЛЬ  
ЗЗАЛІЗОБЕТОННИМИ РАМНИМИ КОНСТРУКЦІЯМИ ..... 191
- Піхало О.В.  
АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ НАСАДЖЕНЬ В ІСТОРИЧНОМУ ЦЕНТРІ М.  
КИЄВА ..... 201
- Подгорная П.  
ПРОБЛЕМЫ УРБООКОЛОГИИ ..... 206
- Прозоровська А.О., Васюкович Д.Б.  
МЕТОДИ ТА ЦІЛІ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО РУХУ ВУЛИЧНО-  
ДОРОЖНЬОЇ СИСТЕМИ МІСТА ..... 210
- Проскураков О.В., Гаращак Т.І.  
РЕАЛІЇ, ПРОБЛЕМИ, ПЕРСПЕКТИВИ, ДОСЛІДЖЕННЯ АРХІТЕКТУРИ,  
ПРОЕКТУВАННЯ І БУДІВНИЦТВА ОБ'ЄКТІВ РОЗВАГ В УКРАЇНІ І  
СВІТІ ..... 216
- Росенко К.  
ФОРМУВАННЯ ЗИМОВОГО САДУ В ІНТЕР'ЄРАХ РЕКРЕАЦІЙНИХ  
ПРИМІЩЕНЬ ОСВІТНІХ УСТАНОВ ..... 222
- Розенберг А.  
ОСОБЛИВОСТІ РОЗРАХУНКІВ З ВРАХУВАННЯМ ПРОГРЕСУЮЧОГО  
РУЙНУВАННЯ ..... 229
- Русанова І.В.  
ТЕРИТОРІАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ МЕРЕЖІ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ У  
ПРИМІСЬКИХ ЗОНАХ ..... 234
- Сидоренко Ю.О., Бармашина Л. М.  
ОРГАНІЗАЦІЯ РЕКРЕАЦІЙНИХ ЗОН ПРИ ГОТЕЛЬНИХ КОМПЛЕКСАХ  
..... 241

Соловейкіна А.К., Савченко В.І., Карпенко С.В.

ФІЗИКО-ХІМІЧНІ ПОКАЗНИКИ ПРОТІОЖЕЛЕДНОЇ РІДИНИ ТА ЇХ АНАЛІЗ ..... 246

Сысоева В.В.

АРХИТЕКТУРНЫЙ ЛАНДШАФТ КАК КАТЕГОРИЯ КОМПОЗИЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ ..... 253

Степанчук О.В.

МІСТОБУДІВНІ МЕТОДИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ ..... 259

Тимошенко М. М., Семироз Н.Г.

ІСТОРИЧНІ МАЄТКИ БРАЦЛАВЩИНІ ..... 266

Трошкіна О.А., Бойко Н.

ВПЛИВ ПРОСТОРОВОГО ПЕРЕКРИТТЯ ВУЛИЦІ НА ПСИХОЛОГІЧНИЙ КОМФОРТ ТА ПОВЕДІНКУ ЛЮДИНИ ..... 277

Турчинська Т.

СУЧАСНІ МЕТОДИ ПОКРАЩЕННЯ КОМФОРТНОСТІ ЖИТЛА В ПАНЕЛЬНИХ БУДИНКАХ 1970-1980 РР. .... 287

Тюрикова Е.Н.

СОЦИОКУЛЬТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СРЕДОВОГО ПОДХОДА КАК МЕТОДА АРХИТЕКТУРНО-ДИЗАЙНЕРСКОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ... 294

Хобта М.В.

ЕКОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ У ФОРМУВАННІ СЕРЕДОВИЩА ДИТЯЧИХ ЗАКЛАДІВ ДЛЯ ДІТЕЙ З ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ ..... 303

Чемакіна О.В., Гладиш Ю.К.

ДО ПИТАННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ КОНКОРСУ У СТРУКТУРІ БАГАТОФУНКЦІОНАЛЬНОГО ГРОМАДСЬКО-ТРАНСПОРТНОГО ЦЕНТРУ ..... 308

Шубович С.А.

ИГРОВЫЕ СТРУКТУРЫ В КОМПОЗИЦИИ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ 316

Шульга Г.М., Лавитський А.С., Телеп О.Л.

ПЛАНУВАЛЬНО-ПРОСТОРОВЕ ФОРМУВАННЯ ЗИМОВОГО ОЛІМПІЙСЬКОГО ЦЕНТРУ В УКРАЇНСЬКИХ КАРПАТАХ (СЛАВСЬКЕ-АРЕНА-СКІ) ..... 325

Яковенко И. А., Биджосян Г. К.

НОВЫЕ ЗАВИСИМОСТИ ДЛЯ ОЦЕНКИ СОПРОТИВЛЕНИЯ РАСТЯНУТОГО БЕТОНА МЕЖДУ ТРЕЩИНАМИ СОСТАВНЫХ ВНЕЦЕНТРЕННО СЖАТЫХ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ КОНСТРУКЦИЙ ..... 332