

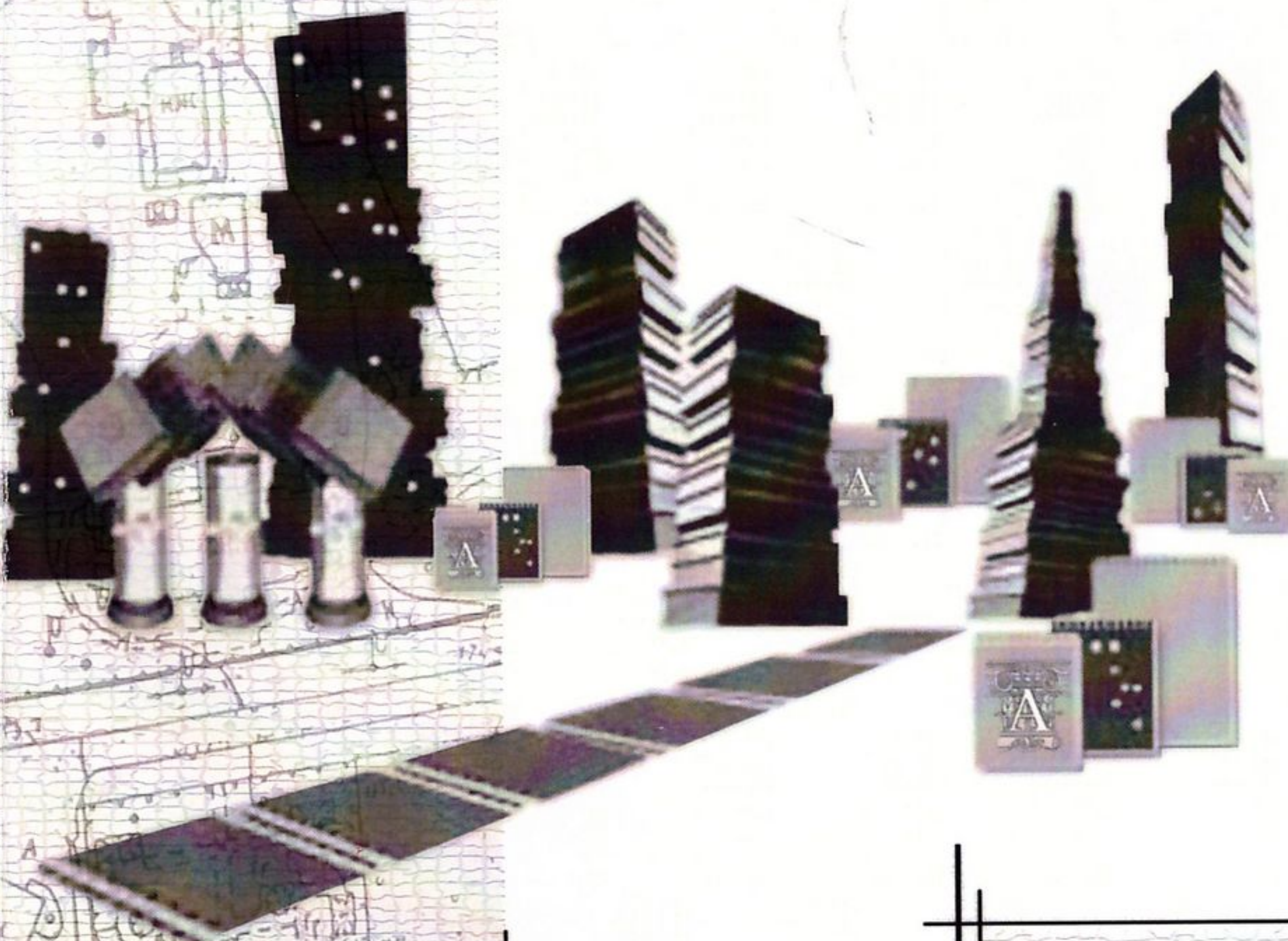
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ,
МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

№ 9



НАЦІОНАЛЬНИЙ
АВІАЦІЙНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА



КИЇВ 2013

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Науково-технічний збірник

Заснований у 2009 році

Випуск № 9

Київ НАУ 2013

Проблеми Розвитку міського середовища: Наук.-техн. збірник / – К.: НАУ, 2013. - Вип. 9. - 239 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, 2013. - Вып. 9. – 239 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: Барабаш О.В., доктор технічних наук,
Бевз М.В., доктор архітектури,
Белятинський А.О., доктор технічних наук,
Бойченко С.В., доктор технічних наук,
Верюжський Ю.В., доктор технічних наук,
Габрель М.М., доктор технічних наук,
Лапенко О.І., доктор технічних наук,
Дьомін М.М., доктор архітектури,
Запорожець О.І., доктор технічних наук,
Клюшниченко Є.Є., доктор технічних наук,
Ковальов Ю.М., доктор технічних наук,
Ковальський Л.М., доктор архітектури,
Колчунов В.І., доктор технічних наук,
Кузнєцова І.О., доктор мистецтвознавства,
Плоский В.О., доктор технічних наук,
Применко В.І., доктор технічних наук,
Проскуряков В.І., доктор архітектури,
Тімохін В.О., доктор архітектури,
Чемакіна О.В., кандидат архітектури,
Чумаченко С.М., доктор технічних наук,
Франчук Г.М. доктор технічних наук

Рекомендовано до видання вченою радою Національного авіаційного університету, протокол № 2 від 20 лютого 2013 року.

КЛАСИФІКАЦІЯ ТЕМАТИЧНИХ ПАРКІВ

Розроблено класифікацію тематичних парків на основі існуючих загальних класифікацій парків.

Ключові слова: типи тематичних парків, архітектурно-планувальна організація, класифікація тематичних парків.

Постановка проблеми. Сучасні архітектурно-планувальні рішення рекреаційних зон збільшують та ускладнюють роль парків. Зараз виникає потреба у формуванні прогресивних типів парків та обґрунтовані специфіки їх архітектурно-планувальної організації. Будівництво різноманітних тематичних парків набуває шалених обертів у розвинутих країнах. Тематичні парки – це оптимальна і перспективна новинка у ландшафтній архітектурі України. Розробка їх класифікації є актуальним завданням.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі аспекти специфіки тематичного паркобудівництва висвітлюють у своїх працях: Алгунова Е.Г., Білоус В.І., Ковалевський С.Г., Ковтун В.Д., Лазарев А.Г., Лазарева Е.В., Петрова І.В., Теодоронский В.С., Боговая И.О., Чернонослова Т.О. та інші. Тематичні парки досліджено як складові елементи загальної класифікації ландшафтної архітектури, але окремої типології саме тематичних парків не було виявлено. Ці парки лише зароджуються на Україні. Але необхідність у таких рекреаційних зонах буде збільшуватися щорічно. Саме тому дослідники наголошують на необхідності наукових розробок у цій галузі.

Метою публікації є розробка класифікації тематичних парків з подальшою можливістю використання та адаптації інформації для вибору оптимальних типів тематичних парків для будівництва на Україні з врахуванням українських духовно-ментальних традицій.

Основна частина. Тематичний парк – це парк, архітектурно-планувальна організація якого підпорядкована одній тематиці, яка незалежно від функції парку, прослідковується у планувальних особливостях функціонального зонування, образному рішенні будівель та споруд, малих архітектурних формах, системі зелених насаджень. Останнім часом тематичні парки займають особливе місце у світовій ландшафтній архітектурі. Вони складають серйозну конкуренцію, враховуючи кількість відвідувачів, усім іншим рекреаційним зонам, навіть тим, які включають у свою структуру історико-культурні пам'ятки. Аналіз функції, композиція, планувальної схеми, характеру ландшафту, розміру території, містобудівної ситуації, структури тематичних парків говорить про різноманітність їх класифікації, яка

підтверджує багатогранність і неповторність архітектурно-планувальної організації цих ландшафтних осередків. Тематичні парки можна класифікувати за різними ознаками(рис. 1.):

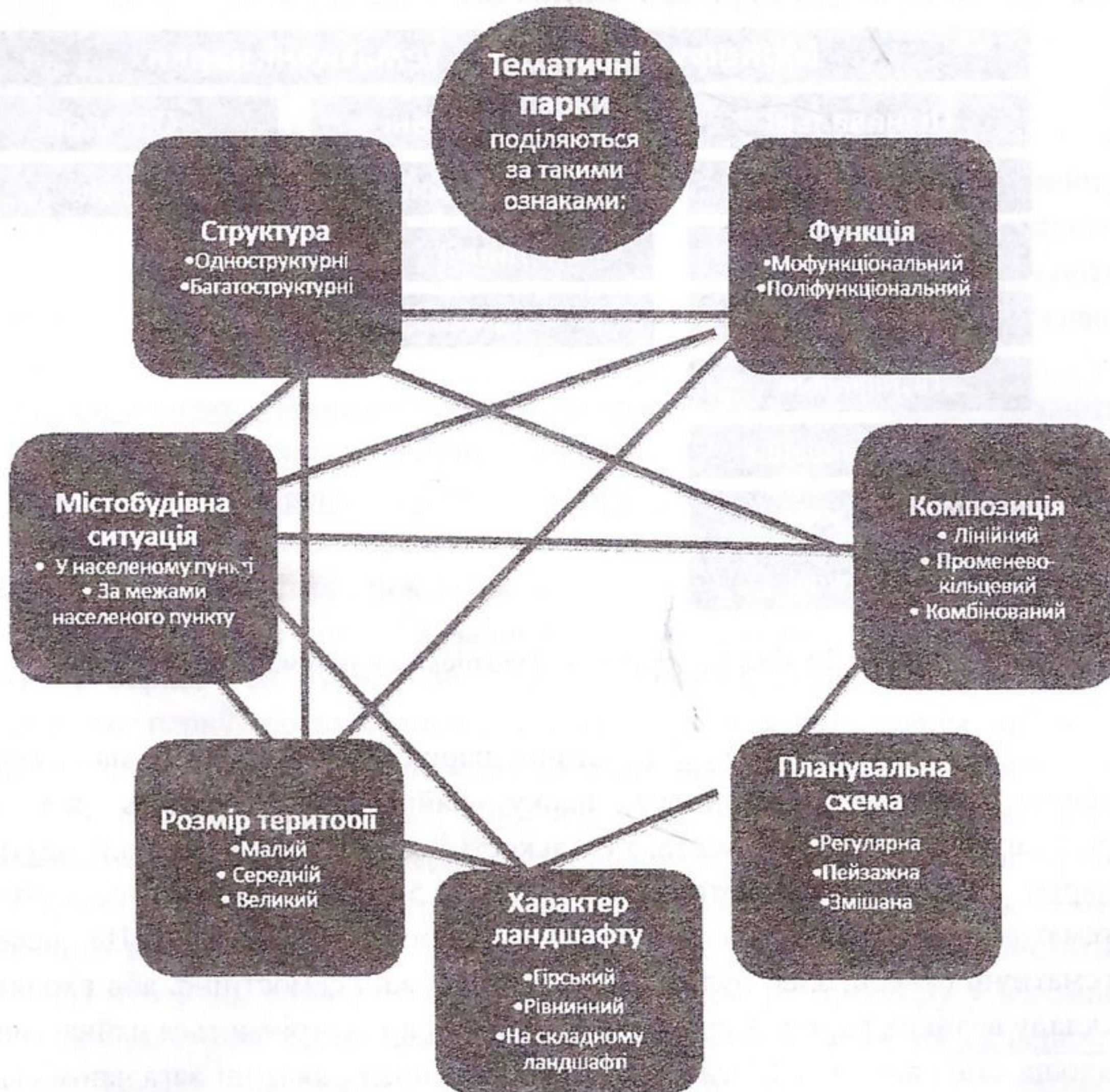


Рис.1.Класифікація тематичних парків.

Тематичні парки відповідно до функціонального призначення поділяються на монофункціональні (спрямовані на перевагу одного, найбільш вираженого виду рекреаційної діяльності) та поліфункціональні (такі, що передбачають організацію кількох типів відпочинку).

До монофункціональних тематичних парків, належать парки загального користування, у яких яскраво виражена одна функція (рис. 2.). До поліфункціональних тематичних парків належать парки, де ландшафтна організація комплексно використовує територію для різних типів відпочинку. Зазвичай, функціональні зони таких парків представлені спортивною,

дитячою, видовищно-масовою, культурно-просвітньою зоною, а також зонами прогулянок та тихого відпочинку. Взаємне розташування перелічених зон, як і їх сусідство із транспортними магістралями та прилеглими житловими кварталами, визначаються розумінням зручності користування парковими територіями різним контингентом відвідувачів.

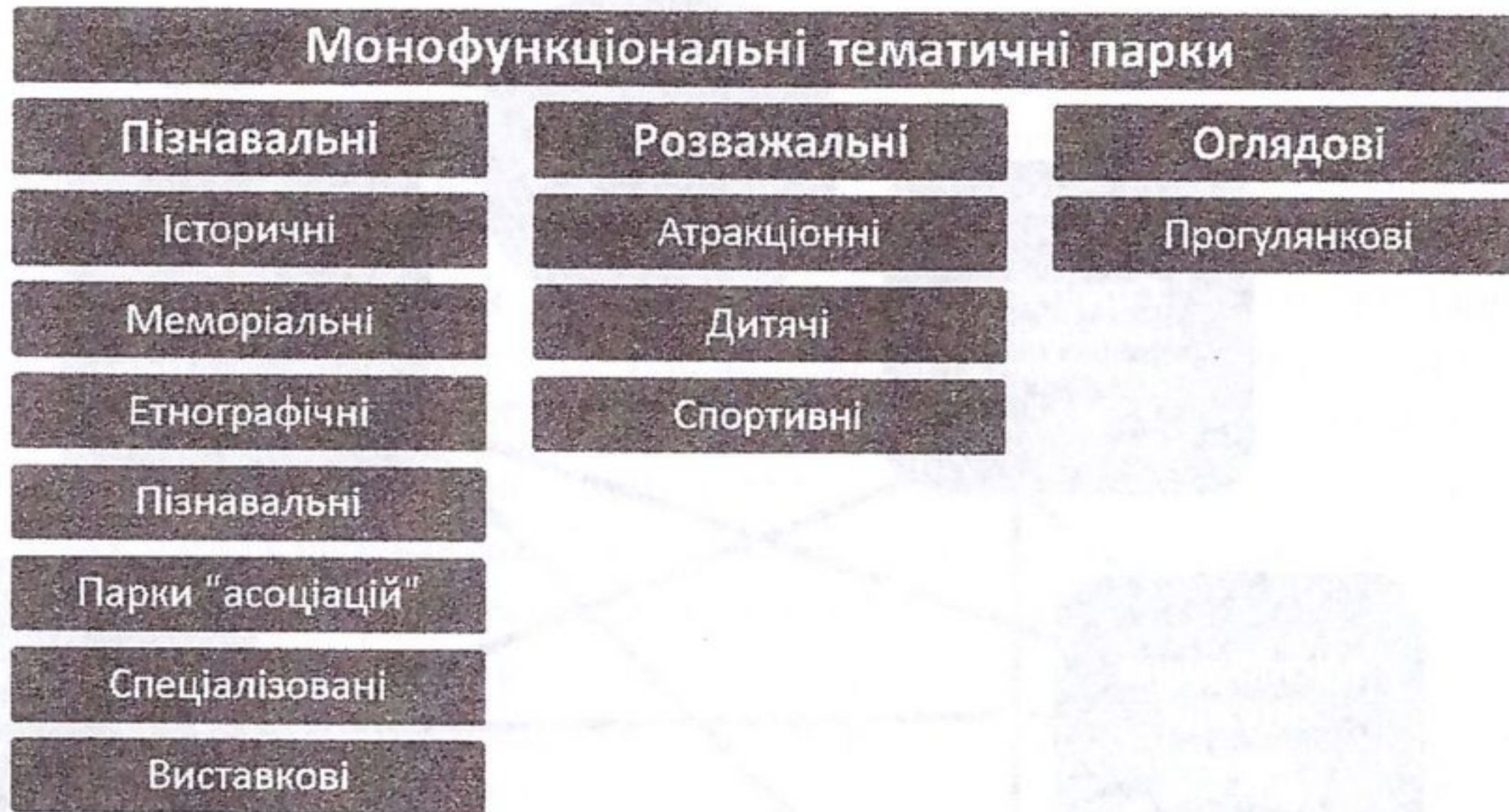


Рис.2.8.Класифікація монофункціональних тематичних парків.

За розміром території тематичні парки поділяються на малі, середні великі. Площа тематичного парку найчастіше залежить від його розташування у системі міста, та кількості його відвідувачів. Малі тематичні парки здебільшого мають розміри від 0,5га до 100 га, представлені тематичними парковими осередками районного значення. Це невеликі тематичні сквери, алеї, бульвари, які розташовані самотійно, або входять до складу великих парків. Середні тематичні парки зустрічаються найчастіше. Їх площа становить від 100га до 1500га, вони представлені загальноміськими тематичними поліфункціональними парками, тематичними парками за межами міста переважно атракціонного характеру. Великі тематичні парки— це майже усі парки Діснеївської концепції, їх мінімальні розміри становлять від 1500 га. Вони характеризуються високим естетичним рівнем паркового середовища, єдністю елементів території парку (екскурсійних стежок, торговельних центрів природи, споруд, дизайну, тематичних зон) та їх підпорядкованістю одній цілі.

Аналізуючи архітектурно-планувальну організацію тематичних парків є можна виділити три композиційні типи тематичних парків: лінійний променево-кільцевий, комбінований. Лінійний передбачає утворення лінійного каркасу, який розбиває територію парку на пропорційні ділянки,

що необхідно для багатьох видів тематичних парків особливо для спортивних, де виділено зони для баскетболу, футболу, різноманітних басейнів з піску, водитощо. Променево-кільцевий характерний для тематичних парків, що розташовані у за межами міста. Він представляє кільцеву схему, у якій пішохідна схема представлена променями які розсіюються від центрального ядра тематичного парку, така конфігурація дозволяє логічно, як розбити так і об'єднати територію тематичного парку, а також виявити головні і другорядні акценти. Комбінований – є найпоширенішим. Його найлегше вписати як у кільцеву, так і у прямолінійну сітку планування міста. Найбільш доцільним є застосування комбінованого типу тематичних парків, де використано прямі лінії та ламані, щовизначають динамізм, акцентують увагу, і формують унікальні обриси типової паркової території.

За характером природнього ландшафту тематичні парки бувають гірські тематичні парки, рівнинні тематичні парки, тематичні парки на складному рельєфі. Гірські тематичні парки характеризуються спіральною композицією, її поступовим розкриттям на оточуючий ландшафт. У даному випадку завжди присутня повздовжня просторова вісь, яка підпорядковує весь парк. Паралельно цій осі завжди розташовані головні алеї і розміщені тематичні паркові споруди. Тобто, архітектурно-планувальна організація тематичного парку гірської місцевості визначається візуальним впливом гірських схилів, розподілом простору на зони, використанням інсоляційних схилів для неповторної рекреації. Рівнинні тематичні парки. Незважаючи на недоліки неправильного рельєфу найбільші проблеми архітектурно-художнього рішення з'являються внаслідок виявлення нюансів, саме відповідно рівної території, використовуючи в композиції малопомітні нерівності поверхні, намагаються перетворити елемент простору у вагомий фактор архітектурної організації території. Тематичні парки на складному рельєфі. Тематичний парк, який розміщений на горі або пагорбі характеризується своїми композиційними особливостями. Куполоподібна форма височини у максимальному значенні об'єднує парк із оточуючим середовищем, у ньому відсутні замкнуті простори .

Відповідно до містобудівної ситуації тематичні парки поділяються на тематичні парки у населеному пункті, тематичні парки за межа населеного пункту.

Тематичні парки у населеному пункті здебільшого розташовані у великих внутрішньо кварталних ландшафтних територій. Відповідно до містобудівного значення тематичні парки у місті поділяються на: внутрішньо кварталні тематичні сквери, районні тематичні парки, центральні тематичні парки загальноміського значення, тематичні бульвари та алеї, які надають

системі неперервну єдність. Тематичні парки за межами населеного пункту спроектувати простіше, бо вони є самостійними та їх архітектурно-планувальна організація не пов'язана із загальноміською. Найкращою є та система розміщення за межами міста, яка за інших умов (архітектури, благоустрою) забезпечить високий рівень відвідування. Для встановлення проектної інтенсивності відвідування нових тематичних парків за межами міста використовуються відомості про фактичне відвідування подібних закладів (аквапарків, парків атракціонів, музеїв під відкритим небом), до того ж ці дані систематично доповнюються шляхом нових досліджень. Прикладом є тематичний етнографічний парк Пирогово.

В залежності від структури тематичні парки бувають одноструктурними і багатоструктурними. Одноструктурні тематичні парки – це самостійні здебільшого монофункціональні парки із типовою архітектурно-планувальною організацією. Прикладом є «Країна мумі-тролів» (Moomiworld), що у Фінляндії. Багатоструктурні тематичні парки являють собою головний великий загальний тематичний парк, у планувальну структуру якого входять менші самостійні тематичні парки. Прикладом багатоструктурного тематичного парку є токійський Діснейленд.

Відповідно до планувальної схеми тематичні парки поділяються на регулярний, пейзажний, змішаний (рис 3.).



Рис.3. Планувальні схеми тематичних парків

Висновки. На основі досліджених загальних класифікацій парків. Запропоновано класифікацію саме тематичних парків, які класифіковано за функцією (монофункціональні (історичний тематичний парк, меморіальний тематичний парк, етнографічний тематичний парк, пізнавальний тематичний парк, тематичний парк «асоціацій», спеціалізований тематичний парк (зоопарк, дендрарій (ботанічний сад)), виставковий тематичний парк); розважальний (парк тематичних атракціонів, дитячий тематичний парк, спортивний тематичний парк); оглядова (тематичний парк прогулянкового відпочинку), поліфункціональні (тематичні парки загального користування), композицією (променево-кільцева, лінійна, комбінована), планувальною схемою (регулярна, пейзажна, змішана) характером ландшафту (на складному ландшафті, у горах, на рівнинній території), розміром території (малі, середні, великі) містобудівною ситуацією (у місті (внутрішньоквартальні тематичні сквери, районні тематичні парки, центральні тематичні парки загальноміського значення, тематичні бульвари та алеї), за межами міста) структурою (одноструктурні, багатоструктурні) Класифікація тематичних парків говорить про різноманітність багатогранність і неповторність архітектурно-планувальної організації цих ландшафтних осередків.

Список використаних джерел

1. Алгунова Е.Г. Зарубежные парки отдыха и развлечений. Атракционы в парках: организационно-экономический эффект / Е.Г. Алгунова – М., 1990. – 25 с.
2. Ковалевський С.Г. Реконструкція і реставрація садово-паркових об'єктів. – К. – 2010. 104с.
3. Ковтун В.Д. Роль і місце парку культури і відпочинку в сфері індустрії розваг / Ковтун В.Д. // Нова соціокультурна реальність в Україні: теорія, методологія, практика: Зб. матеріалів Всеукр. наук. конф., Київ, ДАКККіМ, 22-23 квітня 2008 р. – К.: ДАКККіМ, 2008. – С.63-67.
4. Лазарев А.Г., Лазарева Е.В. Ландшафтна архітектура / А.Г. Лазарев, Лазарева Е.В. Под общей редак. А.Г.Лазарева. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2005. – 282 с.
5. Петрова І.В. Дозвілля в зарубіжних країнах: [підруч. для студентів вищих навчальних закладів] / Петрова Ірина Владиславівна. – К. : Кондор, 2005. – 408с.
6. Теодоронский В.С., Боговая И.О. Объекты ландшафтной архитектуры: Учебное пособие для студентов спец. 260500 / Ефимов А.В. – М.: МГУЛ, 2003. – 300 с.

Аннотация

Разработана классификация тематических парков на основе существующих общин классификаций парков.

Ключевые слова: типы тематических парков, архитектурно-планировочная организация, классификация тематических парков.

Annotation

Developed klassifikaci yatematicheskikh parks on the basis of existent communities of classifications of parks.

Keywords: types of thematic parks, architectural-plan organization, classification of thematic parks.

УДК 711.6:625,734.2(045)

Трошкіна О.А., канд. арх., доц.
Нестерчук Ю.Ю., студентка НАУ

ОСОБЛИВОСТІ ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПІШОХІДНИХ ЗОН

У статті описуються основні характеристики притаманні пішохідним зонам, розглядаються особливості їх створення, виявлено рекомендації щодо їх організації.

Ключові слова: пішохідна зона, планувальні рішення, дорога.

Постановка проблеми. Організація пішохідних зон в місті – це одна з пріоритетних сфер сучасного містобудування, яка може допомогти вирішити транспортні, екологічні проблеми центрів міст, сприяти збереженню та відновленню цілісності містобудівної тканини, пристосувати сформовану забудову до сучасних функцій, об'єднати соціальну та комерційну ефективність міського середовища. Наявність пішохідних зон та їх організація багато в чому визначає якість міського життя, сприяє формуванню "міського співтовариства", відродженню міських традицій, культури міста, підвищує рейтинг міста, його туристичну привабливість.

Формування цілі статті. В зв'язку із зростаючими темпами автомобілізації та зниженням комфортності пішохідного руху, з'являється необхідність у формуванні нових пішохідних зон, а отже необхідним є розгляд їх планувальних особливостей.

Дослідження питання. Питанням організації руху пішоходів і забезпеченню їх безпеки займалися Ю. П. Бочаров, П. Г. Буга, П. Велєв, Б. І. Добрер, Н. П. Крайня, Р. М. Піір, О. П. Роом, Ю. О. Ставничий, Ю. Д. Шелков та ін. Виключно організацією та впровадженням пішохідних зон присвячено праці Д. Мацейка, Б. Мейтленда, А. В. Мошкова, О. А. Тарасової, А. І. Урбаха, Ю. А. Федутінова, В. В. Шештокаса та ін. Першими роботами в Україні, що були присвячені пішохідним зонам, була праця О. А. Малишенка.

Фундаментальні дослідження з питань, пов'язаних з пішохідними зонами та їх транспортним обслуговуванням, здійснені на кафедрі міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури М. М. Дьоміним, С. В. Дубовою, Г. А. Заблоцьким, В. В. Миронюком, О. С. Тацій. Тут вперше в практиці вітчизняного містобудівного проектування розроблено "Тимчасові нормативи з проектування комплексних схем організації дорожнього руху у містах України", в яких визначено таке поняття, як "транспортний ритм" міст, що суттєво впливає на розрахунки економічної ефективності запровадження пішохідних зон. Тому опрацювання цього питання на вітчизняних теренах не достатнє і потребує більш

детального дослідження.

Виклад основних матеріалів. Сучасне поняття "пішохідна зона" трактується як вільний від руху транспорту міський центр з багатофункціональними вулицями і площами, що вносять відповідний колорит у традиційний міський простір. Збільшенню транспорту в місті зазвичай протиставляється розширення транспортних комунікацій, в які перетворюються традиційні міські вулиці. На думку фахівців, потреба в площі доріг в місті збільшилась порівняно з початком ХХ століття в 200 разів [3]. Сучасні вулиці сягають уже 100 метрів в ширину – це цілком влаштовує автомобілістів і може виглядати ефектно для туристів, що сприймають місто з швидкісного автобуса, але навряд чи ви зустрінете пішохода, котрий отримав би задоволення від прогулянок по таких вулицях, а вірніше, "дорогам", так як з кількісним зростанням простору якість вулиці, як такої, втрачається. Суперечливість таких вимог, як збільшення транспортних потоків і швидкості руху, економічної ефективності, охорони середовища, естетичних і психофізіологічних аспектів, логічно призводить до спроб ізоляції швидкісних доріг від житлової забудови заміни традиційної системи вулиць з тротуарами та проїзною частиною на дві відносно незалежні системи – пішохідні дороги і транспортні комунікації.

Збільшується невпорядковане переплітання різних за режимом руху споживчих, транзитних, рекреаційних пішохідних потоків, особливо поблизу великих транспортних вузлів. Через це, ширина тротуару на багатьох вулицях не відповідає сучасним вимогам комфорту пішохідного руху і функціонування об'єктів обслуговування. Гостра нестача пішохідних просторів, як правило, стихійно компенсується використанням внутрішньоквартальних територій для транзитного руху через систему проходів, арок, дворових просторів, зовсім не пристосованих для цих цілей. Знищуються невеликі островці внутрішньоквартальної зелені, недолік якої катастрофічно відчують жителі району. Крім цього, і без того вузькі пішохідні шляхи скрадаються паркувальними місцями. У Києві особливо явна ця проблема.

При створенні пішохідних доріг слід враховувати всі можливі проблеми, що можуть виникнути у місті. Якщо пішохідна вулиця організовується в житловій забудові, місцевим жителям доведеться змиритися з юрбами туристів, що гуляють під їхніми вікнами практично цілодобово, і виробити систему захисту приватних просторів. Підприємці повинні будуть переорієнтувати свої послуги з покупців-автомобілістів на покупців-пішоходів, змінювати асортимент і умови доставки товарів після влаштування пішохідної вулиці. Автомобілістам доведеться розробляти нові маршрути руху, шукати інші місця паркування своїх транспортних засобів.

Одним із стимулів організації пішохідної вулиці є припущення, що її влаштування буде сприяти вирішенню транспортних проблем. Практика показує, що це відбувається в наступних випадках: або коли графік проїзду транспорту по пішохідній вулиці строго дотримується, або коли транспортні і пішохідні потоки рухаються, не перетинаючись у різних рівнях або паралельно. Пристосуваннями для просторової регламентації можуть слугувати мобільні, трансформовані і стаціонарні огорожі (решітки, шлагбауми, тумби, ланцюги і т. п.)

Створення пішохідних вулиць може одночасно зменшити кількість конфліктних ситуацій між транспортними та пішохідними потоками та сприяти проведенню природоохоронних заходів, наприклад озелененню, зменшити шум і забрудненість повітря. При отриманні вулицею статусу пішохідної спостерігається значне (близько 75%) зниження концентрації вуглекислого та інших газів. Однак організація пішохідних вулиць тягне за собою збільшення інтенсивності руху на прилеглих вулицях і погіршення на них дорожніх умов. Відповідно рівень транспортного шуму та загазованість на примикаючих вулицях без прийняття спеціальних заходів підвищуються.

Коли вулиця перетворюється на пішохідну, важливо забезпечити таке рішення, при якому прилеглі території не успадкували б її проблеми. Тому, не скрізь доцільно переробляти вулиці в пішохідні. Існують ситуації, коли з урахуванням вимог ділової активності розумніше зберігати високу автомобільну доступність до окремих об'єктів (офісним будівлям, банкам, магазинам, які торгують великогабаритними товарами і т.д.). У центрі міста постає необхідність переобладнання паралельних вулиць з обох сторін для прийняття додаткового навантаження.

Витрати на перевлаштування вулиці в пішохідну залежать від місцевих умов і мають бути ретельно прораховані. Основні фінансові витрати пов'язані з пристроєм нового мощення, установкою дорожніх знаків, пластичної обробкою рельєфу і роботами з озеленення, освітлення та декоративного оформлення.

Говорячи про особливості планувальної організації, особливого значення набуває "видовищний" аспект міста, заснований на його сприйнятті в русі по дорозі. Дорога в цьому відношенні завжди була зручним засобом програмування зорових вражень. При її проектуванні фактично диктуються послідовні точки сприйняття міського середовища. "Примусовий" маршрут руху по вулиці дозволяє проводити за розробленим сценарієм, розрахованому на пішохода-глядача, архітектурно-художній вплив, змінювати простори (від малих – до великих, від замкнених – до відкритих і т. д.), програмувати образ середовища по ступені різноманітності предметно-просторового оточення, насичати об'єктами пластичного мистецтва,

змінювати частоту зорових кадрів, що направлена на недопущення монотонності (видимості одного і того ж кадру протягом дуже довгого проміжку часу).

Один із прийомів динамізації зорового сприйняття є створення фіксованих "ударних" точок, які розкривають перед пішоходом те, що знаходяться на певному місці дороги, задумані картини, акцентуючи найбільш гострі ракурси і привабливі панорами. Поділ пішохідного та автомобільного руху надає додаткові можливості плюралізація зорових вражень за рахунок використання перепадів рівня пішохідних доріг при спорудженні різноманітних типів містків, надземних і підземних переходів через автодороги. Важливо вміти вміло використовувати закономірності динамізації зорового сприйняття при спуску, композиційно акцентувати його малими формами, пластикою рельєфу землі і декоративним озелененням [1].

Емоційно-психологічної альтернативою спуску під землю є підйом на місток-перехід через проїжджу частину, що збільшує поле огляду і дозволяє побачити вулицю зверху. Подібні криті засклені пішохідні переходи широко поширені в містах Канади і, як показала практика вельми комфортні при несприятливих погодних умовах (рис.30).

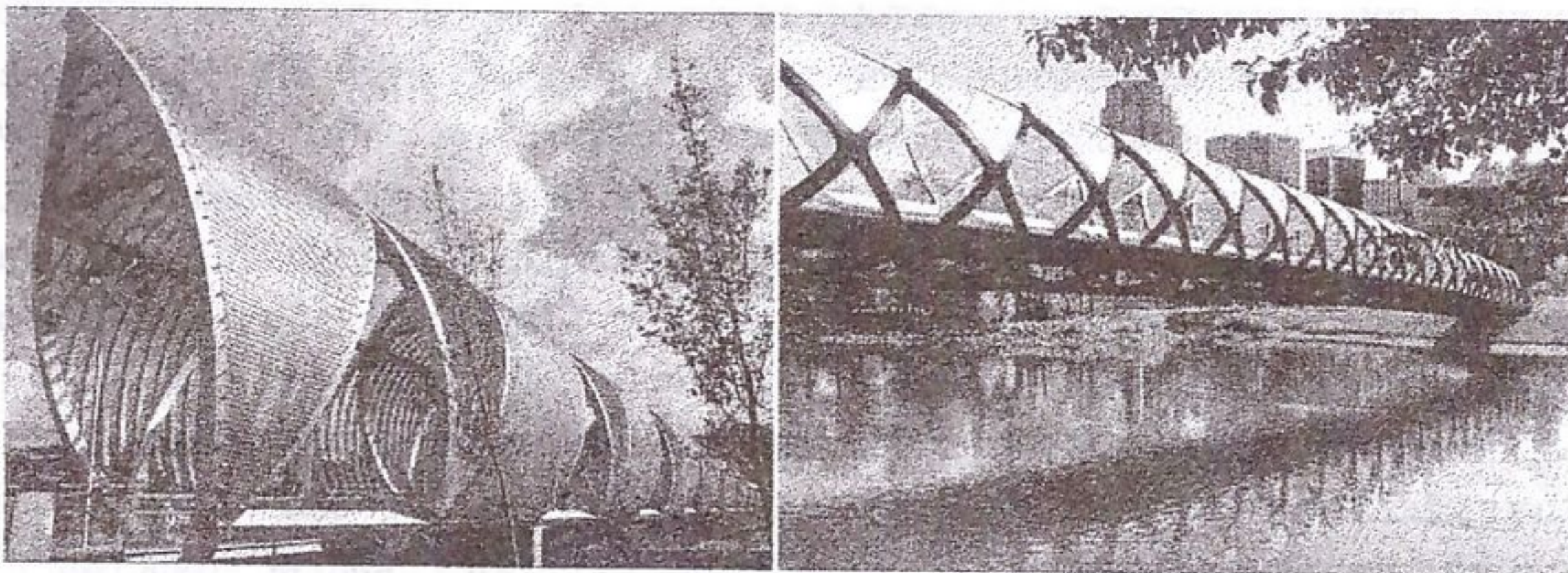


Рис. 1. Пішохідні містки в Калгарі та Ванкувері. Канада.

У формуванні емоційно-естетичного клімату дороги величезне значення мають всі архітектурно-художні засоби і пластичні мистецтва. Необхідність комплексного використання кольору, геопластики, декоративного озеленення і освітлення, малих форм, об'єктів індустріального дизайну, візуальних комунікацій, монументально-декоративного мистецтва в міському середовищі усвідомлюється більшістю проєктувальників і критиків як нагальна потреба. Найважливішим є розробка сценарних планів пішохідного середовища, чітка етапність проєктування, заснована на послідовному дедуктивному методі (від вироблення загальної концепції середовища до

конкретних об'єктів благоустрою) та починається зазвичай відразу після затвердження генплану. У цій роботі бере участь, як правило, широке коло фахівців – архітектори, урбаністи, дендрологи, художники, консультанти по кольору, соціологи, а іноді також музиканти і театральні діячі [4].

Робота над пішохідною вулицею починається відразу ж після затвердження загальної містобудівної схеми і ведеться в три етапи. На першому етапі визначаються головні осі пішохідних маршрутів, уздовж яких повинні концентруватися основні пластичні засоби. На другому етапі у відповідності з пішохідними дорогами повинні бути намічені зони впливу окремих композиційних домінант: рослинності, кольору, світла, матеріалу і сфери їх взаємопроникнення. На третьому етапі повинні бути знайдені межі цих зон, визначений характер естетичного впливу предметно-просторового оточення, зроблений вибір пластичних мистецтв, встановлена їх художня роль, визначений вибір матеріалів. Подібний сценарний план не входить ні в рамки архітектурного проектування, ні в традиційну сферу компетенції художників, а являє собою якісно новий вид творчої діяльності, де зливаються поняття архітектури і «не архітектури», пластичного мистецтва та міського благоустрою, де взаємодіють всі складові, народжується єдине поняття – пластичне пішохідне середовище.

Цікавий у цьому відношенні підхід до принципів і методики синтезу, диференціація окремих компонентів якого здійснюється не за видами пластичних мистецтв, а за принципом найбільших "домінант", кожен з яких можуть формувати різні властивості. Так, наприклад, містобудівну домінанту формують власне не тільки рослини, але і декоративний живопис, що використовує флористичні мотиви, пластику землі, декоративне освітлення. Світлову домінанту формують крім різноманітних прийомів освітлення засоби об'ємної архітектури, ефекти яскравості, світлоти, відбиваності, засновані на властивостях застосовуваних матеріалів (скло, алюміній, нержавіюча сталь, дзеркала, полірований камінь, і т. д.) [2].

При створенні міських пішохідних доріг виникають нові умови для синтезу не тільки прикладного, але і монументального мистецтва. Існуюче твердження про те, що мистецтво, що несе складні, розраховані на споглядання образи, не зможе "перекричати" вулиці XXI століття, перетворюється по суті з суспільного простору в транспортні артерії, відпадає само собою. Орієнтовані на масштаб і швидкість пішохода дороги можуть і повинні народжувати просторові ситуації, де живопис отримає можливість "говорити пошепки", призначатися для тривалого розглядання і бути цінним для глядача.

Сприйняття міської дороги складається не тільки з її візуальних якостей, комфорту, свободи вибору, ступеня жвавості, шелесту кроків, звуків музики,

говірки пішоходів або реву машин, запахів, не тільки з тактильного сприйняття мощення, по якому ми йдемо, але і з назви цієї дороги. У назвах вулиць відображаються історія і культура народу, з'являється розуміння того, що назви вулиць – це теж частина міської культури. Типові ж назви, вулиць у типових кварталах ще більше підсилюють безликість останніх. Сценарний план міського середовища буде неповним, якщо в ньому не передбачений сценарний план назв доріг, в розробці якого могли б брати участь історики, мистецтвознавці, письменники. Більш того, коло учасників формування образу міської дороги можна було б розширювати і далі, так як тема доріг (традиційні чи бульвари, вулиці, провулки, набережні або нові моделі вулиць) – тема не тільки містобудівна, але громадська і загальнокультурна, бо в рівній мірі можна сказати, що в місті дорога – видовище, дорога – відпочинок, дорога – місце спілкування, дорога – шлях людей [4].

Висновки. Таким чином, пішохідні зони сьогодні можуть зберігати традиційний характер міської забудови, а можуть набувати нових властивостей за рахунок сучасних планувальних рішень, можуть змінити мікроклімат вулиці, частково або повністю захистити від впливів транспортних засобів та допомогти віднайти спокій громадянам у щоденній рутині. Створення комфортного середовища для життя міщан залежить саме від вдалої організації пішохідних зон в сучасному місті. Але опрацювання цього питання не достатнє і потребує нових досліджень в галузі містобудування, архітектури міського середовища та ергономіки.

Список використаних джерел

1. Бархин М. Город. Структура и композиция. – М.: Наука, 1986. – с. 264.
2. Осетрін М.М. Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. зб. / Відпов. ред. – К.: КНУБА, 2009. – с.130.
3. Островский В. Современное градостроительство. М., 1979, – с. 297.
4. Соловьев Н. Улицы города. Архитектура СССР. – 1982. – №2 (291). – С.33-38.

Аннотация

В статье описываются основные характеристики присущи пешеходным зонам, рассматриваются особенности их создания, выявлено рекомендации по их организации.

Ключевые слова: пешеходная зона, планировочные решения, дорога.

Annotation

In the article described basic descriptions are inherent pedestrian areas, the features of their creation, vityavleno recommendations, are examined on their organization.

Keywords: peshekhodnaya area, plan decisions, road.

УДК 711.554 (045)

Трошкіна О.А., канд. арх., доц.
Унучко В. В., студентка НАУ

ПРИНЦИПИ РЕГЕНЕРАЦІЇ ПРОМИСЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ МІСТАУ ЗВ'ЯЗКУ ІЗ ЗМІНОЮ ЇХ ФУНКЦІОНАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ.

У статті описуються особливості регенерації промислової території в залежності від її нового функціонального призначення, а саме визначено сучасні тенденції у виборі нової функції для промислової території, що підлягає регенерації та фактори, які впливають на вибір нового функціонального призначення промислової території. На основі аналізу світового досвіду та дослідження основних проблем, що виникають при регенерації промзон, було визначено принципи регенерації промислових територій міста у зв'язку із зміною їх функціонального призначення. Також було розглянуто регенерацію промзон як складову інноваційного розвитку міста.

Ключові слова: регенерація промислової території, принципи регенерації, промзона, архітектура.

Постановка проблеми. Основа стабільного розвитку територій населених пунктів – ефективне планування використання територій міста на основі концепцій компактноі забудови на відміну від екстенсивного територіального росту. Активні процеси урбанізації, що відбуваються у всьому світі, обумовлюють: суттєве зниження потреб міст у додаткових територіальних ресурсах для їх розвитку і необхідність підвищення щільності містобудівної забудови.

Проблема промзони - проблема ефективного освоєння існуючих промислових територій і будівель, непридатних до експлуатації з багатьох причин, у тому числі технологічних, становиться особливо актуальною для крупних і найкрупніших міст України. Досвід розвитку історично сформованих міст розвинених країн, і особливо Європи показує, що поряд з формуванням різних крупних сельбищних, промислово-виробничих і інших утворень, у них виникли розвиваються специфічні багатофункціональні зони на базі втраченої початкової функції виробничих територій.

Успішна зарубіжна практика реалізації проектів базується перш за все, на глибокому науково-методичному аналізі кожної конкретної містобудівної ситуації, що передує перед розробкою і створенню проектів освоєння міських територій. При цьому поняття проект означає не тільки архітектурно-просторові рішення і розробки, а включає комплекс соціально-економічних, організаційно-правових, фінансових, а разом з ним і містобудівельно-планувальних заходів.

Поряд з цим проектування і будівництво окремих будівель, як правило, не практикується. Якщо реконструювати і будувати, то крупними

містобудівними масивами – зонами благоустрою. При чому не тільки окремі будівлі але й нову сучасну інженерно-транспортну інфраструктуру, різноманіття культурно-побутового обслуговування, систему елементів благоустрою з урахуванням зонування території. Міста піддаються великим ризикам через зміни, що прискорюються, в світовому економічному, політичному і технологічному середовищі. У зв'язку з цим індустріальні і крупні промислові центри поступово перетворюються на постіндустріальні міста.

Склалася ситуація, коли промислові регіони, міста втрачають свою міць і привабливість. Таким чином трансформація промислових територій стала актуальною проблемою в міському і регіональному розвитку багатьох країн. Багато країн в розвитку свої міст дійшли висновку, що вся міська система тримається не на господарському комплексі, а на людському факторі. Пріоритетом в розвитку міста повинна бути людина і його умови життєдіяльності на даній території.

В багатьох країнах світу промисловість не є лідером в забезпеченні надходжень коштів в міську казну, основні доходи, оновлені міста отримують від нерухомості, послуг, туризму. Робочі місця у виробничому секторі замінюються робочими місцями у сфері послуг, що забезпечують великі заробітки городянам і великі надходження в бюджет. Постіндустріальна економіка – глобальна і національна реальність, що складається з економіки послуг, та економіки знань інформації, контролю, управління [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам регенерації промислових територій, дослідженню принципів та методів регенерації присвятили свої роботи як вітчизняні, так і зарубіжні вчені та наукові дослідники, зокрема Лендрі Ч., Слука Н. А., Тютюнник Г. І., Прибега Л. В., Супрунович, Ю. О. та багато інших.

Формування цілі статті. Існує необхідність адаптувати світовий досвід до ефективного впровадження в Україні. На даний момент, як область дослідження регенерації промзон так і область впровадження регенерації в життя ще потребує дослідження.

Виклад основних матеріалів. Досвід розвитку історично сформованих міст розвинених країн, і особливо Європи показує, що поряд з формуванням різних крупних сельбищних, промислово-виробничих і інших утворень, у них виникли і розвиваються специфічні багатофункціональні зони на базі втраченої початкової функції виробничих територій [4]. Успішна зарубіжна практика реалізації проектів базується перш за все, на глибокому науково-методичному аналізі кожної конкретної містобудівної ситуації, що передуює перед розробкою і створенням проектів освоєння міських територій. При

цьому поняття проект означає не тільки архітектурно-просторові рішення і розробки, а включає комплекс соціально-економічних, організаційно-правових, фінансових, а разом з ним і містобудівельно-планувальних заходів. Поряд з цим проектування і будівництво окремих будівель, як правило, не практикується. Реконструкція та будівництво відбувається крупними містобудівними масивами – зонами благоустрою, при чому не тільки окремих будівель, але й нової сучасної інженерно-транспортної інфраструктури, різноманіття культурно-побутового обслуговування, системи елементів благоустрою з урахуванням зонування території [2]. Можна виділити такі основні критерії на які спираються при виборі нової функції для колишньої промзони:

- тенденція до багатофункціональних утворень;
- оригінальність концепції регенерації;
- економічність проєкту;
- екологічність регенерації.

Вітчизняний досвід регенерації промислових територій не такий великий і Україна робить лише перші кроки в цій сфері. Реновація «по Українськи» носить частковий, а не комплексний характер. З метою отримання максимального прибутку регеновані промислові території насичують торгово-розважальними та діловими функціями, дуже часто ігнорують історичну значущість промислових об'єктів та не враховують її в своїх проектах [6].

Необхідно визначити принципи регенерації промислових територій, а успішний закордонний досвід потрібно адаптувати для умов, що склалися в Україні. В процесі створення проекту регенерації промислової території проектувальник стикається з рядом проблем:

- Вибір правильного напрямку регенерації промзони, а саме нового функціонального призначення цієї території.
- Вирішення проблеми забруднення території промисловими відходами.
- Адаптація існуючого архітектурного середовища під нове функціональне призначення.
- Необхідність комплексного підходу регенерації промзон великих масштабів.
- Проведення нової інженерно-транспортної мережі, інфраструктури.
- Збереження архітектурно-художнього образу колишньої промзони.
- Проблема організації поетапної регенерації промзон.

Проект регенерації промзон дуже масштабний і не може бути вирішений без втручання держструктур. Ключовою проблемою є правильний вибір нового функціонального призначення промислової території, що потребує

регенерації, розглянемо фактори, які на це впливають:

- *Екологічний аспект.* Стан території, ступінь забрудненості ґрунтів, водних басейнів, чи є ця територія ареалом існування рідкісних представників флори і фауни, наявність рідкісних рослин тощо.
- *Історичний аспект.* Чи є на території пам'ятки архітектури, інші важливі історичні пам'ятки.
- *Будівельний аспект.* В якому стані знаходяться будівлі і споруди на промисловій території, чи піддаються вони реставрації або потребують зносу, яка площа території і т. і.
- *Економічний і політичний аспект.* Суттєву роль відіграє економічна і політична ситуація в країні, від цього залежить сума коштів виділених на регенерацію території та переважні напрямки регенерації (країна в стані економічної кризи, війни, розквіту тощо)
- *Тимчасові чинники.* Проведення олімпіад, чемпіонатів в місті (Євро-2012), погодні умови (глобальні катаклізми), тощо
- *Містобудівна ситуація.* Важливе значення відіграє розташування території в місті, ступінь віддаленості від центру (чи це історичний центр, або периферія міста) і з якими об'єктами/зонами межує ця територія (див. табл. №1).

Таблиця №1. Пріоритетні напрямки регенерації промислової території в залежності від її містобудівного розташування.

№	Містобудівна ситуація	Історичний центр міста	Території міста прилеглі до основних магістралей	Території міста біля місто формуючих водних ареалів (набережна)	На периферії міста
	Нове функціональне призначення				
1	Торговельна		•		•
2	Розважальна		•		
3	Рекреаційна	•		•	
4	Культурна	•	•	•	
5	Ділова		•		
6	Виробнича				•
7	Історична	•			
8	Екологічна			•	•
9	Спортивна				•
10	Житлова	•		•	
11	Наукова				•
12	Освітня	•	•		

Регенерація промислових територій із зміною їх функціонального призначення означає повернення втраченої життєдіяльності частинам міста, запуск нового функціонуючого механізму і включення його у сформовану

містобудівну ситуацію, оживлення неживого, надання нового сенсу старим речам. Було визначено принципи регенерації промислових територій у зв'язку із зміною їх функціонального призначення:

- *Принцип доцільності*
- *Принцип екологічності*
- *Принцип раціональності*
- *Принцип комплексності*
- *Принцип гармонізації*
- *Принцип єдності та підпорядкованості*
- *Принцип багатofункціональності*
- *Принцип історичності*
- *Принцип новизни*

Принцип доцільності полягає в правильному визначенні нового функціонального призначення промзон і, власне, в доцільності регенерації території в обраному напрямку. Із розвитком міста його функціональні зони змінюють своє місце розташування, а архітектурні об'єкти залишаються і мають бути перепрофільовані під нову функціонально-планувальну структуру міста. Варто знайти відповідь на питання про доцільність регенерації промзони в тому чи іншому напрямку, доцільність залишати чи руйнувати оболонку старого виробничого комплексу.

Принцип екологічності полягає в дотриманні санітарно-гігієнічних і природо естетичних вимог до нового містобудівного простору. З точки зору архітектури це означає оптимальну орієнтацію фасадів, використання екологічних матеріалів, енергозберігаючих систем, зелених фасадів тощо[8].

Принцип раціональності означає вибір оптимального варіанту регенерації, із застосуванням мінімуму ресурсів та інвестицій для досягнення максимального ефекту. Цей принцип також означає максимальне використання залишків споруд промзони, з подальшим їх перепрофільуванням під нове функціональне призначення. Такий підхід дозволяє зекономити на новому будівництві, використовуючи існуючий каркас, за винятком тих ситуацій, коли нове будівництво обійдеться дешевше ніж реконструкція існуючої забудови.

Принцип комплексності полягає в необхідності комплексного вирішення проблеми промзон, адже мова іде про масштабний об'єкт в системі містобудування.

Принцип гармонізації міського середовища полягає в тому що регенерація частини міста, в даному випадку промзони, відновлює життєдіяльність міста в повному обсязі, створює гармонійне середовище існування для людини.

Принцип єдності та підпорядкованості означає відповідність частин і елементів архітектурного середовища згідно з задумом архітектора, гармонійне співвідношення пропорцій створює враження єдиного цілого. Промислова територія після регенерації не повинна виглядати окремим, штучно вживленим елементом, вона має стати частиною єдиного простору міського середовища. Головною рисою принципу єдності є неподільність композиції, що унеможливорює сприйняття простору як суми декількох самостійних частин. В задумі архітектора повинна міститись конструктивна ідея, яка об'єднує всі елементи в єдине ціле. Виходячи із закономірностей візуального сприйняття повинен бути центр уваги – домінанта, що підпорядковуватиме собі всі інші деталі. Містобудівна ситуація диктує правила в кожному окремому випадку. Проект регенерації промзони може як підпорядковуватись загальному задуму архітектурного середовища навколо так і стати його домінантою[3].

Принцип багатофункціональності полягає в створенні багатофункціонального простору, що здатне вирішити численні вимоги і потреби людини. Сучасне місто шукає напрямки для свого розвитку і кожний не заповнений простір є надбанням і напрямком для розвитку. Так, промислова територія, що більше не функціонує, у зв'язку з нестачею земельних ресурсів, не може бути відведена лише для одного напрямку регенерації [7]. Новітні технології та грамотність архітектора дозволяють поєднати кардинально різні функції в одному просторі, це забезпечує економію території та задовольняє потреби людей.

Принцип історичності передбачає існування архітектури на протязі якогось періоду часу і цей факт повинен бути відображений в зовнішньому вигляді архітектурних споруд та просторі у вигляді історичних відбитків, нашарувань, створюючи таким чином міжчасове послання в майбутнє. Сюди також входить збереження пам'яток історії, архітектури тощо [5].

Принцип новизни вимагає від архітектора, як від творця пропонувати щось нове, до сьогодні невідоме, немає сенсу повторюватись в своїх рішеннях. Архітектор зобов'язаний розвиватися і розвивати свою справу, адже він не лише виконавець, не субпідрядна організація. Архітектор має створювати світові шедеври архітектури, або хоча б прагнути до цього, його задача полягає в естетичному відкритті світу, а шлях до цього через нестандартні нові підходи. Регенерація промзон не виключення, це лише нова задача, вершина для підкорення.

Список використаних джерел

1. Безродний П. П. «Архітектурні терміни: Короткий російсько-український тлумачний словник = Архитектурныетермины: Короткий русско-

- украинский толковый словарь/ За ред. В. В. Савченка. – 2-ге вид., випр. і допов. – К.: Вища шк., 2008. – 263 с.: іл. – Рос., укр.
2. Болотова М.П., Лейкина Д.К., Рыгалов В.А. Благоустройство промышленных предприятий. - М.: Стройиздат, 1980. - 115 с.
 3. Ким Н. Н. Промышленная архитектура. – М.: Стройиздат, 1979.-176 с.
 4. Матвеев Е.С. Промышленные зоны городов. - М.: Стройиздат, 1985. – 213с.
 5. Прибега Л. В. Народное зодчество Украины. Охрана и реставрация. – К:Будивельник, 1987.-100с.
 6. Супрунович Ю. О. Формування об'ємно-планувального рішення громадсько-торговельних комплексів на основі реновації промислових будівель / Ю. О. Супрунович // Сучасні проблеми архітектури та містобудування : наук.-техн. зб. / Київ. нац. ун-т буд-ва і архіт. - К. : КНУБА, 2006. - Вип. 16. - Бібліогр.: с. 352.
 7. Цайдлер Э. Многофункциональная архитектура. Пер. С англ. – М.: Стройиздат, 1988. – 151 с.
 8. Яковлевас-Матецкис К.М. Комплексное благоустройство промышленных предприятий. - Киев: Будивельник, 1980. - 284 с.

Аннотация

Аннотация: в статье описываются особенности регенерации промышленной территории в зависимости от ее нового функционального назначения, а именно: определены современные тенденции в выборе новой функции для промышленной территории, подлежащей регенерации, и факторы, влияющие на выбор нового функционального назначения промышленной территории. На основе анализа мирового опыта и исследования основных проблем, возникающих при регенерации промзон, были определены принципы регенерации промышленных территорий города в связи с изменением их функционального назначения. Также было рассмотрено регенерацию промзон, как часть инновационного развития города.

Ключевые слова: регенерация промышленной территории, принципы регенерации, промзона, архитектура.

Annotation

This article describes the features of the industrial area of regeneration, depending on its new functional purpose, namely to define contemporary trends in the choice of a new function for the industrial area to be regeneration, and the factors affecting the choice of a new functional purpose industrial area. Osnoveanaliza on international experience and research of the main problems in the regeneration of industrial areas were defined principles of regeneration of industrial areas of the city due to the change of their functional purpose. It also reviewed the regeneration of industrial areas, as part of the innovative development of the city.

Key words: regeneration of the industrial area, the principles of recovery, industrial zone, architecture.

ЗМІСТ

Авдеева М.С. ОСОБЛИВОСТІ ВРАХУВАННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ТРАДИЦІЙ ПРИ ПРОЕКТУВАННІ ПОСЕЛЕНЬ ЗА ЧОРНОБИЛЬСЬКОЮ БУДІВЕЛЬНОЮ ПРОГРАМОЮ.....	3
Авдеева Н.Ю. МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ПРОЕКТУВАННЯ ЖИТЛОВИХ КОМПЛЕКСІВ НА ТЕРИТОРІЯХ, НАБЛИЖЕНИХ ДО АЕРОПОРТІВ	9
Ароян А.С. ПРИНЦИПИ ОРГАНІЗАЦІЇ КРИТИХ МІСЬКИХ ПРОСТОРІВ	15
Бакулін С.А., Коєтира Н.О., Бакуліна В.М. ДОСЛІДЖЕННЯ КОЕФІЦІЕНТУ ЗАПАСУ ПАЛІ ПРИ УМОВІ ЗБІЛЬШЕННЯ СЕЙСМІЧНОСТІ ДІЛЯНКИ	19
Барабаш М.С. АРХІТЕКТУРНО-БУДІВЕЛЬНЕ ПРОЕКТУВАННЯ ОБ'ЄКТА БУДІВНИЦТВА НА ОСНОВІ МОДЕЛЮВАННЯ ЙОГО ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ	27
Батракова А.Г. КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ПРОГНОЗИРОВАНИЮ СОСТОЯНИЯ ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ГЕОРАДАРНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ	35
Бутик М.В. МІСТОБУДІВНІ УМОВИ РОЗМІЩЕННЯ АЕРОВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ АЕРОПОРТІВ	42
Василевський О.В. ГЕОМЕТРИЧНЕ ТА АВТОМАТИЗОВАНЕ ПРОЕКТУВАННЯ ТОРСОВИХ ПОВЕРХОНЬ	46
Васильченко В.І., Гетьман О.В. ТИПІЗАЦІЯ УКРАЇНСЬКОГО ДЕРЕВ'ЯНОГО БУДІВНИЦТВА ТА ЙОГО ІСТОРИЧНИЙ РОЗВИТОК.....	51

Дудка С.О.

ПРИНЦИПИ ТА ПРИЙОМИ ФОРМУВАННЯ ІНТЕР'ЄРІВ ПІДПРИЄМСТВ
ХАРЧУВАННЯ 56

Єпіхіна Д.В.

НАРОДНА КЕРАМІКА ОПШНІ ЯК ДЖЕРЕЛО ДЛЯ РОЗВИТКУ
УКРАЇНСЬКОГО ДИЗАЙНУ 62

Ковальов Ю.М., Косаченко В.Ю., Шинкарчук І.В.

РЕЗУЛЬТАТИ ОЦІНЮВАННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
ПАРКОВОЇ ЗОНИ У ЦЕНТРІ КИЄВА 68

Ковальов Ю.М., Косаченко В.Ю., Шинкарчук І.В.

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО СТИЛІСТИЧНОГО ОФОРМЛЕННЯ ПАРКІВ У
ЦЕНТРІ КИЄВА 75

Костюченко О. А.

АРТ-ЦЕНТРИ У ПРИСТОСОВАНИХ ПРИМІЩЕННЯХ. ПРОБЛЕМИ ТА
ПЕРСПЕКТИВИ 83

Лисюк І.А., Чемакіна О.В.

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА
ЦЕНТРУ РЕЛАКСАЦІЇ В АЕРОПОРТУ 89

Луцик О.А., Степанчук О.В.

ВПЛИВ ЕКОЛОГІЧНИХ ФАКТОРІВ НА РОЗМІЩЕННЯ СТАНЦІЙ
МІСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ 95

Мараховский А.А., Чемакина О.В.

НОН - ДИЗАЙН КАК ПОДХОД К ОРГАНИЗАЦИИ ГРУППОВОЙ РАБОТЫ
В ПРОЕКТНОЙ КОМАНДЕ 102

Михалевич В.В.

АРХІТЕКТУРА ХРАМУ ЯК КОМПЛЕКС ХРИСТІЯНСЬКОЇ СИМВОЛІКИ
У САКРАЛЬНОМУ МИСТЕЦТВІ СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ 106

Охотнік Є.В. студентка, Хавхун Г.М.

ОСОБЛИВОСТІ ДИЗАЙН-ПРОЕКТУВАННЯ ІНТЕР'ЄРУ ДИТЯЧОЇ
БІБЛІОТЕКИ 115

- Павленко Н.В.
УРАХУВАННЯ МЕХАНІЗМУ КОНТАКТНОЇ ВЗАЄМОДІЇ ПРИ РОЗРАХУНКАХ ДОРОЖНІХ ОДЯГІВ ІЗ ДИСКРЕТНИХ МАТЕРІАЛІВ . 122
- Палиєнко О.И.
ИНФОРМАЦИОННОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ ЗДАНИЯ В ПРОГРАММЕ САПФИР..... 129
- Пеньков В.О.
ОСОБЛИВОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДРОБЛЮВАНИХ ВУЛИЦЬ І ДОРІГ 135
- Першаков В.М.
ЕФЕКТИВНІ КОНСТРУКЦІЙ ПОКРИТТІВ КАРКАСНИХ БУДІВЕЛЬ 140
- Правдохін В.В., Корженевич Д.О.
ВИКОРИСТАННЯ ТРАДИЦІЙНИХ ТА НЕТРАДИЦІЙНИХ ЕКОЛОГІЧНИХ БУДІВЕЛЬНИХ МАТЕРІАЛІВ В АРХІТЕКТУРІ ТА ДИЗАЙНІ ІНТЕР'ЄРА..... 147
- Редько К.О., Кушнір А.І.
ТЕХНОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ВЛАШТУВАННЯ ВОДНИХ УСТРОЇВ НА САДОВО-ПАРКОВИХ ОБ'ЄКТАХ..... 152
- Ромашкіна М.А., Кір'язєв П.М.
ЕКО-АРХІТЕКТУРА: ІНТЕГРАЦІЯ ВІТРОГЕНЕРАТОРІВ В АРХІТЕКТУРУ БУДІВЛІ 164
- Ряпухін В.М., Нечитайло Н.О.
ВИЗНАЧЕННЯ КОРОТКОЧАСНОЇ І ДОВГОТРИВАЛОЇ МІЦНОСТІ АСФАЛЬТОБЕТОНУ ЯК ТЕРМОПЛАСТИЧНОГО МАТЕРІАЛУ 172
- Сазонова П.В.
ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ РЕКРЕАЦІЙНИХ ЕКОПОСЕЛЕНЬ (НА ПРИКЛАДІ ЗАХІДНОГО КРИМУ)..... 178
- Сираєва А.Н.
ОСОБЛИВОСТІ АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТЕХНОПАРКІВ 184

Солярська І.О.

АРХІТЕКТУРНА РЕПРИЗА ЛЮДСЬКОГО БУТТЯ..... 190

Трошкіна О.А., Калашнікова В.В.

КЛАСИФІКАЦІЯ ТЕМАТИЧНИХ ПАРКІВ..... 196

Трошкіна О.А., Нестерчук Ю.Ю.

ОСОБЛИВОСТІ ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПІШОХІДНИХ ЗОН .. 203

Трошкіна О. А., Унучко В. В.

ПРИНЦИПИ РЕГЕНЕРАЦІЇ ПРОМИСЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ МІСТАУ
ЗВ'ЯЗКУ ІЗ ЗМІНОЮ ЇХ ФУНКЦІОНАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ..... 209

Угненко Є.Б., Тимченко О.М.

УДОСКОНАЛЕННЯ МАТЕМАТИЧНОЇ МОДЕЛІ ПРОГНОЗУВАННЯ
ВИНИКНЕННЯ ҐРУНТОВИХ ЗСУВІВ 216

Шевченко Л.С.

ЕКОЛОГІЧНА СУТНІСТЬ ПАЛАЦОВО-ПАРКОВИХ КОМПЛЕКСІВ
ПОЛТАВЩИНИ СЕРЕДИНИ ХVІІІ-ХІХ СТОЛІТЬ..... 222

Юрченко В.А., Михайлова Л.С.

ЗАГРЯЗНЕНИЕ НЕФТЕПРОДУКТАМИ ПОЧВ В ЗОНЕ АЭРОПОРТОВ И
ПОЧВ ПРИДОРОЖНОГО ПРОСТРАНСТВА..... 227