

## КОНЦЕПЦІЯ ПІШОХІДНОЇ ЗОНИ ТА ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЯ В УКРАЇНСЬКОМУ ПРОСТОРИ НА ПРИКЛАДІ М. ОДЕСА (2021 р. – НИНІ)

**Кушнір О.П.**, студ. гр. А-355(МБ)

*Науковий керівник – Вахніченко О.В., канд. арх., доцент (кафедра Дизайну архітектурного середовища, Одеська державна академія будівництва та архітектури)*

**Анотація.** В статті розглянуто світовий досвід впровадження концепції пішохідної зони в містах-мільйонниках та можливість її реалізації в Україні. Проаналізовано актуальність створення пішохідної зони в історичній частині м. Одеса і розглянуто реалізацію проекту Одеської міської ради «Про організацію пішохідної зони у центральній частині м. Одеси у суботні, недільні та святкові дні» в 2021 р. Проведено соціологічне опитування серед молоді м. Одеса стосовно концепції пішохідної зони, наведено результати опитування.

**Актуальність теми дослідження.** Звільнення міських просторів від автотранспорту та їх перетворення на пішохідні зони є однією з найбільш актуальних тенденцій у сучасному міському плануванні. Україна, як і багато інших країн світу, стикається з викликами розвитку міських просторів у напруженому екологічному та економічному контексті. Тому дослідження концепції пішохідних центрів та їх реалізація в українському просторі, зокрема на прикладі м. Одеса, набуває великої актуальності. Вивчення даної теми дозволить зрозуміти як пішохідні зони можуть стати важливим інструментом вирішення проблем транспортної доступності, екологічної стійкості та розвитку культурного життя у містах. Огляд існуючого проекту дозволить виявити переваги і недоліки його реалізації, визначити можливі шляхи розвитку і вдосконалення концепції пішохідної зони у містах України.

Перед появою автомобілів пішоходи були головними учасниками міського життя. У ранніх поселеннях та середньовічних містах формувалися як торговельні, так і культурні центри, призначені переважно для пішоходів та верхової їзди. Ці перші пішохідні зони не були спеціально відведеними, а просто представляли собою вулиці зі збільшеною кількістю торговельних крамниць вздовж них. Вони були центром міського життя, де люди збиралися, щоб купувати та продавати товари, обмінюватися новинами, спілкуватися та цікаво проводити вільний час. З появою першого автомобіля у другій половині XIX століття, пішохідні зони зазнали значних змін. Насичені автомобілями міські вулиці вимагали більше місця для руху, що призвело до збільшення ширини проїзної частини дороги та зменшення площі, призначеної для пішоходів. Це спричинило зростання трафіку, загрози для безпеки пішоходів та загального погіршення якості міського середовища.

У відповідь на стрімкий розвиток автомобілізації та індустріалізації у другій половині XX століття виникла концепція «міста для людей». Її засновник, відомий французький архітектор і містобудівник Ле Корбюзьє, активно пропагував ідею розвитку міського простору, який відповідав би потребам людей, а не лише автомобільному транспорту. Ле Корбюзьє підкреслював важливість створення великих відкритих просторів для прогулянок та рекреації з урахуванням потреб усіх мешканців міста [1].

Даний концепт мав значний вплив на популяризацію пішохідних зон як важливого елемента міського планування. Розробка пішохідних зон в містах стала предметом дослідження серед низки видатних архітекторів та містобудівників по всьому світу. Наприклад, датський архітектор та містобудівник Йен Гел та його команда досліджували як вулиці та площі використовуються різними групами людей. Він є автором ідеї та головним виконавцем експерименту «Центральний Копенгаген», одного із найвідоміших прикладів міського планування. Мета експерименту полягала у тому, щоб створити більше привабливих та життєздатних міських просторів, сприятливих для пішоходів та велосипедистів, шляхом перетворення вулиць і площ Копенгагена. Експеримент «Центральний Копенгаген» став прикладом успішного застосування принципів людиноцентричного міського планування та

імпульсом для подібних ініціатив у багатьох інших містах світу. У своїй книзі «Міста для людей» Гел пропонує конкретні практичні рекомендації для покращення міського середовища, такі як створення широких тротуарів, реконструкція вулиць з урахуванням потреб пішоходів та велосипедистів, а також зелений благоустрій міст (рис. 1) [2].



Рис. 1. Торгівельна вулиця Строгет, м. Копенгаген, Данія

В українських містах з віковою історією, таких як Львів, Київ, Чернігів, Кам'янець-Подільський та інші, можна знайти збережені вулички та площі, які мають характер перших пішохідних зон. На вузьких вуличках, внутрішніх дворах та площах, призначених виключно для пішоходів, відбувалась культурна та торгівельна діяльність мешканців. Ці вулички, особливо в центральних частинах міст, можна розглядати як прототипи пішохідних зон, де головний акцент був на взаємодії людей та розвагах. Активного розвитку концепція пішохідних зон в сучасних містах України набула у другій половині ХХ століття, особливо після проголошення незалежності в 1991 р. Протягом останніх десятиліть в українських містах впроваджують різноманітні ініціативи та проекти реконструкції центральних вулиць та площ, спрямовані на створення привабливих та безпечних для пішоходів просторів. Одним з прикладів розвитку даної концепції в українському просторі є проект Одеської міської ради «Про організацію пішохідної зони у центральній частині міста Одеси у суботні, недільні та святкові дні», реалізований у 2021 р. Метою даного проекту було створення безпечного та комфортного для прогулянок простору, підтримка туристичного розвитку та збереження культурної спадщини міста [3].

Історія архітектури Одеси налічує понад два століття. Архітектурний образ міста був сформований під впливом різних культурних та архітектурних традицій, зокрема італійської, французької, української та грецької. Зокрема, історичний центр Одеси відомий своїми визначними спорудами у стилі класицизму та історизму, які відображають багатство і різноманіття архітектурних форм та деталей. Під впливом стрімкого розвитку міста та збільшенням автомобільного трафіку виникла проблема забруднення повітря та загроза безпеці пішоходів. Історичний центр Одеси зазнав прогресуючого процесу забруднення та руйнації фасадів історичних будівель від надмірних автомобільних викидів та шумів, а також ризик активної висотної забудови в межах центру. Надмірна кількість транспортних засобів суттєво заважає сприймати архітектуру міста її мешканцями та туристами. Варто зазначити, що всередині історичного центру Одеси існують сформовані культурно-туристичні, комерційно-активні зони в межах Приморського бульвару та частини Дерibasівської вулиці, але вони переважно зайняті припаркованими транспортними засобами тих, хто приїхав прогулятися ними (25%). Площа сформованих зон відносно мала, а пішохідний зв'язок між ними розірвано (рис. 2).

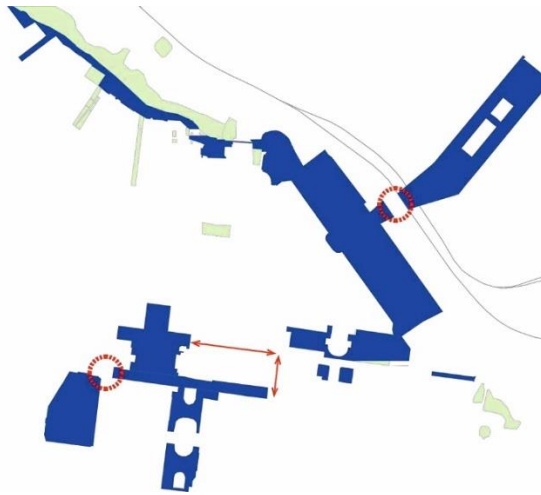


Рис. 2. Схематичне зображення існуючих пішохідних зон в м. Одеса, Україна

З метою створення комфортних умов для відпочинку одеситів і гостей міста 27 травня 2021 р. Виконавчий комітет Одеської міської ради прийняв рішення про обмеження руху транспорту у вихідні та святкові дні в історичному центрі Одеси. В межах проєкту було запроваджено декілька нових пішохідних зон та розширено існуючі зони для пішоходів. Таким чином, загальна площа даного проєкту охоплювала більшу частину історичного центру Одеси та перевищувала площу існуючої пішохідної зони в м. Львів. Були здійснені покращення у пішохідних зонах біля центральних площ міста та вздовж Приморського бульвару, повністю закрита для автомобільного руху Дерibasівська вулиця. Ці заходи включали у себе встановлення нових вуличних меблів для відпочинку, велопарковок, квіткових горщиків та багато іншого, що робило зони більш привабливими для пішоходів. Важливою складовою проєкту було розширення пішохідної зони біля Потьомкінських сходів, одного з найбільш відомих символів Одеси. Це дозволило забезпечити більше простору для туристів та місцевих мешканців, які бажають насолоджуватися панорамним видом на місто з вершини сходів. У робочі дні на цих вулицях зберігався звичайний графік дорожнього руху (рис. 3).

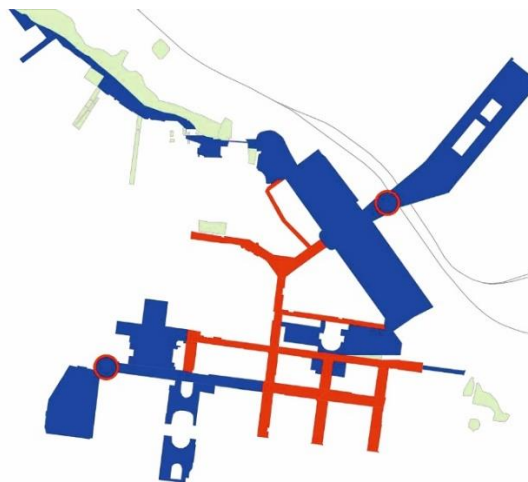


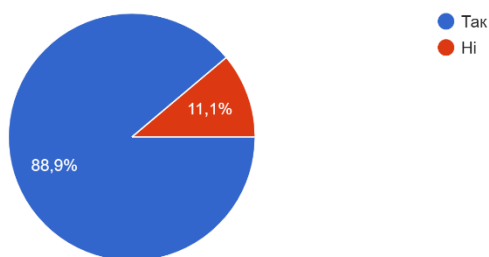
Рис. 3. Запроваджене розширення пішохідної зони в історичному центрі м. Одеса, Україна

Проєкт було тимчасово призупинено в грудні 2021 р. через зимові погодні умови. Повернення пішохідної зони було заплановано у перші вихідні березня 2022 р. Програма безпеки дорожнього року передбачала встановлення болардів – пристроїв для блокування проїзду автомобіля шляхом перекриття дороги за допомогою висувних та підйомних конструкцій. Вони мали б запобігти можливому пересуванню автомобільного транспорту в час обмеженого руху, що було частим явищем на пішохідних зонах впродовж реалізації проєкту у 2021 р. У зв'язку з військовим вторгненням РФ в Україну, проєкт було заморожено.

Станом на травень 2024 р. перспектива відновлення проєкту пішохідного центру у вихідні та святкові дні є невідомою.

В контексті статті було проведено коротке соціологічне опитування серед молоді м. Одеса. В опитуванні взяли участь 45 людей. Переважна більшість з опитованих часто відвідує історичний центр Одеси (55,5%) і приділяє увагу кількості транспорту на вулицях історичного центру (66,7%). Також звертає увагу на зовнішній вигляд будівель (71,1%) і вважає кількість озеленення на вулицях історичного центру Одеси недостатньою (42,2%). Було розглянуто варіанти графіків впровадження пішохідної зони та актуальність даного проєкту. (рис. 4)

Чи вважаєте Ви потрібним впровадження часткового (сб-нд) чи повного пішохідного центру в історичному центрі Одеси?  
45 відповідей



Серед варіантів графіків впровадження пішохідного центру оберіть той, що влаштовує Вас найбільше:  
45 відповідей

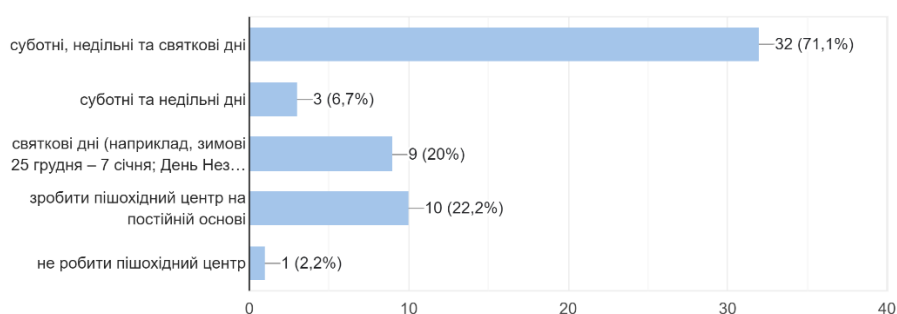


Рис. 4. Результати соціологічного опитування

**Висновки та результати.** В статті було досліджено світовий досвід розвитку концепції пішохідної зони та її розвиток в українському контексті на прикладі м. Одеса. Концепція пішохідної зони демонструє важливість розвитку комфортних просторів з урахуванням потреб усіх мешканців міста: пішоходів, велосипедистів, автомобілістів тощо. Було виявлено, що комплексний підхід до проектування з урахуванням пішохідної інфраструктури, зелених зон та велоінфраструктури сприяють активному способу життя та знижують транспортне навантаження у центральній частині міста. Розглянуті успішні приклади реалізації пішохідної зони в європейських містах можуть слугувати цінним досвідом для впровадження даної концепції і в українських. Проведене соціологічне опитування дозволило підтвердити актуальність впровадження концепції пішохідної зони в українських містах.

#### Література:

1. Ле Корбюзьє. Архітектура ХХ ст (1970) / Переклад з французької В. Зайцева та В. Фрязінова. М.: Прогрес, 1977. 303 с.
2. Йен Гел. Міста для людей (2010) / Переклад з англійської О. Любарської. К.: Основи, 2018. 304 с.
3. Проєкт рішення Виконавчого комітету Одеської міської ради «Про організацію пішохідної зони у центральній частині міста Одеси у суботні, недільні та святкові дні», 2021. [Електронне джерело] режим доступу: <https://omr.gov.ua/ru/news/223449>