

СТВОРЕННЯ ЄДИНОЇ ПІШОХІДНОЇ ЗОНИ ПО ВУЛИЦІ ДІДРІХСОНА В ОДЕСІ¹Овсянкін О.П.,

metrika2003@gmail.com, ORCID: 0009-0002-6131-3062

¹Носаль С. С.,

nosalstepan58@gmail.com, ORCID: 0009-0001-6904-7611

¹Одеська державна академія будівництва та архітектури

Анотація. Стаття присвячена можливості реновації вулиці Дідріхсона з метою створення громадського простору з урахуванням усіх наявних проблем вулиці та прилеглих територій навчальних закладів. Основною ідеєю статті є: створення пішохідної зони, на базі сучасних студентських містечок світу. Впровадження нових функцій на територіях навчальних закладів, грамотне розроблення містобудівної та архітектурно-планувальної структури за допомогою реновації та реабілітації територій, що призведе до припливу студентів і буде візитною карткою для всіх інститутів, розташованих уздовж вулиці Дідріхсона. У статті представлено особливості проектування та реновації пішохідних зон і вулиць, виявлено основні проблеми вулиці та кварталу, наведено рішення для їх розв'язання, виявлено переваги історичного студентського кварталу. Наведено приклади проектів студентських Кампусів і пішохідних вулиць у світовому досвіді.

В результаті реконструкції пішохідна зона вулиці Дідріхсона в центрі Одеси може стати центром суспільного життя інститутського кампусу, завдяки таким покращенням, як: створення унікального дизайну студентського простору; розвиток культурного середовища; розвиток громадської інфраструктури; сучасний благоустрій території – створення єдиної «зеленої зони», яка з'єднає усі навчальні заклад.

Головним результатом статті є організація інклюзивного входу до корпусу АХІ ОДАБА з вулиці Дідріхсона.

Ключові слова: реновація; реконструкція; пішохідна вулиця, кампус; громадський простір; рекреаційне середовище; студентський квартал; інклюзивність.

Актуальність дослідження. Особливу роль у відкритих міських просторах можна виокремити пішохідним вулицям, залежно від розташування, функціонального складу та типу в структурі міста вони служать місцями тяжіння для молоді та студентів і створюють сталий розвиток міського середовища, як середовища для комфорту відвідувачів: для повноцінної реалізації людських здібностей і природних можливостей людині необхідний рух, як духовний, так і фізичний.

Поряд із міським середовищем, яке швидко розвивається, сучасний рівень розвитку транспортної інфраструктури дає змогу безперешкодно та швидко дістатися до потрібної точки винятково на транспорті, але й роль пішохідного руху залишається незмінно високою. Однією з найважливіших проблем формування міського середовища нині є поділ потоків руху, а також складні екологічні проблеми, які, своєю чергою, мають бути пов'язані в містобудівних завданнях.

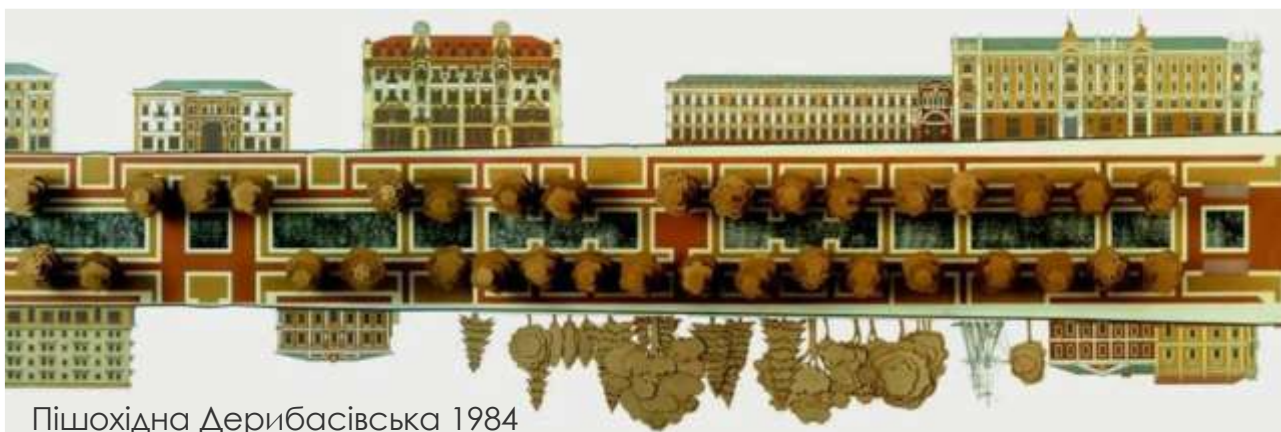
Формуванням відкритих міських просторів повинен займатися архітектор. При цьому має враховуватись широкий спектр вимог до формування простору: соціально-функціональні, технічні, санітарно-гігієнічні, естетичні, економічні, психологічні, етнокультурні та інші. У мінливому і ускладненому динамічному розвитку умов проектування часто немає можливості отримати всю необхідну інформацію щодо формованого простору; або під тиском різних чинників доводиться вирішувати швидкоплинні завдання для задоволення кількох вимог, ігноруючи інші.

Архітектор зобов'язаний відшукувати функції і властивості простору, які найбільшою мірою задовольняють усім вимогам, інакше виходять, що залишаються на довгий термін площі, де немає місця людині, вулиці з інтенсивним рухом, що розрізають навколишню забудову, вулиці з неправильним розподілом потоків руху тощо.

Постановка проблеми. Для більшості великих міст України сьогодні характерними ознаками є високий рівень автомобілізації, несприятлива екологічна обстановка, низька якість міського архітектурного середовища, не облаштованість пішохідних просторів, відсутність комфортних громадських транзитів.

Незважаючи на це, соціально-економічні, культурні перетворення, що відбуваються зараз у містах, підвищили активність суспільного життя міст, і, як наслідок цього, зростає потреба в безпечних громадських пішохідних просторах.

Аналіз сучасних досліджень та публікацій. У сучасній українській урбаністиці та теорії архітектури проводилися дослідження, присвячені організації руху пішоходів і формуванню в містах пішохідних зон. У 70-ті роки склалася ідея комплексної реконструкції та збереження історичних центрів міст, створення громадських просторів у них замість пріоритету зв'язки «житловий масив – промзона», що існував раніше. Одеса привернула увагу своїм проектом «Пішохідної Дерибасівської» (рис. 1).



Пішохідна Дерибасівська 1984

Рис. 1. Проект «Пішохідна Дерибасівська».

До складу колективу увійшли художники Євген Оленін, Е.І. Пасховер, Є.А. Розенблюм, архітектори Генріх Топуз, який розробив його наукове обґрунтування, Я.К. Волченко, також брали участь архітектори Л.Л. Роменський та Д.Л. Потія.

До цього проекту вулиця Дерибасівська була проїжджою. Там ходили тролейбуси і було два ряди руху. Ініціативна група архітекторів, художників створила достатньо цілісний і гармонійний проект пішохідної зони Дерибасівської. Головне, що змогли реалізувати з цього проекту – це зробили Дерибасівську пішохідною вулицею (березень 1984 року). Середина проїжджої частини мала стати громадською зоною з лавками і міні-зонуванням – цього не реалізували. У проекті заклали ідеї кількох скульптурних композицій, що відображають історію Одеси, її літератури та міські легенди. Пізніше, одну з цих ідей втілили в життя у вигляді знаменитого «12-го стільця» [1] (рис. 2).



а)



б)

Рис. 2. а) Скульптура «12-й стілець» ; б) Пішохідна Дерibasівська. Фото 2014-го року.

Проводилися експерименти з тимчасової зміни проїжджих частин доріг на пішохідні. Один з таких експериментів зробили представники «Інституту міста», у рамках якого звільнили провулок Віце-адмірала Жукова від припаркованих автівок і перетворили його на пішохідний простір, обладнаний за нормами комфортного міста. На час експерименту тут з'явилися інформаційні стенди, зручні лавочки, стільці, газони і дерева в діжках [2] (рис. 3).



а)



б)

Рис. 3. Провулок Віце-адмірала Жукова під час експерименту «Окупай Жукова». Фото 2016-го року.

Нині з переходом від централізованого планування і розподілу ресурсів до ринкових відносин і самоврядування громад, появою ринку нерухомості в Україні відбулися і відбуваються значні економічні, соціальні, містобудівні перетворення. Змінилася система фінансування, посилилося соціальне розшарування суспільства, інтенсивніше протікають інноваційні процеси, змінюється архітектурний вигляд, удосконалюється система управління містом.

Законодавчо закріпилася територіальна самостійність і місцеве самоврядування. Контроль над розподілом і споживанням міських ресурсів тепер повністю забезпечується міською владою. У зв'язку з цим необхідна нова методична і нормативна база для формування в містах загалом і в історичному центрі, зокрема системи громадських пішохідних просторів. Системний цільовий підхід до створення комфортних пішохідних просторів можна простежити лише в обласних центрах.

Мета і завдання дослідження. Метою цього дослідження є вивчення можливості перетворення структури вулиці Дідріхсона на пішохідну зону, яка стала б єдиним громадським простором «Інститутського Кварталу».

Виклад основного матеріалу. Вулиця Дідріхсона (до 1938 року – Староінститутська, Інститутська) розташована в Приморському районі міста і тягнеться від вулиці Мечникова до вулиці Дюківська (рис. 4).

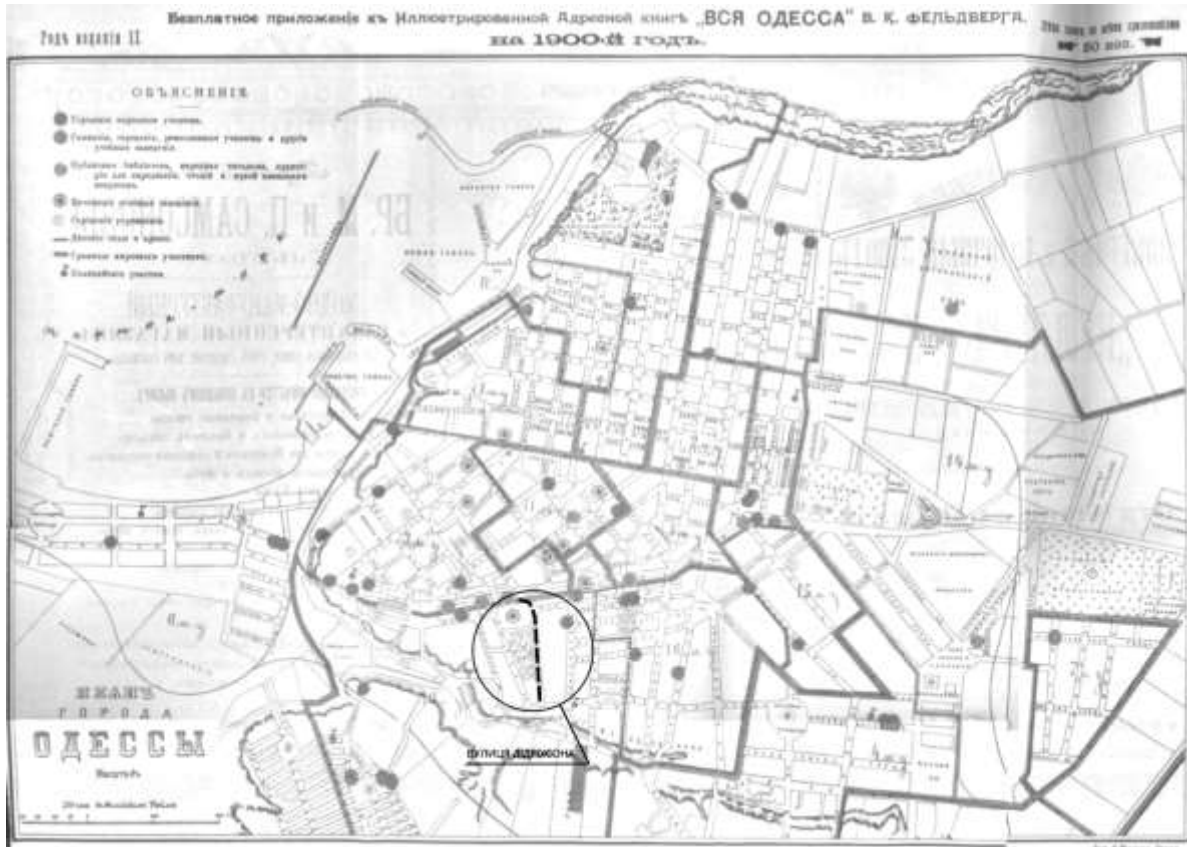


Рис. 4. Розташування вулиці, що досліджується, на мапі Одеси на 1900-й рік.

Стара назва «Інститутська вулиця» виникла у зв'язку з тим, що тут (на розі з вулицею Мечникова) у першій половині XIX століття була розташована будівля та сад Інституту шляхетних дівчат (нині – будівля Одеського національного морського університету).

Дідріхсон Василь Федорович (1851-1930), в честь якого потім була перейменована вулиця, український фізик-механік, один із творців електричної лампочки, працював старшим механіком Одеського телеграфу і прожив на цій вулиці понад 50 років [3].

На ній розташовані вищі навчальні заклади: Одеська Національна Морська Академія, Одеська Державна Академія Будівництва та Архітектури, на розі з вулицею Мечникова – Одеський Національний Морський Університет.

Характеристика дійсного стану вулиці представлена на Схемі опорного плану (рис. 5).

Потрібно відзначити дуже вдале розташування вулиці в міському середовищі. З двох боків ця вулиця забезпечена доступністю міського транспорту та є єдиною пішохідною віссю, яка могла б з'єднати спільним простором чотири ЗВО Одеси. Вона може стати громадсько-рекреаційною зоною, яка пов'язала б простори навчальних закладів комфортним середовищем.

Також на вулиці Дідріхсона існують пам'ятки архітектури [4; 5] (рис. 6, 7, 8).



Рис. 5. Схема опорного плану вулиці Дідріхсона.



Рис. 6. «Особняк Яловікова» (1890 р., арх. Бернардацці А. І.). Фото 2021-го року.



Рис. 7. «Будинок Амбелікопуло» (1880 р.р., арх. Бернардацці А. І.). Фото 2021-го року.



Рис. 8. Судно-механічний факультет ОНМА, арх. інж.-арх. Бернардацці А.І., підрядник: Ожинський Л.С., 1902-1954 р.р. Фото 1900-го року.

Незважаючи на явні переваги, наразі вулиця та прилегла територія потребує уваги. Основним недоліком є те, що вся вона зайнята припаркованими автомобілями (рис. 9), що істотно ускладнює транзит вулицею. Більш того, саме припарковані на тротуарі та вздовж проїжджої частини автомобілі завадили проїзду пожежного транспорту під час пожежі в корпусі АХІ ОДАБА 25 травня 2017 року [6].

Перепад вулиці (від. Мечников до Дюковської) становить: 19 м.; ухил – у бік вул. Дюковської (рис. 10).

Інклюзивність простору досить умовна. Наприклад, територія ОДАБА для маломобільних груп населення доступна лише з боку вул. Ніщинського. А деякі корпуси (наприклад корпус АХІ) зовсім недоступні для відвідування маломобільних громадян.

Велоінфраструктура не врахована зовсім. Відсутні велодоріжки та стоянки велосипедів. Хоча використання сучасних безмоторних засобів транспорту найкраще для загальної маси відвідувачів ЗВО.



Рис. 9. Припарковані автомобілі на проїзній частині та тротуарі. Фото 2023-го року.

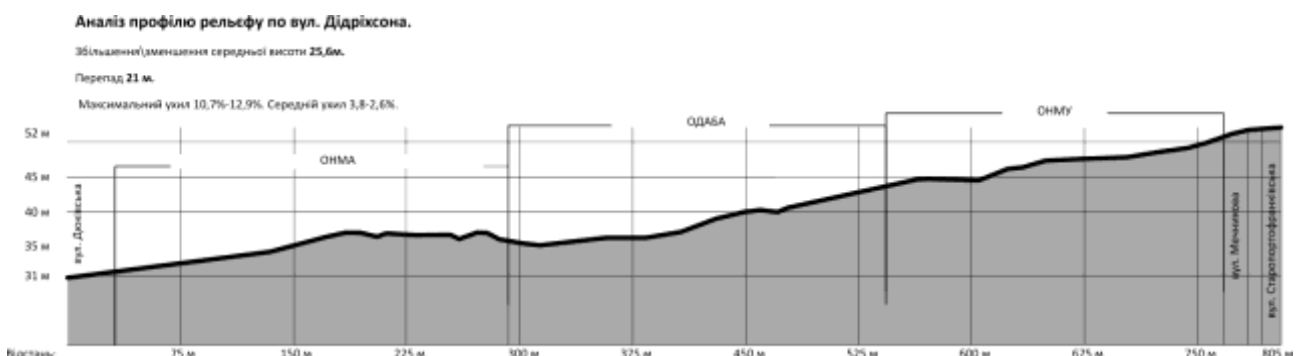


Рис. 10. Профіль рельєфу по вулиці Дідріхсона.

Ще на межі XIX-XX ст. відомі архітектори почали бити на сполох з приводу небажаної трансформації міського середовища під впливом технічного прогресу. Проблеми, що виникли, змусили фахівців і органи управління проводити реконструкцію відкритих просторів. Зі збільшенням транспортних потоків постало питання про розширення проїжджої частини. Якщо в нових районах проблема не стояла так гостро, то в історичній і центральній частині це призводило до погіршення пішохідного руху. Збільшення інтенсивності руху призвело до розташування простору під землею або над землею з невдалими, довгими переходами особливо для маломобільного населення міста.

При цьому ігнорується досвід багатьох поколінь, забувається принцип сучасної філософії архітектури – мірою всіх речей має бути людина. Пішохідні вулиці є історично сформованим логічним розвитком вулиць. Вони наповнюються безліччю камерних просторів, що слугують місцями тяжіння людей. Рішення, що застосовуються в облаштуванні пішохідних вулиць, виявляють і акцентують увагу на особливостях ландшафту і культурно значущих моментах. Усі ці компоненти дають змогу скласти чіткий поведінковий сценарій перебування і руху пішохода.

Зі зростанням якості середовища – зростає кількість відвідувачів.

На сьогоднішній день розвиток пішохідних просторів є одним із пріоритетних завдань для формування комфортного академічного середовища. За допомогою додаткових пішохідних зв'язків формується рекреаційна зона середовища, яка складається зі скверів, парків, алей, пішохідних вулиць тощо. Своєю чергою, самі пішохідні вулиці починають перетворюватися на «пішохідні системи», що складаються з кількох пішохідних вулиць або їхніх частин.

Виконавши ці, на перший погляд, нескладні умови, людина набуває можливості вибору способу пересування містом без шкоди для особистого комфорту. Безумовно, система пішохідних вулиць є кроком на шляху до формування комфортного міського середовища. Інтеграція різної функціонально-планувальної організації робить такі вулиці затребуваними і допомагає розвинути центральну частину міста. Розвиток транспортної системи та вплив її на пішохідне середовище. Зі збільшенням автомобілізації населення постає питання про реконструкцію транспортної мережі, особливо в центральній частині міста, де часом буває неможливо це зробити: розширення дороги, збільшення паркувальних місць позначається на пішохідній безпеці та комфорті руху. Крім того, одна з важливих проблем великих міст – це екологічний фактор.

Архітектор зобов'язаний відшукувати функції і властивості простору, які найбільшою мірою задовольняють усім вимогам, інакше виходять і залишаються на довгий термін площі, де немає місця людині, вулиці з інтенсивним рухом, що розрізають навколишню забудову, вулиці з неправильним розподілом потоків руху тощо.

Враховуючи прилеглі ЗВО вздовж вулиці Дідріхсона, та наявність нових відкритих просторів в «Інститутському кварталі», надає можливість створення сучасного студентського кампусу. Прикладами якого можуть слугувати кампусу у світовому досвіді [7] (рис. 11).



Рис. 11. Приклади університетських кампусів у світовому досвіді: а) Кампус Сінгапурського університету технології та дизайну; б) Дельфтський технологічний університет у Голандії; в) Кампус Віденського університету.

Беручи все це до уваги, пішохідна вулиця, розташована в центральній частині сформованого «Інститутського кварталу», є найкращим вирішенням таких проблем, як:

- безпека і комфортність руху пішоходів;
- пішохідна вулиця, що служить як основний транзит пішохідного руху, являє собою економічно вигідне розташування;

- вулиця як визначна пам'ятка міста притягує туристичні потоки і може слугувати візитною карткою ВНЗ, району та міста.

Раціональна організація руху не мислиться без зміни статусу вулиці. Тепер вулиця визнається багатофункціональним простором, а не тільки місцем концентрації транспортного потоку. Пріоритетом стає створення максимально комфортних умов для руху людей, а не автомобілів, за дотримання вимог безпеки для всіх учасників руху. Таким чином, вдосконалення пішохідних комунікацій обрано пріоритетним напрямком міських перетворень. Розвиток пішохідних вулиць міст відіграє важливу роль у формуванні комфортного та безпечного середовища для людини [8].

Переваги пішохідних вулиць:

- створення більш спокійного та безпечного середовища;
- створення умов для прогулянок, відсутність транспортних засобів;
- створення найповніших можливостей для заходів, зібрань, вистав або занять на відкритому повітрі;
- можливість регулювати міський рух і поліпшити міську структуру (створення вулиць, що відповідають характеру пішохідного руху).

Наявність пішохідного простору є невід'ємною ознакою сучасного кампусу. Він виконує безліч різних функцій і бере участь у формуванні транспортно-пішохідного середовища. Для подальшого розвитку та функціонування пішохідної вулиці мають бути застосовані такі принципові вимоги:

- чіткий поділ руху (пішохідного та автомобільного);
- дії, спрямовані на створення пішохідної вулиці, мають враховувати громадську думку;
- слід передбачити необхідний благоустрій – малі архітектурні форми, скульптури, озеленення, освітлення, реклама;
- необхідно за можливості забезпечити прямий зв'язок із місцями паркування, які мають бути віддалені від пішохідної вулиці на відстань 100-200 м; Та така можливість є (наприклад, із вул. Ніщинського)
- має бути забезпечена безпека пішохідного руху під час пересування до будь-якого об'єкта, що знаходиться на пішохідній вулиці;
- має бути передбачено захист від несприятливих погодних умов;
- необхідна організація стоянок таксі поблизу пішохідної вулиці;
- слід враховувати зручний і швидкий зв'язок із громадським транспортом;
- використання транспортних засобів на пішохідній вулиці має бути пов'язане зі стимулюванням тих видів діяльності, які сприяють інтенсифікації пішохідного руху;
- необхідно передбачити можливість розвитку сфери розваги та розвитку (тимчасові виставки, театральні та естрадні вистави та ін.), а також утримувати в порядку наявні забудови (ремонт, оновлення та оформлення фасадів тощо);
- передбачувані можливі зміни в пішохідній вулиці мають бути пов'язані з нинішніми і майбутніми її функціями. При цьому треба намагатися припускати, щоб вони були економічно виправдані;
- необхідно вивчати вимоги відвідувачів пішохідної вулиці, які відвідують її без певних цілей (незапланований, необов'язковий пішохідний рух).
- структура (зміст) пішохідної вулиці має бути гнучкою, щоб реагувати на зміни, які виникають у ній, залежно від змін, які можуть наставати за наявних умов у міському центрі [7].

Раціональним було б розробити єдиний дизайн-код вулиці, який виділяв би її серед інших туристичних місць і був самобутнім стилем кварталу [10].

Пішохідні доріжки: визначені та безпечні маршрути для пішоходів, позначені яскравими кольорами або покриттям [9].

Освітлення: гарне освітлення для безпеки пішоходів, включно з вуличними ліхтарями та світловими покажчиками.

Вуличні меблі: лавки, урни, велосипедні стоянки та інші елементи (виконаними в єдиному стилі), що сприяють комфорту і зручності пішоходів.

Зелені насадження: дерева, чагарники, квіти та інші рослини, щоб створити приємну атмосферу і забезпечити тінь та охолодження. Для позначення саме пішохідної вулиці доцільним є розміщення нових насаджень на колишній проїжджій частині.

Інформаційні знаки: покажчики напрямку, інформаційні таблички та інші засоби для допомоги пішоходам в орієнтації [2].

Безбар'єрне середовище: через те, що рельєф вулиці Дідріхсона і ділянок уздовж неї досить складний, необхідно враховувати фактори інклюзивності простору. Потрібно забезпечити зручний доступ для людей з обмеженими можливостями, включно з пандусами, підйомниками та іншими засобами.

Мистецтво та дизайн: вуличне мистецтво, скульптури, фонтани та інші елементи, які надають вулиці мистецького вигляду що стимулюють творче бачення у студентів. Дизайн-код пішохідної вулиці може бути розроблений з урахуванням місцевих умов, потреб спільноти та сучасних тенденцій у містобудуванні. Також розробка єдиного дизайн-коду могла б стати темою для студентських конкурсів чи дипломних робіт Архітектурно-Художнього Інституту.

В результаті вивчення та аналізу принципових вимог, було представлено об'ємно-просторове рішення щодо влаштування інклюзивного входу до корпусу АХІ ОДАБА та реконструкції фасаду (рис. 12).

Висновки. Реконструкція пішохідної зони вулиці Дідріхсона в центрі Одеси може справді привернути увагу і стати центром суспільного життя інститутського кампусу. Ось кілька можливих покращень, які могли б зробити цю зону справді привабливою:

1. Створення унікального дизайну: дизайн-код, який вищезгаданий, може бути використаний для створення привабливого, функціонального і надихаючого простору.

2. Розвиток культурного середовища: організація заходів, виставок, концертів та інших культурних заходів на вулиці Дідріхсона може привабити більше людей і створити живу атмосферу.

3. Розвиток інфраструктури: додавання кав'ярень, ресторанів, магазинів та інших об'єктів громадського харчування та розваг може зробити цю зону більш привабливою для відвідувачів.

4. Поліпшення зелених насаджень: створення паркових зон, фонтанів, скульптур та інших елементів природи і мистецтва може надати вулиці Дідріхсона особливого шарму. Також розглядається можливість створення єдиної «зеленої зони», яка з'єднає відкриті паркові простори навчальних закладів.

Важливо врахувати думку місцевих жителів, студентів та інших зацікавлених груп під час планування реновації, щоб забезпечити, що зміни відповідатимуть їхнім потребам. Потрібно зазначити, що створення пішохідних просторів загалом благотворно впливає на загальне середовище, підвищуючи їхній комерційний рівень [11].

Така реновація не тільки зробить вулицю Дідріхсона визначною пам'яткою в центрі Одеси, але також може послужити поштовхом для загальної реновації району та стати місцем, що тішитиме студентів і викладачів, жителів і відвідувачів міста.



a)



б)



в)



Рис. 12. Приклад організації інклюзивного входу до корпусу АХІ з боку вул. Дідріхсона.
Автори: арх. О. Овсянкін, арх. С. Носаль. 2024-й рік.

Література

- [1] Як архітектори хотіли змінити Дерibasівську до 200-річчя Одеси: забудова Літнього театру та пішохідний бульвар. URL: <https://uc.od.ua/news/urbanism/1199701>.
- [2] Урбаністичний експеримент в Одесі: два дні Окупай Жукова. URL: <https://mayak.org.ua/news/the-urban-experiment-in-odessa-two-days-in-zhukov-photo-video/>.
- [3] Вулиця Дідріхсона, Історична справа. URL: <https://odportal.com.ua/uliza/06/didrihson.html>.
- [4] Архітектурна фото база. Перелік будівель, Одеса, вул. Дідріхсона. URL: <https://photobuildings.com/list.php?uid=250>.
- [5] Передумови створення єдиного студентського кварталу в межах вулиць Дідріхсона, Мечникова, Ніщинського та Дюківської. URL: <http://spd.knuba.edu.ua/article/view/295302>.
- [6] Пожежа в ОДАБА, корпус АХІ. URL: <https://www.048.ua/news/1664813/v-odessegorit-stroitelnaa-akademia-obnovlaetsa-dobavleno-foto>.
- [7] Кампус: відкритий студентський простір. Сучасний підхід до університетської освіти. URL: <http://urbanua.org/dosvid/zakordonni-pryklady/370>.
- [8] Стоп, машина. 12 великих міст, де будуть заборонені автомобілі. URL: https://texty.org.ua/articles/78826/Stop_mashyna_12_velykyh_mist_de_budut-78826/.
- [9] Проектування міських територій. Серія «Міське будівництво». Підручник, частина 1. ХНУМГ ім. О. М. Бекетова. 2018. 334 с.
- [10] Дизайн-код, як спосіб культурної трансформації міста. URL: <https://www.culturepartnership.eu/ua/article/policy-brief-16>.
- [11] Сторожук С. С. Принципи рекреаційного використання депресивних господарських територій приморських міст (на прикладі міста Одеси): дис. канд. арх.: 18.00.04. КНУБА. Київ, 2019. 249 с.
- [12] Шерер, Дж. (2001) Міська екологія, інновації в житловій політиці та майбутнє міст: на шляху до стійкості в місцевих спільнотах. Дисертація (доктор філософії), Інститут сталого транспорту Університету Мердока.
- [13] Чікетто, Серджіо (1997). "Вплив на довкілля від реалізації схеми пішохідної доступності". Транспортні дослідження, частина D: Транспорт і навколишнє середовище. DOI: 10.1016/S1361-9209(96)00016-8.
- [14] Посацький Б. С. Основи урбаністики: В 2 ч. Ч. II. Розпланування та забудова міст. Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2001. —244 с.
- [15] Розенблум Є., Суєтін С. Пішохідна Дерibasівська в Одесі/ Архітектура СРСР. 1988. № 1. - 38-45 с.

References

- [1] How architects wanted to replace Deribasovskaya for the 200th anniversary of Odessa: development of Summer Theater and pedestrian boulevard. URL: <https://uc.od.ua/news/urbanism/1199701>.
- [2] Urban experiment in Odessa: two days Occupy Zhukov: <https://mayak.org.ua/news/the-urban-experiment-in-odessa-two-days-in-zhukov-photo-video/>.
- [3] Didrikhson Street, Historical information. URL: <https://odportal.com.ua/uliza/06/didrihson.html>.

- [4] Architectural photo base. List of buildings, Odessa, st. Didrichson. URL: <https://photobuildings.com/list.php?uid=250>.
- [5] Prerequisites for the creation of a single student quarter within the streets of Didrikhson, Mechnikov, Nishchinsky and Dyukovskaya. URL: <http://spd.knuba.edu.ua/article/view/295302>.
- [6] Fire in the Odesa State Academy of Architectural Construction, building of the Architectural Art Institute. URL: <https://www.048.ua/news/1664813/v-odesse-gorit-stroitelnaa-akademia-obnovlaetsa-dobavleno-foto>.
- [7] Campus: open student space. A modern approach to university education. URL: <http://urbanua.org/dosvid/zakordonna-pryklady/370>.
- [8] Stop, car. 12 major cities where cars will be prohibited. URL: https://texty.org.ua/articles/78826/Stop_mashyna_12_velykyh_mist_de_budut-78826/.
- [9] Designing urban areas. "Urban construction" series. Textbook, part 1. Kharkov National University of Urban Economy named after O. M. Beketova. 2018. 334 p.
- [10] Design code as a way of cultural transformation of the city. URL: <https://www.culturepartnership.eu/ua/article/policy-brief-16>.
- [11] S. S. Storozhuk. Principles of recreational use of depressed economic territories of coastal cities (on the example of the city of Odessa): dis.: 18.00.04. Kharkov National University of Urban Economy named after O. M. Beketova. Kyiv, 2019. 249 p.
- [12] J. Scherer, (2001) Urban ecology, housing policy innovation and the future of cities: towards resilience in local communities. Dissertation (Doctor of Philosophy), Murdoch University Institute for Sustainable.
- [13] Cichetto, Sergio (1997). «Environmental impact from the implementation of a pedestrian accessibility scheme». *Transportation Studies: Transportation and Environment*. DOI: 10.1016/S1361-9209(96)00016-8.
- [14] Posatsky B. S. Fundamentals of urbanism: In 2 parts. Part II. Planning and development of cities. - Lviv: National. Lviv Polytechnic University, 2001. —244 p.
- [15] E. Rosenblum, S. Suetin. Pedestrian Deribasovskaya in Odessa / *Architecture of the USSR*. 1988. № 1. 38-45 p.

CREATION OF A SINGLE PEDESTRIAN ZONE ON DIDRICHSON STREET IN ODESA

¹Ovsyankin O.P.,

metrika2003@gmail.com, ORCID: 0009-0002-6131-3062

¹Nosal S. S.,

nosalstepan58@gmail.com, ORCID: 0009-0001-6904-7611

¹Odesa State Academy of Civil Engineering and Architecture

Abstract. The article is devoted to the possibility of renovation of Diedrichson Street in order to create a public space taking into account all the existing problems of the street and the adjacent territories of educational institutions. The main idea of the article is: creation of a pedestrian zone on the basis of modern campuses of the world. Introduction of new functions on the territories of educational institutions, competent development of urban planning and architectural-planning structure through renovation and rehabilitation of territories, which will lead to the influx of students and will be a calling card for all institutions located along Diedrichson Street. The article presents the peculiarities of the design and renovation of pedestrian zones and streets, identifies the main problems of the street and the neighbourhood, provides solutions to solve them, identifies the

advantages of the historical student quarter. Examples of projects of student campuses and pedestrian streets in the world experience are given.

As a result of reconstruction the pedestrian zone of Diedrichson Street in the centre of Odessa can become the centre of social life of the institute campus, due to such improvements as: creation of unique design of student space; development of cultural environment; development of public infrastructure; modern landscaping of the territory - creation of a single "green zone", which will connect all educational institutions.

It also explores the possibility of creating a new attraction in Odessa, which will attract not only students and teachers, but also just visitors to the new space, which will probably become one of the new centres of popularisation of education and culture.

The main result of the article is the organisation of an inclusive entrance to the AHI building of OSAEA from Diedrichson Street.

Keywords: renovation; reconstruction; pedestrian street, campus; public space; recreational environment; student quarter; inclusivity.