

Поковба А.І.

студентка,

Ужгородський національний університет

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНО-ПІШОХІДНОГО РУХУ НА МІСЬКИХ ПЛОЩАХ З ПЕРЕВАГОЮ ДЛЯ ПІШОХОДА

20 століття характеризується збільшенням транспорту, що призвело до збільшення кількості та ширини доріг, весь міський простір заповнили авто, а також площі почали використовувати, як розв'язки та транспортні вузли.

На сьогоднішній день, роль автомобіля в житті людей значно збільшилася, тому й кількість авто станом на 2016 рік сягає 202 автівки на 1000 жителів, а лідером по Україні стало місто Київ – 353 авто на 1000 людей.

Вулиці міст обмежені за площею, тому потрібно регулювати кількість авто на дорогах. Для цього потрібно збільшити кількість громадського транспорту та створити для нього окрему смугу руху. Приватний транспорт не в змозі перемістити таку ж кількість людей з точки А в точку Б, як громадський, а місця автобус чи маршрутне таксі займає набагато менше ніж якщо б кожна особа їхала приватним автомобілем.

Також розвантажити місто допоможе використання підземного простору, тобто створення підземних парковок. Часто водії залишають автівки на площах, вздовж доріг, чим перешкоджають руху пішоходів.

Третій спосіб – це влаштування велодоріжок через все місто або хоча б в центральній його частині. Це дозволить замінити частину автомобілів на дорогах велосипедами. Велосипед – це екологічний транспорт, а при даному рівні автомобілізації ще й більш швидкісний, так як не потрібно стояти в заторах.

Автомобілі є причиною забруднення повітря, вони викидають у повітря CO₂, який шкодить жителям міста та впливає на клімат по всій планеті. До основних джерел викидів парникових газів у світі входять:

- Електроенергетика (33%);
- Транспорт (27%);
- Промисловість (20%);
- Житловий сектор (12%);
- Сільське господарство (7%).

Автомобілі на другому місці по забрудненню атмосфери. Тому так важливо знизити кількість авто в місті.

Міська площа – це замкнутий простір, створений переважно для зустрічей людей або масових зібрань, виступів. Зараз же більшість площ через рівень автомобілізації втратили своє первинне значення. Насамперед пішохід головний на площах міста, тому площі повинні проектуватися саме під нього.

З 70-х років вчені почали досліджувати міські площі, як невід'ємний елемент міста. Європейські міста активно проводили реконструкції площ. Реконструкція проводилася за одним із основних принципів – історичної наступності. Принцип полягає в збереженні історичних пам'яток, збереження обличчя міста та відповідність нової забудови до існуючої.

Крім організації транспортного руху на площах, потрібно організувати рух пішоходів, тобто створити умови для безпечного та зручного пересування. Міські площі треба підлаштувати під маломобільних груп населення. Суттєву роль грає дизайн середовища, який змушує людей повертатися в те середовище знову і знову.

Отже, щоб організувати рух на площах з перевагами для пішоходів, в першу чергу потрібно розвантажити простір від авто, для цього можна використати підземний простір, а також створити комфортні умови для руху та перебування пішоходів. Пішходизація площі допоможе повернути їй первинну функцію соціального магніту.

Решетар М.М.

студент,

Ужгородський національний університет

ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЙНОЇ АРХІТЕКТУРИ

В історії архітектури розрізняють «стару», «нову» і «сучасну архітектуру». «Стара» архітектура являє собою архітектуру епохи рабовласницького ладу й феодалізму. У рабовласницьку епоху виникли архітектурні стилі древнього світу (Древній Єгипет, Древня Греція й Древній Рим). В епоху феодалізму розрізняють архітектуру середньовіччя й нового часу. У середньовічній архітектурі одержали розвиток візантійський, романський і готичний стилі. Архітектура нового часу створила свої архітектурні стилі: Ренесанс (Відродження), бароко, рококо. Архітектурний класицизм увінчався стилем ампір.

У кожен епоху з'являлися будинки й споруди, у яких характерний для неї стиль проявлявся особливо яскраво. Такий будинок ставав пам'ятником архітектури певного стилю.

Рекреаційна архітектура знайшла своє вираження в тріаді: праця – відпочинок – перебування, проголошеної французьким архітектором Ле Корбюз'є. Нерозривність цих функцій відбилася у взаємопроникненні архітектурних середовищ відпочинку, праці й побуту.

Розвиток архітектурного середовища відпочинку на різних історичних етапах визначався рекреаційними потребами людини. Рекреаційні потреби людини приймали різні форми протягом всієї історії розвитку людства.

Первинним середовищем відпочинку було житло; суспільні будинки й споруди формувалися залежно від розвитку громадського життя людей. Місто, пригород, регіон, країна, світ визначали просторове середовище відпочинку людства.

Архітектурне середовище відпочинку древнього світу – епоха зародження зодчества Древнього Єгипту, Древньої Греції й Древнього Рима. Архітектура древнього світу сформувала уявлення про основні типи споруд – від рядових житлових будинків до монументальних суспільних споруд і комплексів;