



Посібник з вуличного дизайну м. Києва

2015 рік





1. Преамбула	7
Вступ	8
Мета, завдання	12
Галузі застосування посібника	17
2. Користувачі міського простору	19
3. Етапи трансформації міського простору	25
4. Громадський простір в місті. Ознаки та характеристики	29
Рівність у праві використання	30
Безпека	31
Задоволення первинних потреб	34
Чистота	36
Розмаїття видів діяльності	36
Комфортний мікроклімат	38
Естетичність	41
5. Пріоритети в міському просторі	47
Пішоходи	48
Велосипедисти	50
Громадський транспорт	52
Автомобільний та моторизований транспорт, що рухається	59
Автомобільний та моторизований транспорт, що стоїть	60
6. Рекомендації щодо розвитку складових міського простору	61
Вулиці	62
Площі	73
Набережні	77
Рекреаційні зони	81
Озеленені території	87
7. Рекомендації щодо розвитку велосипедної інфраструктури міста	93
8. Елементи міського простору	101
Елементи територій загального користування	102
Тротуар	102
Пішохідна зона	102
Пішохідні переходи	105
Місця для паркування	109
Зупинки громадського транспорту	113
Елементи дорожньо-транспортної інфраструктури	117

Елементи велосипедної інфраструктури	117
Елементи навігації	130
Елементи благоустрою	136
Санітарне утримання та сміттєвидалення	136
Інформаційні вивіски на фасадах будівель	141
Об'єкти зовнішньої реклами в місті	155
Зовнішнє освітлення вулиць	214
Підсвічування фасадів	219
Тимчасові споруди	219
Літні кафе і тераси	219
Громадські вбиральні	223
Тимчасові споруди для ведення підприємницької діяльності	227
Малі архітектурні форми	233
Фонтани	233
Вуличні меблі	233
Арт-об'єкти у міському середовищі	239
Елементи озеленення	242
9. Механізм управління	246
10. Участь міської громади в облаштуванні міського простору	252
11. Рекомендації щодо внесення змін та доповнень до існуючої нормативної бази	255
12. Термінологія	257
13. Інформаційна таблиця. Інтерактивна таблиця з прикладами проектних рішень	261
14. Бібліографія	265
15. Бібліотека типових конструкцій, елементів	267



Фото: Сергій Пономаренко

1. Преамбула

Вступ

Мета, завдання

Галузі застосування посібника

ВСТУП

● Код міста

Київ – столиця, унікальне старовинне місто з потужним потенціалом для організації комфортного для проживання міського середовища: багатою історико-культурною спадщиною (архітектурними та археологічними заповідниками; храмовими комплексами та церквами; численними музеями; шістьма тисячами гектарів цінної забудови історичного центру та іншими пам'ятками історії та архітектури, з яких 51 має міжнародне значення за визначенням ЮНЕСКО); розвиненою системою зелених зон, що налічують близько 60 парків, в тому числі 41 об'єкт природно-заповідного фонду; безцінним водним резервом – акваторією р. Дніпро протяжністю 30 км. Головна вулиця Києва є найкоротшою і одночасно найширшою головною вулицею в Європі, а

Місто відчуває дефіцит облаштованих місць для відпочинку.
Фото: Євгенія Швець



Пішохідний міст через Дніпро – найдовшим пішохідним мостом.

● Потенціал

Місто, сформоване за європейськими стандартами на базі такого потужного ресурсного потенціалу, безперечно буде центром тяжіння для населення всієї країни, успішним та процвітаючим. Однак, не зважаючи на це, сьогодні, за даними соціальних опитувань, Київ не відповідає критеріям «міста, комфортного для життя».

Сучасний Київ XXI століття – динамічне місто зі швидкими темпами територіального росту та житлового будівництва, стрімким збільшенням кількості населення, а отже, новими більш високими запитами щодо якості середовища проживання.

● Управління

Неефективне управління міськими територіями, низький рівень залучення громади до облаштування міського простору, прийняття рішень, що не враховують інтереси мешканців міста, а особливо маломобільних груп (осіб з інвалідністю, людей з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітних жінок, людей похилого віку та батьків з дитячими візками) – все це призводить до зниження якості життя населення, а відповідно, рівня і темпів розвитку міста в цілому.

● Пріоритети

Облаштування міського громадського середовища (вулиць, площ, набережних та рекреаційних зон), тобто місць щоденного користування населенням, має стати пріоритетним напрямком містобудівної політики Києва, а міський простір має розвиватися на таких засадах, як рівність у праві використання, безпека, чистота, розмаїття видів діяльності, комфорт, естетичність тощо. Натомість в останні десятиліття проблеми, що характерні для розвитку відкритих громадських просторів нашого міста, наполегливо ігноруються.

● Ринковий підхід

Так, формування суспільного простору Києва відбува-



Фото: Юрій Рябко

ється стихійно, без чітко визначеної стратегії та пріоритетів розвитку. Ринковий підхід до планування міського простору призвів до появи сукупності окремих, не пов'язаних між собою будівель – як житлових (часто без вирішення їх прибудинкової території), так і комерційних (численних торговельних та торговельно-розважальних центрів).

Важливе для людини відчуття «людського масштабу», що враховує людину у якості нового орієнтиру для розвитку міста, сьогодні часто втрачається у нових житлових мікрорайонах: прагнення максимального прибутку шляхом ущільнення забудови призводить до будівництва житлових будинків «поза середовищем», тобто без передбачених нормативними документами місць для відпочинку мешканців (спортивних та ігрових майданчиків), озеленення та місць для паркування приватних автомобілів. Житлові райони перетворюються на монофункціональні «спальні райони» без відповідних громадських просторів у їх структурі, що призводить до щоденного виїзду його жителів вранці до місць прикладання праці, а ввечері – у зворотньому напрямку, що супроводжується величезними автомобільними заторами.

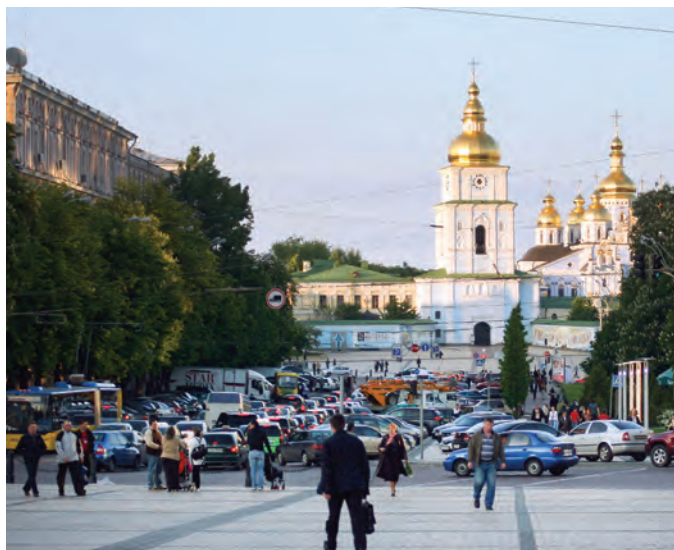
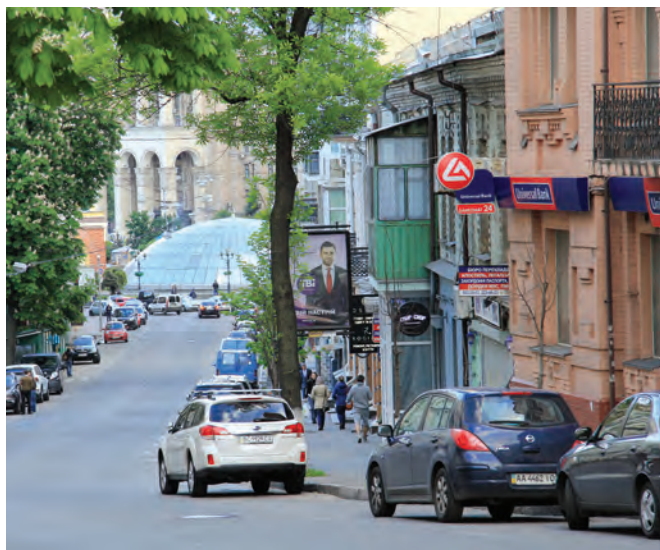
● Міське середовище

Сформоване міське середовище Києва не може задоволь-

нити потреби його користувачів та ігнорує їхні індивідуальні потреби. Так, вулиці та площі вирішуються без урахування потреб маломобільних груп населення: відсутні пандуси, у той час, коли є велика кількість вертикальних перешкод (бордюрів, сходинок тощо); немає спеціальних велосипедних доріжок, але є велика кількість припаркованих на тротуарі приватних автомобілів; вулиці та площі майже не пропонують пішоходам жодних вуличних активностей та переповнені стихійно розташованими кіосками та об'єктами вуличної торгівлі, рекреаційні зони не облаштовані відповідним чином, перші поверхи будинків не використовують в повній мірі наявний ресурс для розміщення закладів обслуговування. Все це призводить до того, що жителі Києва проводять вільний час не на відкритих територіях, а в торговельних та розважальних центрах або просто вдома – перед телевізором чи комп'ютером.

● Автомобілізація міста

Значні проблеми створюють наслідки підвищення рівня автомобілізації у місті. Активний автомобільний рух на вулицях майже повністю витісняє з них суспільну функцію; хаотично припарковані на тротуарах приватні автомобілі перешкоджають вільному руху пішоходів, а центральна частина міста є транзитною зоною для автомобілів. При цьому, проектними рішенням зазви-



Транспорт поступово витісняє суспільне життя з міста. Фото: Юрій Рябко, Олена Черненко

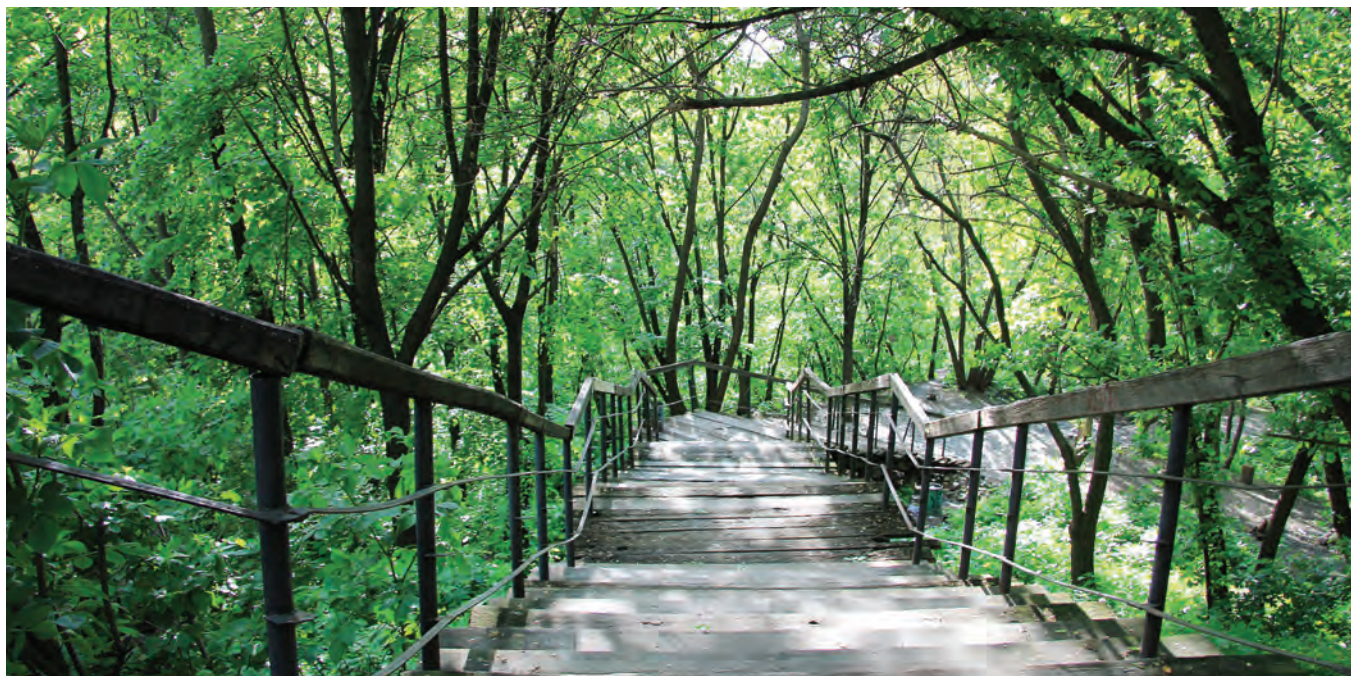
чай передбачається механічне розширення проїжджих частин за рахунок зменшення озелених смуг та пішохідних тротуарів, що вказує на те, що пріоритетним у сучасному Києві є рух приватних автомобілів, а не інтереси пішоходів та велосипедистів.

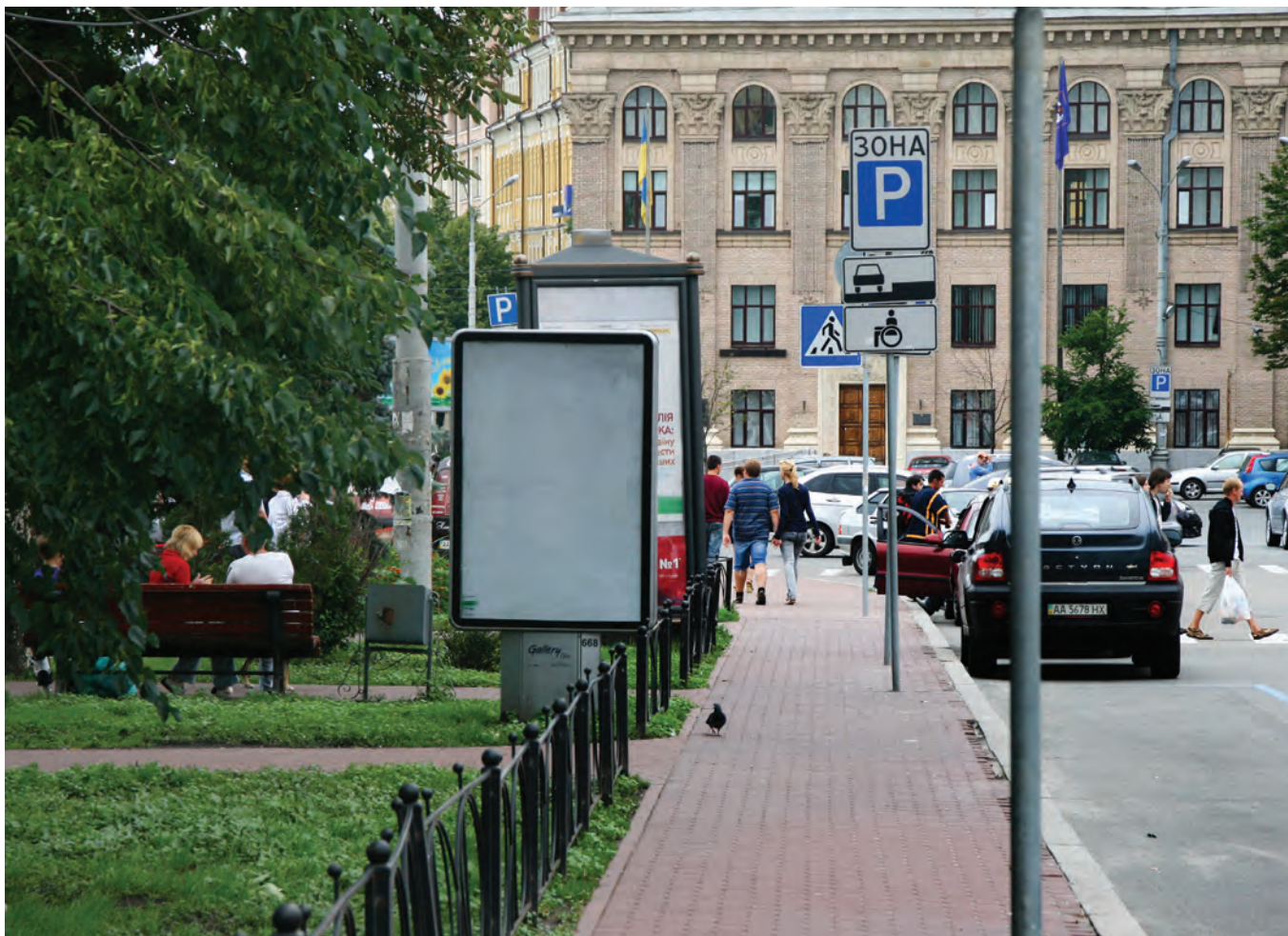
Впливає на зазначені процеси також низький рівень розвитку громадського транспорту (автобусної, тролейбусної, трамвайної мережі та метрополітену), що знижує мобільність населення міста та поглиблює проблему зазорів на дорогах; практика формування перехоплюючих парковок на периферії міста та на в'їзді до центральної його зони тільки починає свій розвиток у Києві.

Фото: Олена Черненко

● Рекреаційні зони

Рекреаційні зони міста є важкодоступними: до них складно дістатися не тільки пішки, але й громадським транспортом, а їх використання ускладнюється відсутністю внутрішньої інфраструктури та активностей, організованих відповідним чином. На міських набережних у переважній більшості не створені відповідні умови для комфортного відпочинку населення: деякі з них відрізані від житлових масивів потужною транспортною артерією, що не дозволяє вільно дістатися до них; на інших влаштовано сходи, але зовсім не передбачені пандуси для маломобільних груп населення, що ускладнює підхід до води; майже всі набережні мають спільні риси – занедбану або зовсім відсутню інфраструктуру біля води (пішохідні доріжки, лави, освітлення тощо).





Однією з основних проблем є захламленість міського простору візуальним сміттям

Все це не дозволяє користуватися городянам тим потужним природним ресурсом, який має місто.

● Зовнішній вигляд міста

Великою проблемою також є «візуальне сміття», яке переполює місто: рекламні щити та вивіски, несанкціоновано розміщені тимчасові споруди, неправильно підібране надмірне (або навпаки, недостатнє) вуличне підсвічування – все це перешкоджає потоку пішоходів та значно погіршує зовнішній вигляд міста, візуально змінюючи простір. При цьому на вулицях майже відсутні засоби вуличної навігації, що так необхідні для зручного користування та координування у громадському просторі, особливо для маломобільних груп населення.

Не менш важливою є якість будівельних матеріалів, що застосовуються для організації громадського простору, – дуже часто вона є надто низькою для того, щоб такий «благаустрій» можливо було підтримувати у належному вигляді довше одного сезону, а отже таке міське середовище не може вважатись комфортним для людей.

● Якість життя

В місті, де створені умови для вільного, комфортного та безпечного пішохідного та велосипедного руху мешканців, сформовані атрактивні місця для їх відпочинку та занять спортом, проживає здоровіше населення, оскільки життя за схемою «квартира-машина-офіс-машина-квартира» значно погіршує стан здоров'я.

Отже, якщо за основу ідеології розвитку Києва взяти ключові принципи, наведені у Стратегії розвитку міста Києва до 2025 р., а саме принцип, за яким «місто належить мешканцям», головним критерієм оцінки якості міського середовища стане забезпечення потреб населення. Запропонований посібник є першим кроком до розв'язання визначених проблем міста і пропонує як швидкі невитратні рішення з перетворення міського простору, так і повномасштабні заходи.

Обличчя будь якого міста – це його вулиці, площі та сквери. Від їхнього зовнішнього вигляду, складу та структури залежить сприйняття міста жителями та гостями. Місь-



Фото: Артем Слабинський

МЕТА ТА ЗАВДАННЯ ДОВІДНИКА

ке середовище визначає якісні показники рівня життя та здоров'я нації.

Розвиток міста суттєво залежить від політичних та економічних рішень, які приймаються владою. Таким чином, рішення щодо міського розвитку проходять шлях «зверху вниз», часто без участі громади, інтереси якої не беруться до уваги. Таким чином, люди отримують не ту структуру міста, яку очікують. В основу концепції «міста для людей» повинен бути покладений принцип «корисності кожного квадратного метру».

Метою посібника є створення рекомендацій щодо поліпшення міського простору, як максимально зручного і комфортного середовища для перебування людей, зміна пріоритетів розвитку міста на користь громади, перехід від вирішення окремих питань до системного підходу розвитку міста з урахуванням інтересів усіх його жителів.

Завдання:

- розробка рекомендацій щодо забезпечення безпеки жителів та гостей міста;
- розробка рекомендацій щодо зручного пересування містом громадян, в тому числі маломобільних

груп населення;

- розробка рекомендацій щодо облаштування зон відпочинку та дозвілля;
- розробка рекомендацій щодо використання принципів універсального дизайну на вулицях, міських площах, як місцях загального користування та вільного доступу до міських благ громадян, в тому числі маломобільних груп населення;
- розробка рекомендацій щодо стійкого розвитку міста, враховуючи перш за все потреби громадян;
- узгодження наданих рекомендацій із принципами економічної доцільності та ефективності;
- надання рекомендацій щодо змін у діючому законодавстві для втілення заходів, викладених у посібнику.

● Безпека в місті

Основними критеріями оцінки рівня безпеки громадян є кількість ДТП та травм, отриманих під час пересування містом. Тому зусилля для підвищення рівня безпеки жителів та гостей міста мають бути направлені перш за все на зміну пріоритетів в міському просторі – від транспорту до пішоходу. Київ швидко

розвивається, зростають нові житлові квартали, змінюється вигляд центральної частини міста. Яким має бути безпечне місто? Багато міст Європи та Америки, починаючи з кінця 90-х років XX століття поступово підвищують безпеку шляхом зміни пріоритетів в розвитку міст.

ЗАВДАННЯ:

- зміни зовнішнього вигляду вулиць, вуличної навігації для зручної орієнтації пішоходів у місті;
- дизайн елементів міського середовища має бути безпечним для пішоходів;
- зменшення швидкості руху транспорту, особливо поблизу зон відпочинку, закладів освіти, житлових кварталів шляхом встановлення обмежувачів швидкості;
- підвищення безпеки громадян через організацію зон для прогулянок та дозвілля в кожній частині міста;
- зменшення пріоритету автомобільного транспорту шляхом стимулювання розвитку велосипедної інфраструктури;
- зменшення транспортного навантаження на окремі частини міста шляхом обмеження в'їзду та пересування транспорту.

● **Мобільність в місті**

Поточні тенденції розвитку міста Києва свідчать про пріоритет транспортної інфраструктури. Місто щорічно

будує нові шляхи та розв'язки для ймовірного зменшення транспортних заторів, наземні автомобільні парковки – займають більшість територій тротуарів, кількість автомобілів щорічно зростає. Як результат, пішоходам незручно пересуватись містом, особливо центральною його частиною. Підземні переходи не обладнані для пересування маломобільних груп населення, тротуари заставлені машинами, а обладнаних зон для прогулянок та відпочинку майже не знайти.

Місто розташоване на декількох пагорбах, тому практично в кожному з районів міста є спуски та підйоми, долати які багатьом важко і незручно. Ситуація погіршується в зимовий період, коли до інших проблем пересування додаються засніжені та обмерзлі сходи, спуски та тротуари. Подібні обмеження змушують громадян пересуватись або власним транспортом, або проводити вільний час вдома.

ЗАВДАННЯ:

- розробка рекомендацій з ефективної та зручної вуличної навігації, яка була б простою та зрозумілою для всіх користувачів;
- забезпечення доступних, комфортних та зрозумілих засобів пересування для кожного користувача міського простору. Сюди входить пересування містом пішоходів, в тому числі маломобільних груп, велосипедистів, громадського транспорту, а також приватних транспортних засобів;
- забезпечення підвищення транспортної мобільності

Фото: Юрій Рябко





Фото: Юрій Рябко

завдяки запровадженню зручної навігації в міському просторі.

● Зони відпочинку

Активність міського життя суттєво залежить від наявності та якості облаштування зон відпочинку, які мають питому вагу в структурі міста поряд з вулицями та проїжджою частиною. Рівень облаштування зон відпочинку обумовлює рівень соціальної, суспільної та економічної взаємодії міської громади. Для стимулювання мешканців міста якомога більше проводити часу на вулицях, в парках, скверах, ходити пішки, місто має забезпечити громадян облаштованими зонами відпочинку.

При цьому важливою умовою є розвиток зон відпочинку не тільки в центральній частині міста, а й у «спальних» районах, які мають розглядатися, як місця для активного життя, роботи та відпочинку. Сьогодні існує стереотип щодо «спальних» районів, як місць, де люди проводять тільки вечірній час і частину вихідних днів. Як результат, периферійні райони міста щільно забудовуються житлом. Люди переважно працюють в центрі міста тому багато часу витрачають на транспорт. Це призводить до транспортного колапсу в системі міста та неефективного витрачання часу. Тому нова концепція розвитку міста має передбачати роз-

Широкі вулиці та бульвари «спальних районів» мають потужний рекреаційний потенціал.

Фото: Юрій Рябко

виток «спальних» районів де повинні формуватися зони для прогулянок, занять спортом та відпочинку, де люди можуть зустрічатися, спілкуватися та проводити вільний час.

ЗАВДАННЯ:

- рекомендації щодо збереження та розвитку зелених зон, як в центральній, так і в периферійній частині міста;
- забезпечення облаштування зелених зон міста для зручного та комфортного відпочинку громадян, враховуючи інтереси всіх категорій користувачів;
- рекомендації щодо комплексного розвитку спальних районів з урахуванням інтересів міської громади, пріоритетний розвиток інфраструктури периферійних районів, направлений на створення територій для комфортного життя, роботи та відпочинку.

● Універсальний дизайн



Розробка рекомендацій з втілення принципів універсального дизайну в місті для досягнення рівної участі в житті суспільства всіх груп громадян, в тому числі людей з інвалідністю.

Універсальний дизайн¹ – це дизайн предметів, оточення, програм та послуг, покликаний зробити їх максимально придатними для користування усіма людьми. Це економічно ефективний підхід, що задовольняє потреби всіх користувачів вже на початковому етапі розробки та проектування і виключає майбутні нераціональні витрати. Концепція універсального дизайну розглядає місто як єдиний безбар'єрний простір, доступний всім групам користувачів. Універсальний дизайн охоплює практично всі сфери застосування посібника – від планування вулиць, проїжджої частини, площ, переходів до архітектурних рішень, конструкцій та інших елементів міського середовища. Тому більшість рекомендацій посібника мають ґрунтуватися на загальних принципах універсального дизайну.

Вільний доступ до міських послуг передбачає вільне пересування містом, зручні та комфортні покупки у магазинах, сплату рахунків. Сучасні будівельні норми часто ігнорують потреби громадян, особливо маломобільних груп, тому мамам з дитячими колясками інколи неможливо дістатись до дитячих медичних закладів, а людям літнього віку чи людям з інвалідністю – до фінансових установ або магазинів через різного роду перешкоди – високі сходи, відсутність пандусів, поручнів, вузькі дверні отвори тощо.

ЗАВДАННЯ:

- створення загальних принципів побудови міста як безперешкодного простору для всіх громадян;

Фото: Юрій Мостовщиков



- забезпечення можливостей для пересування містом, підземними пішохідними переходами, переходами через проїжджу частину для всіх груп населення, включаючи маломобільні;
- забезпечення достатньої ширини, мінімально допустимої висоти тротуарів для пересування пішоходів, в тому числі маломобільних груп населення;
- забезпечення вільного доступу до торговельних, фінансових, соціальних, медичних та державних установ для всіх категорій громадян.

Універсальний дизайн для міського простору іноді може розглядатись, як основа для досягнення інших більш узагальнених цілей, наприклад досягнення стійкого розвитку міста. Втілення принципів універсального дизайну сприяє підвищенню естетичності, практичності міських споруд та міського середовища, підвищенню їх привабливості в очах громадян, а отже й заохочує користуватись цими благами. Принципи корисності та простоти використання, які мають бути покладені в основу планування, сприятимуть ефективному розвитку середовища та стійкому економічному зростанню міста.

● Сталий розвиток міста

Місто має дбати та підтримувати перш за все безпеку жителів та високу якість життя, при цьому важливою умовою залишається збереження природного середовища, природних ресурсів, а також підтримання екологічної рівноваги між економічним та суспільним розвитком міста.

ЗАВДАННЯ:

- досягнення життєстійкості міста, його здатності

швидко адаптуватися під мінливе середовище та зміну умов розвитку;

- створення позитивних соціально-економічних умов задля забезпечення постійного економічного зростання;
- забезпечення екологічного балансу між природним середовищем та економічною діяльністю громади;
- комплексне вирішення фінансових, соціальних, економічних та політичних проблем розвитку.

● Економіка в місті

Розвиток міст потребує суттєвих фінансових ресурсів. Втілення рекомендацій посібник також вимагатиме певної реконструкції міського простору, перепланування вулиць, площ та інших елементів міського середовища. Перелік рекомендацій, які містить посібник, є досить великим, тому процес трансформації міського простору найбільш ймовірно триватиме певний час. При цьому в основу кожної трансформації має бути покладений принцип економічної доцільності і ефективності. Під принципом економічної доцільності мається на увазі не мінімізація витрат, тобто застосування тільки найменш витратних рекомендацій, а поєднання стратегічного планування з принципом економічного ефекту. Мається на увазі ретельний прорахунок довготермінового ефекту від змін, які пропонуються з урахуванням перспектив розвитку міста в довготерміновому періоді та пріори-

економіка великих міст у майбутньому буде пов'язана не з рухом товарів та послуг, а з рухом інформації. Це обумовлює розвиток так званих «гібридних» міст, де інформаційні технології активно використовуються у міському просторі та органічно поєднуються з розвитком інфраструктури.

● Законодавство

Поточний стан розвитку законодавчої бази вимагає суттєвих змін у діючих будівельних нормах, низці інших законодавчих актів, які дозволяють застосовувати європейський досвід в процесі планування та створення комфортного міського простору.

ЗАВДАННЯ:

- аналіз законодавства України в галузях визначення протиріч між діючими нормами і рекомендаціями;
- пріоритетність необхідних змін у законодавстві.

В епоху глобалізації та швидкого розвитку інформаційних технологій розвитку великих міст перестає бути типовим або стандартним. Тому для забезпечення стійкого розвитку міста, задоволення довготермінових потреб у комфорті та безпеці потрібно якомога більше залучати глобальний досвід розвитку міст Європи та Америки, та постійно працювати над оновленням міста. Сподіваємось, що рекомендації довідник будуть постійно оновлюватись з урахуванням тенденцій розвитку великих міст.

Фото: Юрій Рябко



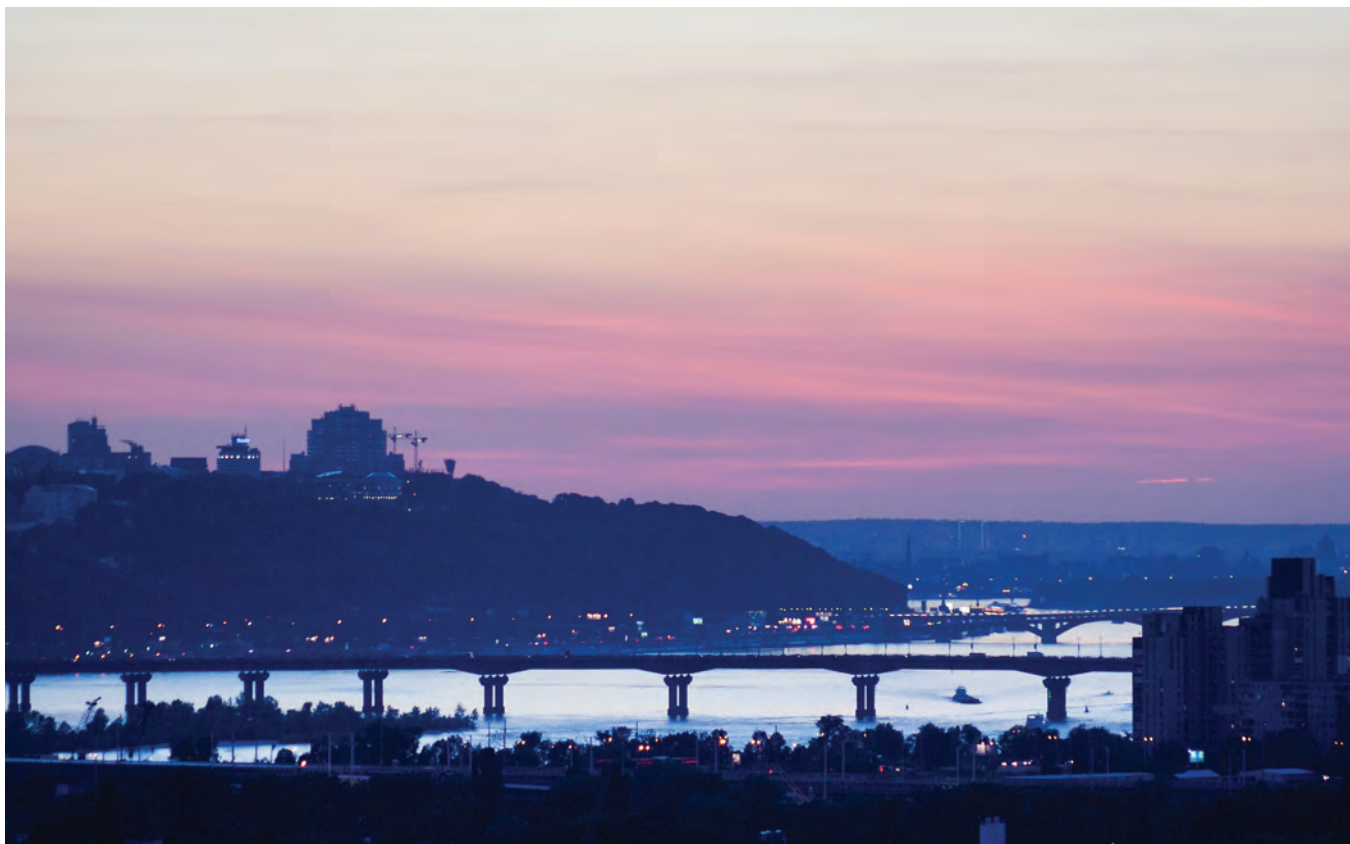


Фото: Юрій Рябко

ГАЛУЗІ ЗАСТОСУВАННЯ ПОСІБНИКА

Посібник є якісним стандартом, що визначає пріоритети у сфері розвитку міського простору та нормативні основи для формування сталих практик покращення міського середовища. Рекомендації посібника можуть бути застосовані як для нових проектів, так і для існуючих. Формування та розвиток міського простору об'єднує багато галузей діяльності – від нормативної до реалізації окремих невеликих приватних проектів. Тому посібник може стати у нагоді в таких галузях:

нормотворча діяльність – зміна, прийняття нових або поліпшення діючих підзаконних актів різного рівня, від рішень Київської міської ради, розпоряджень Київської міської державної адміністрації, наказів департаментів, положень до галузевих нормативів та стандартів діяльності тощо. Міська влада, яка задіяна у нормотворчому процесі, отримують зручний навігатор для розробки важливих для міста управлінських рішень;

планування – місто постійно розвивається, виникають нові житлові та ділові квартали, з'являються нові тран-

спортні розв'язки, рекреаційні зони, громадські об'єкти. Для уникнення хаотичного розвитку міського простору посібник міститиме низку практичних рекомендацій для містобудівників, проектувальників, інженерів, чиновників, забудовників щодо змін міського простору, світових тенденцій, а також можливих варіантів дизайну окремих складових міського середовища Києва;

управління та контроль за міським середовищем – за допомогою посібника органи влади всіх рівнів та фахівці комунального господарства зможуть відслідковувати зміни, порівнювати їх із рекомендаціями та вчасно вносити необхідні коригування. Корисним інструментом посібник стане для активістів та фахівців, які відстоюють європейські принципи побудови міста, застосування принципів універсального дизайну у міському середовищі та беруть активну участь у законодавчих та практичних змінах міського простору на користь міської громади. Також важливим є його застосування при реалізації профілактичних функцій міських інспекцій на всіх рівнях.



«Велодень» в Києві. Фото: Юрій Рябко



2. Користувачі міського простору



Громадський простір міста¹ (тут і далі див. розділ 12. Термінологія) – це місце взаємодії людей. Необхідно враховувати потреби всіх його користувачів² – пішоходів, водіїв, велосипедистів та пасажирів громадського транспорту. В умовах обмеженого простору вулиці, що спроектовані належним чином, – важливий економічний актив, який підвищує комфорт мешканців, привабливість міста, прибуток бізнесу та вартість нерухомості. Незважаючи на обмежені просторові ресурси вулиць, при належному їх проектуванні, вони стають ідеальним інструментом капіталізації як для приватного бізнесу, так і для комунальних установ.



Пересічному громадянину важко пересуватися містом, коли пріоритет наданий автомобілю, а громадський простір спроектовано без належної уваги до потреб всіх користувачів. Вулиця, яка не створює заторів для учасників дорожнього руху, не обов'язково є ідеальним міським простором.

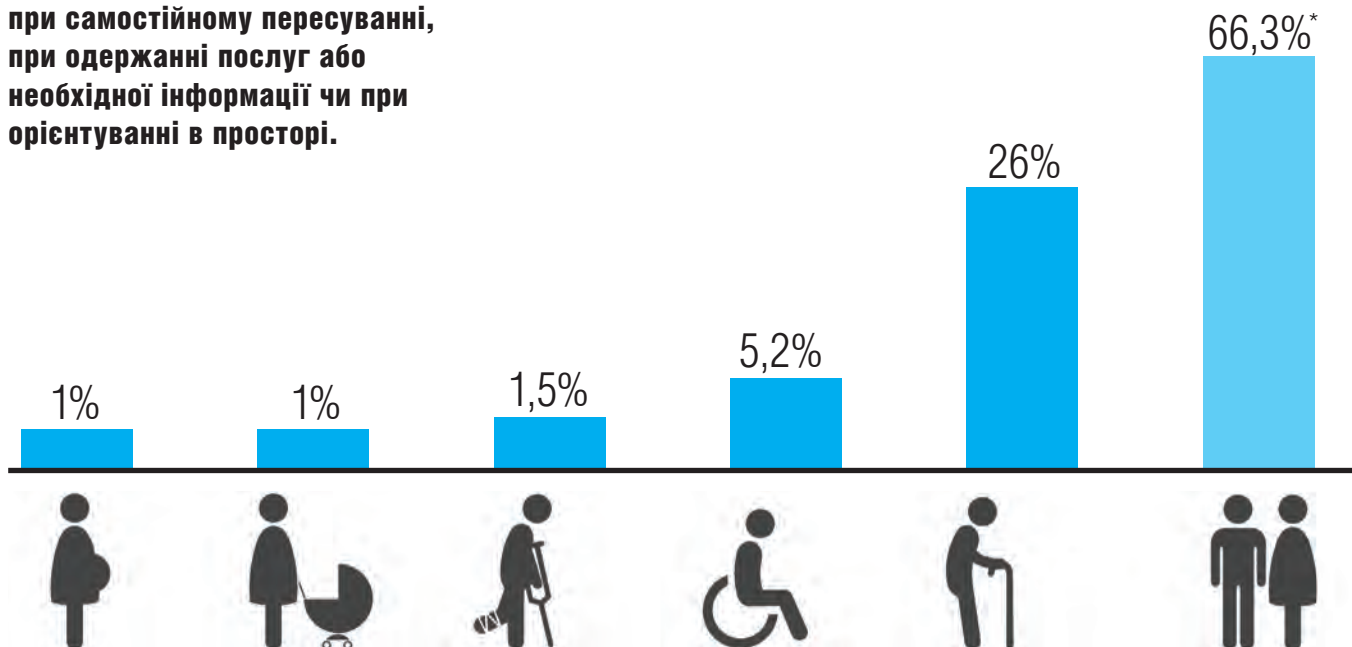
Потрібно акцентувати на тому, що частина людей в нашій країні не має змоги повноцінно та рівноправно брати участь у громадському, політичному, культурному та економічному житті свого міста.

Можливості маломобільних груп населення обмежені, і відповідальність за це великою мірою лежить на проектувальниках.

Згідно з останніми даними, маломобільне населення Києва складає третину від загальної кількості. Це – не тільки люди похилого віку та люди з інвалідністю, а й вагітні жінки, батьки з дитячими візочками, особи з тимчасовими порушеннями здоров'я.



Маломобільні групи населення³ – особи, що відчують труднощі при самостійному пересуванні, при одержанні послуг або необхідної інформації чи при орієнтуванні в просторі.



-  Вагітні жінки
-  Особи з візками
-  Особи з тимчасовими порушеннями здоров'я
-  Особи з інвалідністю
-  Особи похилого віку
-  Мобільне населення



В більшості країн Європи до маломобільних груп населення також відносять дітей дошкільного віку. В Києві їх налічується 86 тис. осіб.

*Дані Статистичного щорічника Києва за 2013 рік. Таблиці 16.6, 16.19, 21.15

Завдання проектувальника – створити універсальний простір, зручний для всіх людей, незалежно від віку, фізичних чи когнітивних можливостей. Це дозволить їм користуватися громадським простором без допоміжних чи адаптивних засобів або вузько спрямованих спеціалізованих рішень.

Таким чином універсальне (чи інклюзивне) проекту-

вання охоплює будь-яку ділянку громадського простору. Наприклад, ширший тротуар виявиться зручним як для людини в інвалідній колясці, так і для особи, що несе в руках валізи; відсутність сходинок зробить простір пристосованим як для людини з порушенням опорно-рухового апарату, так і для людини з дитячим візком.

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ УНІВЕРСАЛЬНОГО ДИЗАЙНУ*

Універсальне проектування – це концепція, яка виходить за межі питання доступності і пристосування міського середовища та будівель, охоплюючи також соціальні, культурні, економічні питання, і максимально сприяє об'єднанню людей з функціональними обмеженнями та без таких.

Принцип 1

РІВНІСТЬ У ПРАВІ ВИКОРИСТАННЯ

Принцип рівності та доступності середовища – надання однакових засобів для всіх користувачів з метою уникнення уособлення окремих груп населення. Дизайн має бути корисним та легким у сприйнятті та використанні для людей з різним рівнем можливостей.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- дизайн має враховувати, що продуктом будуть користуватися особи з різними фізичними чи когнітивними можливостями;
- забезпечувати для всіх рівні умови використання засобів;
- уникати будь-якого виділення груп користувачів чи «навішування ярликів»;
- недоторканість особистого життя, безпека і надійність, повинні бути доступні всім користувачам;
- дизайн має бути привабливим для всіх користувачів.

Принцип 2

ГНУЧКІСТЬ У КОРИСТУВАННІ

Дизайн має забезпечити широкий перелік індивідуальних налаштувань та можливостей з врахуванням потреб користувачів.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- дизайн має відповідати багатьом різним уподобанням і можливостям користувачів;
- користувач має сам обирати, в який спосіб він може скористуватися обладнанням;
- врахувати, що обладнанням може користуватися шульга;
- необхідне адаптування елементів середовища під темп користувача.

Принцип 3

ПРОСТЕ ТА ЗРУЧНЕ ВИКОРИСТАННЯ

Дизайну повинна бути притаманна простота та інтуїтивно зрозуміле використання незалежно від досвіду, освіти, мовного рівня та віку користувачів.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- будь-якій особі має бути зрозуміло, як використовувати продукт, незалежно від особистого досвіду, знань, лінгвістичних навичок або рівня концентрації уваги на даний момент;
- необхідно уникати зайвих ускладнень;
- узгоджувати дизайн з інтуїцією та очікуваннями користувачів;
- враховувати рівень освіти;

*Скрипка Н. Доступність до об'єктів житлового та громадського призначення для людей з інвалідністю. Методичний посібник. – Видання п'яте, доповнене., Київ: ПРАТ «Видавництво «Київська правда» КП ДАК «Укрвидавполіграфія», 2012, – 248 с.

- розміщувати інформацію з урахуванням рівня її важливості.

Принцип 4

ДОСТУПНІСТЬ СПРИЙНЯТТЯ ІНФОРМАЦІЇ НЕЗАЛЕЖНО ВІД СЕНСОРНИХ МОЖЛИВОСТЕЙ КОРИСТУВАЧІВ

Дизайн сприяє ефективному донесенню необхідної інформації до користувача, незалежно від зовнішніх умов або можливостей сприйняття користувачем.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- надавати важливу інформацію різними засобами⁴ – візуальними⁵, вербальними⁶, тактильними⁷;
- забезпечувати належний контраст між важливішою і супутньою інформацією;
- викладати інформацію максимально зрозуміло;
- полегшувати процес розуміння інструкцій та вказівок;
- забезпечувати сумісність з різними технологіями і засобами, які використовують особи з інвалідністю (компенсаторними, допоміжними та іншими технічними засобами реабілітації);
- надавати необхідну інформацію незалежно від умов оточуючого середовища або особливостей самого користувача.

Принцип 5

ПРИПУСТИМИСТЬ ПОМИЛОК

Дизайн зводить до мінімуму можливість виникнення ризиків та шкідливих наслідків випадкових або ненавмисних дій користувачів.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- дизайн має звести до мінімуму небезпеку чи негативні наслідки від випадкових чи непередбачуваних дій користувача;
- елементи, що використовуються найчастіше, мають бути найдоступнішими;
- небезпечні елементи потрібно ізолювати, вилучити або убезпечити;
- інформувати про небезпеку або можливу помилку;
- виключити можливість небезпечних наслідків при ушкодженні обладнання;

- упередити можливість несвідомих дій з боку користувачів при виконанні завдань;
- забезпечити наявність характеристик, які були б стійкими до помилок або автоматично виправляли допущені помилки.

Принцип 6

НИЗЬКИЙ РІВЕНЬ ФІЗИЧНИХ ЗУСИЛЬ

Дизайн сприяє дієвому та зручному використанню з мінімальним рівнем стомлюваності, тобто розрахований на незначні фізичні ресурси та зусилля, що їх мають докладати користувачі.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- користувач має максимально ефективно і комфортно діяти у запропонованому форматі або середовищі, складаючи мінімум зусиль;
- організувати користування в зручному для нього положенні;
- мінімізувати дії, що повторюються;
- довести до мінімуму необхідність використання довготривалого фізичного зусилля з боку користувача.

Принцип 7

ВРАХУВАННЯ ОСОБЛИВОСТЕЙ КОРИСТУВАЧІВ

РЕКОМЕНДАЦІЇ

- забезпечити необхідний розмір і простір для зручного доступу, маніпуляцій та використання простору чи його елементів будь-яким користувачем, незалежно від його зросту чи статури;
- врахувати ступінь мобільності (рухливості) користувача та можливість використання допоміжних і компенсаторних засобів;
- забезпечити видимість важливих елементів і легкий доступ до них для будь-якого користувача, незалежно від того, стоїть він чи сидить;
- передбачати різні обсяги моторного поля і силу стискання;
- забезпечити достатній простір для використання допоміжних засобів чи особистого помічника.



3. Етапи трансформації міського простору

Зазвичай існуючий стан вулиць не задовольняє вимогам комфортного співіснування пішоходів, велосипедистів та автомобілістів. Значна перевага надається автомобілістам. Тим не менше, за рахунок впорядкування простору можна вивільнити території, які взагалі не використовуються або використовуються неефективно.



Масштабній реконструкції громадського простору можуть завадити такі проблеми, як відсутність чи припинення фінансування, складна процедура затвердження проекту, тривалий час, необхідний для його втілення, зміна політичного курсу чи навіть спротив місцевої громади. Більше того, вносити корективи у реалізований проект – довго і дорого.

Альтернативою масштабній реконструкції може стати проміжне проектне рішення, швидко втілене за допомогою відносно недорогих прийомів і матеріалів. Такий підхід дозволяє місту та його мешканцям оцінити ефективність запропонованого рішення та пристосуватися до змін.

Тимчасове перекриття вулиці, вул. Хещатик, Київ. Фото: Вікторія Бондар



Створення «тимчасової площі» для зібрань можливе на місцях, де вуличний простір використовується неефективно. Київ



День ПАРКування. Контрактова площа, Київ

● **Переваги проміжних проектних рішень¹**

Недороге пілотне рішення дозволяє швидко оцінити переваги проекту, що спрямований на перетворення міського простору, та оперативно внести необхідні зміни, не витрачаючи значних ресурсів. Хоча не всі проекти потребують проходження через проміжний етап, деякі отримують від цього значну користь.

	ПРОМІЖНИЙ ЕТАП	МАСШТАБНА РЕКОНСТРУКЦІЯ
Час	До 2-х років	5-10 років
Бюджет	€	€€€
Матеріали	Тимчасові, недорогі	Довговічні, дорогі
Втручання в інженерні мережі	Ні	Так, якщо передбачено проектом
Зміна дорожнього покриття	Ні	Так, якщо передбачено проектом
Внесення коректив	Швидко, мало ресурсів	Довго і дорого

● Способи і матеріали для втілення проміжних рішень

Проект комплексної реконструкції² може передбачати розширення тротуарів, переміщення бордюрів, виділення або відокремлення велодоріжок, встановлення елементів уповільнення автомобільного трафіку, перекладання інженерних мереж, системи дренажу та дощової каналізації.

На проміжному етапі створення нових пішохідних зон або перепланування дорожнього простору, що неефективно використовується, може бути вирішено за допомогою нанесення нової розмітки чи маркування. Ще одним способом є встановлення таких фізичних обмежень автомобільного руху і паркування, як стаціонарні та висувні стовпчики, пересувні клумби з квітами, контейнери з молодими деревами чи кущами, велике натуральне каміння, лавки тощо. Важливо зазначити, що без відповідного маркування та виділення (наземні та напільні рельєфно-контрастні попереджаючі та направляючі лінії, контрастне виділення стовпчиків і т. ін.) перелічені засоби несуть в собі небезпеку для людей з порушенням зору та незрячих.

● Співпраця з місцевою громадою

Ініціатором перетворень може виступати громада або зацікавлені підприємці. Якщо ж ініціатором виступає міська влада, то доречно проводити опитування та інформувати мешканців щодо змін, які передбачаються. Також можлива організація зібрань, залучення волонтерів та партнерство з місцевим бізнесом.

Приклад поетапного перетворення вулиці



Існуючий стан



Проміжний етап



Масштабна реконструкція

4. Громадський простір в місті. Ознаки та характеристики

Рівність у праві використання
Безпека
Задоволення первинних потреб
Чистота
Розмаїття видів діяльності
Комфортний мікроклімат
Естетичність

Громадський простір – це міське середовище (вулиці, площі, сквери, майданчики, набережні), де проходить соціальне життя людей – дозвілля, спілкування та відпочинок. Правильно організований громадський простір є точкою тяжіння для людей, в іншому ж випадку такі місця залишаються безлюдними та порожніми. Там стає небезпечно та незатишно, ніхто не має бажання проводити там час.

Покращення умов міського простору призводить до активізації життя, люди виходять на вулицю, проводять там більше часу. Планувальні рішення та благоустрій впливають на характер діяльності на вулицях: людина має можливість зупинитися та взяти участь у міському житті чи навпаки усамітнитися і побути наодинці. Основними факторами сприяння життєздатності міського простору та його наповнення додатковими функціями, а не тільки функцією «пішохідного руху», є безпека, чистота, рівність у праві користування, розмаїття видів діяльності та комфортний мікроклімат.

Також важливе місце у створенні відповідних умов користування громадським простором є можливість задоволення первісних потреб та естетичність навколишнього оточення.

1 Така важлива характеристика міського середовища, як **рівність у праві використання¹**, представляє собою доступний простір для людей будь-якого соціального прошарку, віку та стану здоров'я. Громадський простір – це територія для всіх людей, місце, де жоден не має почуватися обмеженим у своїх правах чи можливостях. Городянин має відчувати, що місто пропонує доступне середовище та піклується про нього. Тому потрібно створити умови для вільного пересування пішоходів, велосипедистів та маломобільних груп населення.

● Відсутність перешкод

Відповідний розмір простору та зручні широкі проходи дадуть можливість зручно пересуватись одночасно навіть великій кількості городян, адже психологічно будь-яка людина прагне рухатись по прямій траєкторії без перешкод. Пішохідний рух – досить інтенсивний, і кожна перешкода буде створювати незручності та затори, особливо це стосується центральних районів. Тому на шляху пішоходів мають бути відсутні огороження, стовпчики та знаки, які їм заважають. Це попередить створенню заторів, а пішоходи не будуть заважати тим, хто відпочиває на лавах чи на літніх майданчиках біля



Пандус для людей з інвалідністю у громадському просторі. Хрещатий парк, Київ. Фото: Сергій Пономаренко

кафе.

Зручний пішохідний простір потребує, зокрема, обмежуючих болардів для запобігання проїзду автомобілів та їх паркуванню на тротуарах та площах.

● Вільний доступ

Отже, вуличний простір – це місце, де усі мають бути рівноправними. Має забезпечуватися вільний доступ до послуг та об'єктів обслуговування для всіх груп населення, незалежно від віку, соціального статусу та індиві-

дуальних особливостей.

Людині треба надати можливість вільно дістатися до об'єкту, зручно і комфортно користуватися всіма його функціями. Елементи інфраструктури мають бути забезпечені усім необхідним обладнанням для зручного користування людьми з різними функціональними порушеннями.

Громадський простір має бути доступним для легкого під'їзду до нього. Для цього потрібно влаштувати зупинки громадського транспорту та парковки для приватних автомобілей. Вдалим рішенням є, зокрема, створення громадської зони, яка знаходиться на перетині пішохідних потоків. У такому випадку вона стане точкою тяжіння населення та акцентним елементом вулиці, що сприятиме активізації громадського простору та залученню туди ще більшої кількості людей.

2 Однією з основних характеристик комфортного міського середовища є його **безпека**². Городяни хочуть і мають почувати себе захищеними на вулицях свого міста. Фактори безпеки можна розглядати у двох аспектах: безпека руху та безпека перебування на вулиці велосипедистів та пішоходів. Міське середовище має створювати сприятливі умови для перебування в ньому, притягуючи жителів та пропонуючи варіанти проведення часу. Більше активностей означає більше людей на вулицях. Це забезпечує захищене середовище і дає відчуття того, що за твоєю безпекою стежать, і ти - не один. Навколо багато людей, і це є запорукою відчуття комфорту.

● Людський масштаб

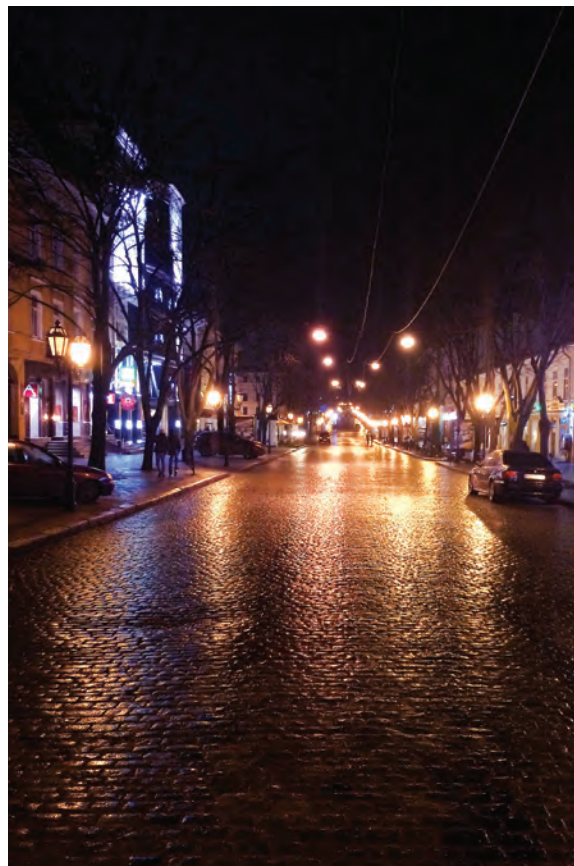
Більш впевнено ми відчуваємо себе на людних вулицях. У полі зору людини мають знаходитися привабливі споруди, відкриті вітрини та інші об'єкти, а простір має бути облаштований так, щоб його можна було охопити

Андріївський узвіз – вулиця з людським масштабом. Київ





Достатньо освітлена вулиця –одна із складових відчуття безпеки у городян. Вулиця Воздвиженська, Київ
Фото: Артем Слабинський



Велика кількість вікон та скляних фасадів, що світяться вказують на наявність людей поруч та дають відчуття того, що ти тут не один, вул. Дерибасівська, Одеса. Фото: Олексій Прохоров

оком з однієї точки та роздивитися деталі. Висотні будинки при цьому мають бути розташовані за невеликими будівлями, які більш співмасштабні розміру людині. Таке середовище є більш комфортним та сприятливим для перебування.

У місцях, де простір великий та немасштабний людині, незатишно, холодно та неприємно, відчуття безпеки у цих місцях знижується. Отже, масштаб відіграє велику роль для відчуття комфорту та захищеності людини.

● Освітлення

Вулиці мають бути гарно освітлені. Це забезпечується ліхтарями та великою кількістю вікон і скляних фасадів. Людина почувається захищеною, коли поряд з нею протікає життя, а з перших поверхів ллється на вулицю світло. На темних вулицях, поряд з глухими вікнами та закритими дверима виникає відчуття дискомфорту та бажання швидше залишити цю частину міста. Таке ж негативне відчуття викликають хащі (велика кількість дерев, кущів), темні закутки і тунелі. Освітленими мають бути вертикальні засоби зв'язку на вулиці (сходи, панду-

си та інші елементи комунікації).

● Мощення

Однією з важливих складових зручного пересування пішоходів та велосипедистів є неслизьке покриття доріг. Часто на вулицях міста можна натрапити на бруківку чи плитку, яка зимою перетворюється на ковзанку. Це викликає багато перешкод для пішоходів та є травмонебезпечним.

● Пішохідні зони без автомобілів

Пріоритетним завданням у створенні безпечного пішохідного простору є захист його від автомобілів з метою уникнення травмування та наїзду на людей. Це потребує створення огорож та встановлення обмежувальних стовпчиків. Для велосипедистів, дітей, людей літнього віку та людей з інвалідністю безпека – це забезпечення в першу чергу рівним покриттям доріг, поручнями та огорожами в пішохідній зоні. Це захищає їх від автомобілів та попереджає ситуацію, коли людина може завдати собі шкоди. Біля пішохідної зони громадського простору



Громадська зона, вільна та захищена від автомобілів.
Тель-Авів, Ізраїль.
Фото: Олександр Макаренко

Отже, безпека пішоходів повинна стати пріоритетною, при цьому для спецтранспорту (машин для прибирання, обслуговування та екстрених служб) має бути організований зручний під'їзд до вхідних дверей будівель.

● Навігація

Важливим фактором безпеки, особливо для немісцевих мешканців, є наявність вуличної навігації, інформаційних стендів та можливість у будь-який момент дізнатися, де ти перебуваєш. Загалом, структура міських вулиць має бути простою та зрозумілою. Акцентні точки міста (архітектурні доміанти, пам'ятники, мости, площі та інші) мають бути візуально помітними, привертати увагу та слугувати відправною точкою для орієнтування на мапі і в просторі міста. Адже можливість легко, швидко та точно знайти потрібну адресу є ознакою якісного та зручного міста.

необхідно обмежити рух транспорту. Важливо врахувати наявність інформаційної складової – тактильно-контрастних наземних попереджувальних і направляючих ліній при зміні руху, перед небезпечними об'єктами (стовбур дерева, висота крони дерева, стовпи, яскраве маркування стовпчиків і т. ін) та перетином тротуарів і проїжджої частини вулиць

Навігація у центральній частині міста Києва





Тель-Авів, Ізраїль. Фото: Олександр Макаренко

Вуличні кафе – не тільки заклади харчування, а і гарне місце для відпочинку та проведення часу

З Важливим показником комфортного міського простору є також наявність у достатній кількості **об'єктів для задоволення первинних потреб**³. Провівши багато часу на вулиці, людина рано чи пізно зголодіє, захоче пити чи відвідати туалет, у зв'язку з цим, необхідно створити умови для зручного та швидкого задоволення потреб.

● Заклади харчування

Останнім часом з'являється велика кількість вуличних кафе та кіосків. Важливо, щоб їх діяльність була законною, а розміщення – регламентованим. Вони можуть стати хорошим місцем для відпочинку та розмови.

Вуличні заклади харчування різняться за стилем, кухнею, швидкістю приготування їжі та розмірами. Крім задоволення потреб у їжі чи напоях, вуличні кафе з відкритими верандами можуть пропонувати людині зручні крісла, відпочинок та можливість поспостерігати за життям міста та насолодитись вуличним простором. Важливо зауважити про необхідність облаштування місць для людей в інвалідних колясках (це - відсутність навіть однієї сходинки, і конструкція столиків – щоб легко під'їхати, висота прилавоків або віконця в кіоску і т. ін.)

● Питні фонтанчики

Якщо придбання їжі – це платна послуга і кожен обирає сам, користуватися нею чи ні, то такі послуги, як туа-



Люксембург

лет та питні фонтанчики мають бути безкоштовними та легкодоступними.

Питні фонтанчики та бювети дозволяють городянам та туристам швидко втамувати спрагу, особливо це важливо у спекотні дні. Влітку у багатьох людей виникає необхідність освіжити обличчя під час прогулянки чи довгої ходи вулицею. Питні фонтанчики – це важлива опція, необхідна місту, яке дбає про здоров'я своїх мешканців. Облаштування фонтанчиків вимагає врахування різних обсягів зони досяжності для дорослих, дітей, людей, що користуються милицями, інвалідними колясками і т. ін. Фонтанчики міста можуть бути спроектовані у сучасному стилі та стати дизайнерським акцентом або віродити старі бювети, які стануть своєрідною ретроспективою.

Головною вимогою до питних фонтанчиків є чистота та безпечність води, за цим мають слідувати міські служби. Можливість пити безкоштовну та чисту воду на кожному кроці міста спонукатиме городян рідше купувати дорогі пластикові пляшки і носити їх з собою, що призведе до зменшення засмічення вулиць та стане першим кроком на шляху покращення екологічної ситуації в місті.



● Громадські вбиральні

Громадські вбиральні мають бути чистими, зручними та доступними, що є показником високого рівня зручності міста. Туалети – це необхідна умова для тривалого і комфортного перебування городян у вуличному просторі. Вони можуть стати прикрасою та ознакою міста і слугувати рекламним чи інформаційним стен-



Потрібно відновити роботу існуючих бюветів в місті, вул. Кудрявська, Київ

дом. Необхідно також відремонтувати та привести до відповідних норм уже існуючі капітальні громадські вбиральні та пристосовані для них місця.

Кількість громадських вбиралень має відповідати чисельності населення. Вони мають бути доступними для людей з інвалідністю, відповідно обладнаними та візуально виділеними. Мають бути інформаційні стенди і навігація про те, де знайти найближчий туалет.

Зручні вбиральні у достатній кількості будуть давати можливість підтримувати порядок та чистоту міста і підвищувати його культурний рівень.

Отже, наявність у міському просторі великої кількості послуг першої необхідності, дозволить людям не думати, як і де їм скористатися туалетом, де поїсти чи попити. Це дозволить їм проводити свій час комфортніше.

Громадський туалет доступний також людям з інвалідністю



4 Наступною складовою комфортного міського середовища є **чистота**⁴ та порядок.

● Санітарне утримання та сміттєвидалення

Прибирання має регулюватися та забезпечуватися комунальними службами, які мають своєчасно прибирати



Варіанти зовнішнього вигляду урн для розділення сміття. Прага, Чехія



сміття з вулиць та газонів. Засміченню можна запобігти, встановивши достатню кількість урн та контейнерів, від правильного розташування яких залежить наскільки легко буде підтримувати чистоту на вулицях. Для інформування городян про їх місцезнаходження у громадських місцях мають бути встановлені навігаційні та інформативні об'єкти.

Контейнери та урни для сміття теж можуть стати частиною вуличного ансамблю. Сьогодні все більшої популярності набирають заглиблені контейнери для збору сміття, які є більш екологічними та санітарно-безпечними, а широкий набір кольорів та матеріалів оздоблення дає можливість поєднувати їх з різноманітними архітектурними рішеннями.

Ще одним вдалим рішенням для вирішення проблем екології та підтримання чистоти у місті є урни для розділення сміття в залежності від його походження. У країнах Європи існує стандартна уніфікація кольорів урн для різних видів відходів, а дизайн цих контейнерів може бути розроблено у відповідності до оточуючого середовища. Такий спосіб збирання сміття зможе значно полегшити його подальшу переробку.

5 Важливо також враховувати, що привабливим громадський простір стає тоді, коли в ньому з'являється багато видів **активностей**⁵. Населенню необхідно запропонувати **розмаїття видів діяльності**, при цьому усі соціальні групи мають бути забезпечені доступними та різноманітними видами відпочинку та проведення часу.

● Інфраструктура та соціальна активність

Показник зручності вулиць і площ – це розвинена інфраструктура відпочинку.

Наявність великої кількості лав, стільців та інших місць для сидіння дає змогу вийти на вулицю більшій кількості людей. Зручне середовище з розмаїттям видів діяльності приваблює до себе мешканців та гостей міста, пропонуючи їм зупинитись та провести там свій час. З кожним днем все більше розповсюджується соціальна активність на вулицях – це виступи вуличних музикантів, танці, колективний фітнес, флешмоби. Тому у місті має розвиватись простір для розвитку та



Парад вишиванок об'єднав людей різних вікових категорій. Михайлівська площа, Київ

ких активностей. Під час організації середовища важливо врахувати можливість його використання людьми різних вікових категорій та можливостей. Громадське середовище має стати майданчиком для суспільного життя, який залучає людей та пропонує їм різноманітне дозвілля на будь-який смак. Це дуже важливо у час високих комп'ютерних технологій та телебачення, коли люди проводять майже весь час у чотирьох стінах, а спілкуються у соціальних мережах. Треба надати їм можливість, місце та варіанти для зустрічей. Збільшення кількості цікавих місць для проведення вільного часу означає збільшення кількості людей, які їх відвідують, виходять на вулицю, займаються спортом та беруть участь у різноманітних заходах.

● Різні види активностей

Якісних умов для відпочинку потребують всі категорії городян незалежно від віку, фізичних можливостей та видів зайнятості.

Сучасний світ пропонує велику кількість занять та заходів і місто може стати майданчиком для їх реалізації. В залежності від сезону та умов, проводяться ярмарки, концерти, фестивалі, паради, спортивні заходи, створюються ковзанки та відбуваються світлові шоу. Це сприяє додатковому залученню населення. Кожне місце може мати



Виступ музикантів на головній вулиці міста, вул. Хрещатик, Київ



Вуличні художники малюють та продають свої картини поруч з Андріївським узвозом. Київ



Йога на ART-ПІКНІКУ Слави Фролової, Парк Пушкіна, Київ



Дитячий майданчик, Парк Пушкіна, Київ



Київ Open Air, Хрещатий парк, Київ

свою особливість та «фішку», яка стане центром тяжіння населення і сприятиме зростання його популярності.

● Інформаційні технології

Більш привабливим міський простір стане завдяки безкоштовному wi-fi та електричним розеткам, вмонтованим у лави чи стовпи. В епоху розвитку інформаційних технологій – це важлива та актуальна умова для перебування на вулицях людей, які потребують доступу до інтернету.

● Спорт

Особливу роль у міському середовищі займають спортивні майданчики та ігрові зони. Мешканці міста проводять мало часу на свіжому повітрі, а ще менше – у русі. Тому організація зручних, сучасних місць для фізичної активності є доречною і сприятиме покращенню стану здоров'я городян. Великі спортивні поля або невели-

кі майданчики, які розташовані у громадських зонах, є об'єктами для занять як традиційними, так і альтернативними видами фізичної активності (занять йогою чи ранковою зарядкою). Важливо, щоб літні люди та люди з різними функціональними порушеннями також мали можливість там займатись, адже саме цим категоріям населення потрібна фізична активність для підтримки здоров'я.

Отже, організація вуличних майданчиків зі спортивним обладнанням буде корисна усім мешканцям міста та може стати приводом для покращення соціальних зв'язків населення. А проведення ярмарок майстрів та фестивалів талантів дозволить здібним людям проявити себе та представити свої роботи.

Структура зон для міських подій має бути влаштована пропорційно та рівномірно, а інфраструктура – доступною для кожного.

6 Важливим для приваблення населення до громадського простору є **комфортний мікроклімат**⁶ міського простору, яким не можна нехтувати.

● Місця для відпочинку

Людина, прогулюючись містом, втомлюється та шукає зручне місце для відпочинку. Таким місцем можуть стати лави та альтанки, розташування яких має бути продуманим. Влаштувати зони для відпочинку краще у



Критий майданчик для гри у теніс у будь- яку пору року.
Київ. Фото: Юрій Рябко

захищених від сонця та опадів місцях. У спекотний літній день люди тягнуться у тінь та прохолоду і лави, які стоять під відкритим сонцем, залишаються пустими. Для захисту від опадів найкращим рішенням будуть альтанки чи лави з навісом, які дозволяють тим, хто має бажання проводити час на вулиці, перечекати непогоду. Зручні місця для сидіння - це запорука відвідуваності місця. Спинки та поручні додають комфортності вуличним меблям, це дає можливість приємно відпочивати не тільки молоді, а й літнім людям. Одна зі складових вдалого розташування місць відпочинку у громадському просторі – це приємний вид навпроти. Тому для збільшення привабливості вуличні меблі мають бути розташовані у точках візуального сприйняття цікавих об'єктів.

● Зручність та захищеність

Вуличні меблі мають бути зручно розташовані. Більш комфортно людина себе почуває, коли за спиною є стіна чи інша огорожа у вигляді дерев, кущів тощо. Це надає відчуття захищеності. Таким принципом потрібно користуватись при встановленні місць для сидіння. Ба-



Лави, захищені від сонця та опадів широким навісом.
Тель-Авів, Ізраїль. Фото: Олександр Макарєнко

гатованим фактором у виборі локації зони для відпочинку є рівень шуму поряд. Люди прагнуть комунікації та спілкування, тому обираючи місце для сидіння, вони оберуть менш гучне, яке буде сприяти спокійній розмові.

Гарним варіантом вуличних меблів можуть стати пересувні стільці. Так, кожен городянин має змогу самостійно обрати собі місце для відпочинку у найбільш комфортних йому умовах. Людина, яка знаходиться одна, не завжди має бажання сидіти зі сторонніми на одній лавці, а окремі крісла можуть стати вирішенням цієї проблеми.

Комфортний мікроклімат включає в себе також ремонт вуличного обладнання. Громадський простір не буде привабливим та комфортним, якщо не будуть своєчасно виконані ремонтні роботи та роботи з підтримання чистоти та порядку.

● «Людський масштаб»

Але рівень шуму, зручність вуличних меблів чи захищеність від опадів не будуть мати значення, якщо ото-



Невеликі лави для людей, які не хочуть сидіти поруч зі сторонніми. Києво-Печерська лавра, Київ.

Фото: Юрій Рябко

чуче середовище не збалансоване, не пропорційне та не має «людського масштабу». Людина затримується там, де інтуїтивно відчуває себе комфортно.

Для того, щоб створити якісний, комфортний міський

Воздвиженська вулиця, як приклад київської вулиці з «людським масштабом». Фото: Артем Слабинський



простір для людей, мікроклімат там має бути оптимальним. Його створення може не потребувати великих витрат. Тут більше потрібні чіткі дії та прагнення покращити умови для рекреації городян.

7 Ще одним фактором для приємного перебування у громадському просторі є його привабливий вигляд. Простір міста може відповідати усім вимогам безпеки та зручності, але без привабливого навколишнього середовища він не буде експлуатуватись належним чином.

● Гармонійне середовище

Мають бути враховані усі елементи простору та їх взаємодія між собою, що дозволить середовищу виглядати цілісно.

За відсутності спеціальних розваг громадські простори можуть приваблювати тільки своїм зовнішнім виглядом. Іноді для того, щоб гарно провести час та поспілкуватися, людям не потрібні розваги та культурні заходи. А все що потрібно – це гармонійно організований простір. Завдяки естетичним властивостям він має привертати увагу та бути важливою точкою тяжіння міста на рівні з іншими об'єктами.

Історичний центр міста априорі є привабливим для споглядання. Потрапляючи туди, городяни мають можливість відчутти так званий «дух старого міста», роздивитися фасади будинків та їх деталі. Приємними такі місця є завдяки «людяному масштабу» та атмосфері. Історичний центр – це вже сформований простір, який необхідно тільки підтримувати та зберігати.

● Цікаві елементи

Будь-яка точка міського простору повинна бути цікава для споглядання. Кожна громадська зона може відрізнятися від іншої за стилем виконання та матеріалами. Для збагачення простору та посилення вражень можуть використовуватись різні декоративні елементи, малі архітектурні форми чи інсталяції сучасного мистецтва. Якщо шлях нудний і нецікавий, навіть невелика відстань буде здаватись безкінечною.



Стара частина міста приваблива для людей завдяки своїй атмосфері, архітектурі та затишку. Андріївський узвіз, Київ. Фото:Сергій Пономаренко

Тому необхідно надати людині можливість роздивлятися оточуюче середовище під час прогулянки містом.

Площі та майданчики – гарне місце для виставок чи вуличних галерей різних видів мистецтва. Але створювати вуличні експозиції можна не тільки там. Прості сирі

Один з елементів експозиції на Пейзажній алеї, Київ.





Парк Шевченка, Київ

Приклад, як трамвай чи автобус перетворений на кафе, стає цікавим елементом міського простору



Контрактова площа, Київ. Фото: Артем Слабинський



Дерево закоханих – вулична інсталяція, у створенні якої беруть участь самі городяни. Наводницький парк, Київ

стіни деяких будинків, трансформаторні будки, сходи та навіть асфальт можуть стати тлом для творів сучасних художників. Важливим при створенні таких робіт є смак та гармонія твору з оточуючим середовищем.

● Освітлення

Міський простір має залишатись привабливим і у темний час доби. Створення правильного освітлення буде відігравати важливу роль у двох напрямках – організація гарного зовнішнього вигляду вулиць та підвищення безпеки середовища. Концепція ілюмінації для міста має важливе значення у загальному враженні від простору у вечірній та нічний час. Правильним рішенням буде комплексна розробка освітлення – підсвічування фасадів, доріжок, тротуарів, малих архітектурних форм, дерев і тощо. Єдиний стиль освітлення та послідовний підхід до нього створять гармонійне, цілісне середовище та суттєво вплинуть на якість простору та враження від його споглядання.

● Врахування переваг

Крім організації простору та роботи з його складовими, потрібно звернути увагу на покращення якості та підкреслення переваг міста. Розташування громадського



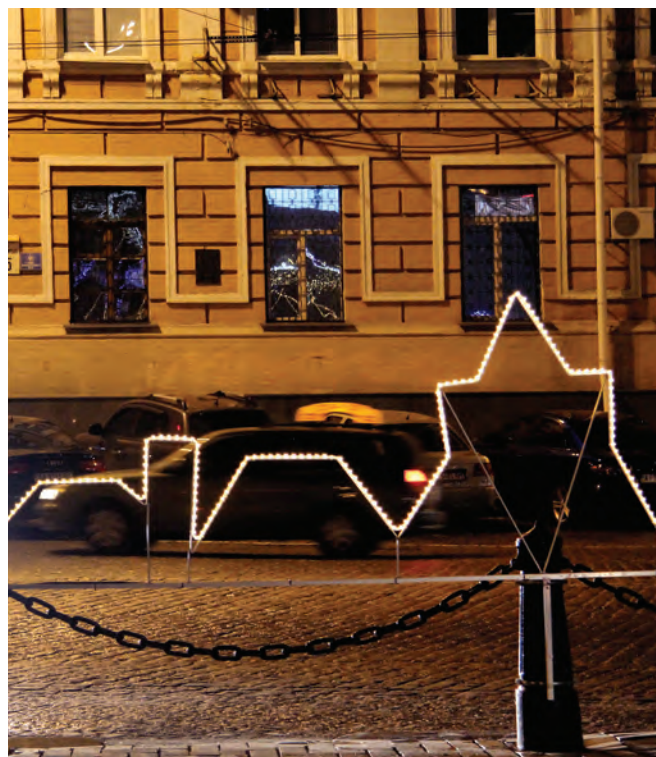
Новорічне декоративне освітлення Софіївської площі. Київ. Фото: Вікторія Бондар, Олена Черненко

простору поруч із водоймами, зонами зелених насаджень та іншими ландшафтними об'єктами є великою перевагою, що дає можливість створити приємні та заманливі точки для відпочинку городян.

Відпочинок часто асоціюється з чистим свіжим повітрям. Зазвичай, такі місця самі собою вже живописні та гармонійні та не потребують вигадкування чогось особливого. Розміщення лав та ігрових майданчиків з гарним видом може бути достатньо для приємного відпочинку, а можна піти іншим шляхом і використати принципи ландшафтної архітектури та організувати середовище з різним навантаженням, малими архітектурними формами та декоративними елементами, створити щось цікаве та незвичайне.

● **Озеленення**

Озеленене місто означає приємний відпочинок у прохолоді, більш свіже повітря та відчуття близькості до природи. Висадка дерев у громадських зонах впливає на якість перебування там. Розвиток місць для відпочинку пов'язаний з розширенням зелених зон, а постійне збільшення кількості дерев у рекреаційних зонах є доброю практикою для міста. У Ізраїлі, наприклад, існує спеціальне свято, під час якого жителі країни висаджують дерева. На вулицю виходять усі,



від дітей до людей похилого віку, і саджають паростки. Такий приклад є позитивним для багатьох інших країн. Створення великих зелених зон у місті чи озеленення невеликого майданчика для відпочинку значно вплине на якість та естетичне сприйняття середовища в цілому.

Привабливий вигляд відіграє велику роль у створенні



Благоустрій громадської зони з урахуванням рельєфу дніпровських схилів.
Набережне шосе, Київ



Міське озеро – вдале місце для проведення часу та влаштування місць для відпочинку. Парки Нивки, Київ.
Фото: Юрій Рябко

якісного середовища. Людина хоче бачити навколо себе гармонію. Міський простір може бути зручним, безпечним та комфортним, а декоративні елементи, матеріали, кольори та вдалі пропорції посилять та доповнять якість середовища та враження від нього.



Лави для відпочинку розміщені з виглядом на Дніпро та панораму лівого берега міста. Хрещатий парк, Київ.
Фото: Сергій Пономаренко

Ознаки простору	Рівність у праві використання	Безпека	Задоволення первинних потреб	Чистота	Розмаїття видів діяльності	Комфортний мікроклімат	Естетичність
Основні характеристики	<ul style="list-style-type: none"> - Право на безкоштовне перебування - Вільне пересування для пішоходів, велосипедистів, маломобільних груп населення - Чітке зонування (авто відокремлене від пішоходів) 	<ul style="list-style-type: none"> - Освітленість - Можливість огляду - Приємний контингент - Відсутність небезпечних елементів - Відсутність автомобілів - Наявність елементів безпеки - Людський масштаб 	<ul style="list-style-type: none"> - Вода - їжа - Туалет 	<ul style="list-style-type: none"> - Якісна система сміттєвидалення: - Зручні елементи сміттєвидалення - Зручний для відвідувачів режим прибирання - Ознакування 	<ul style="list-style-type: none"> - Зонування території - Можливість різних видів діяльності з переважаючою функцією відпочинку та розваг - Інфраструктура відпочинку 	<ul style="list-style-type: none"> - Влітку: можливість вкритися від сонця - Взимку: можливість вкритися від снігу та дощу 	<ul style="list-style-type: none"> - Гармонійне поєднання елементів (стилістика, композиція, колір, масштаб тощо) - Впорядкованість оточуючої забудови - Ландшафтний дизайн високого рівня
Дії (як досягти)	<ul style="list-style-type: none"> - Відсутність парканів - Відсутність фейс-контролю - Відсутність заборони входу - Наявність інфраструктури для пішоходів, велосипедистів, маломобільних груп населення 	<ul style="list-style-type: none"> - Вчасний ремонт - Вчасно збиті бурульки - Догляд за зеленими насадженнями - Якісне вертикальне планування - Заборона в'їзду авто 	<ul style="list-style-type: none"> - Наявність вибіркових безкоштовних послуг 	<ul style="list-style-type: none"> - Вчасне прибирання, зручне для користувачів 	<ul style="list-style-type: none"> - Активне використання перших поверхів з функцією: їжа, дрібна торгівля, культура, побутові послуги 	<ul style="list-style-type: none"> - Вчасний ремонт елементів 	<ul style="list-style-type: none"> - Обмеженість та впорядко-ваність: ТС, реклама
Елементи простору	<ul style="list-style-type: none"> - Вільний простір - Спеціальне обладнання для різних груп населення (за необхідності) - Ознакування 	<ul style="list-style-type: none"> - Ліхтарі, світильники - Огорожі при перепаді рельєфу - Поручні - Навігація - Пандуси - Якісне мощення 	<ul style="list-style-type: none"> - Вода: питні фонтанчики, кафе, мобільні кав'ярні - їжа: кафе - Громадські вбиральні з умовами для МГН - Ознакування 	<ul style="list-style-type: none"> - Урни - Ознакування розділення сміття - Великі контейнери в спеціальних місцях 	<ul style="list-style-type: none"> - Wi-Fi, інтерактивні елементи, електронозетки, лави, стільці, газони, парашети, альтанки, лежачки, фонтани, ігрові арт-об'єкти 	<ul style="list-style-type: none"> - Зелене насадження - Альтанки - Бесідки - Навіси - Тенти 	<ul style="list-style-type: none"> - Landmarks - Елементи благоустрою - Освітлення декоративне



На разі, автомобіль на першому плані порівняно з пішоходами. Київ, Україна. Фото: Сергій Пономаренко

5. Пріоритети в міському просторі

Пішоходи

Велосипедисти

Громадський транспорт

Автомобілі та моторизований транспорт, що рухається

Автомобілі та моторизований транспорт, що стоїть

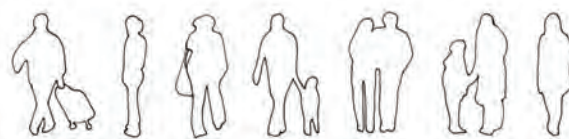
Стрімка автомобілізація поставила автомобіль в місті на перший план порівняно з пішоходами. Комфортне місто в першу чергу для людини потребує більш «людяного масштабу», оздоровлення середовища, забезпечення умов для проведення вільного часу на вулицях, зокрема пішохідних та велосипедних прогулянок, створення безбар'єрного простору¹ для всіх верств населення і популяризації громадського транспорту.

Згідно з загальноприйнятою в багатьох країнах світу концепцією популяризації пішохідного і велосипедного руху, а також орієнтуючись на розробки Вукана Р. Вучика ("Транспорт в городах, удобных для жизни"), прийнято таку шкалу пріоритетів користувачів міського простору:

ПІШОХОДИ

«У містах сенс ходіння пішки полягає не тільки в переміщенні! Коли людина йде, вона безпосередньо контактує з іншими людьми і навколишнім співтовариством, дихає свіжим повітрям, проводять час поза домом, насолоджується життям, отримує враження та інформацію. По своїй суті ходіння пішки – це особлива форма спілкування людей, які спільно користуються громадськими зонами. Дослідження міського життя показують, що в кожному місті, де створювалися більш комфортні умови для пішоходів, ходіння пішки значно активізувалося. Також стає помітним зростання соціальної та рекреаційної активності.» (Ян Гейл).

Пішохідна вулиця. Дублін, Ірландія



1. пішоходи;



2. велосипедисти;



3. громадський транспорт;



4. автомобільний та моторизований транспорт, що рухається;



5. автомобільний та моторизований транспорт, що стоїть.

● Якість міського простору

Існує тісний зв'язок між якістю міського середовища і кількістю часу, який люди проводять на вулиці. Кожна людина, так чи інакше, є пішоходом. Хтось частіше пересувається без використання транспорту, хтось рідше. Для когось це основний вид пересування, а для когось – лише спосіб дістатися іншого транспорту – загальноміського чи індивідуального. Люди ходять за покупка-



Андріївський узвіз. Київ, Україна



Перешкоди для вільного пішохідного руху.
вул. Набережно-Хрещатицька, Київ, Україна

ми, просто гуляють містом, але все це – перебування в міському просторі. Таким чином людина створює приналежність до місця і спрощує ідентифікацію з містом. Пішохідна активність в місті є ознакою здоров'я і комфортності міста для людей та підвищує його економічну привабливість. Даний фактор потребує необхідної уваги для створення в місті безпечного, зручного, доступного і атрактивного громадського простору для людей.

● Доступність та безпека

Високий рівень пішохідної доступності і створення умов безпечного та зручного пересування є основною ознакою добре обладнаних вулиць та площ, при обладнанні яких необхідно враховувати інтереси всіх груп населення, незалежно від їх віку, статури та інших індивідуальних особливостей.

Згідно з матеріалами розробленого у Варшаві 2013 року Посібника *Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich*, при забезпеченні привабливих умов пересування пішки має значний позитивний вплив, зокрема:

- значну частину подорожі можна здійснити без використання будь-якого транспорту;
- пішохідні прогулянки корисні для здоров'я – поліпшують працездатність, фізичний і психологічний стан людини (так само діють і велосипедні поїздки);
- підвищують економічну привабливість громадського простору, позитивно впливають на розвиток торгівлі і послуг;
- полегшення пішого руху змінює характер громадського простору і підвищує його привабливість для мешканців і туристів, виконуючи іміджеву функцію;
- доступність громадського простору дає можливість різним групам користувачів знаходитись в цьому про-

сторі і відчувати свою приналежність до нього;

- з точки зору екологічності збільшення частки пішохідного руху є, безперечно, кориснішим для навколишнього середовища завдяки зменшенню кількості шкідливих речовин в повітрі, рівня шуму і забруднень, викликаних експлуатацією автомобіля;
- з фінансової точки зору витрати на організацію пішохідної інфраструктури менші, ніж на організацію автомобільної.

● Комфортні умови

За матеріалами книги «Міста для людей» Яна Гейла, для формування комфортних умов пішохідного руху необхідно створювати достатній за габаритами безбар'єрний простір – простір без перешкод (безсистемно розташованих дорожніх знаків, ліхтарних стовпів, технічних засобів контролю, хаотично запаркованих на тротуарах автомобілів і велосипедів, вуличної реклами). Також перешкоджають вільному проходу пішоходів під'їзні шляхи до гаражів, станцій технічного обслуговування, заправних станцій, воріт в місцях перетину пішохідних шляхів з проїжджою частиною. Вирішити цю проблему може влаштування пандусів і безперервних тротуарів. Ще однією запорукою комфортного пішохідного руху для всіх груп населення є достатня тривалість зеленого світлофорного сигналу на перехрестях та коротка тривалість світлофорного циклу.

● Маршрут

Основною метою пішохідного руху людини містом є досягнення пункту призначення максимально прямим і коротким шляхом, швидко та у максимально цікавому та насиченому просторі. При цьому, якщо в процесі



Сходи суміщені з пандусом для безперешкодного пересування всіх груп населення. Лондон, Великобританія

подорожі в поле зору людини потрапляють різноманітні майданчики, елементи благоустрою, озеленення, деталі будинків та інші привабливі об'єкти, вона може обрати хоч і не найкоротший, але цікавіший шлях.

● Бар'єри

Сходи для багатьох людей є фізичним і психологічним бар'єром, а для деякого взагалі нездоланною перешкодою, що потребує влаштування пандусів, в крайньому випадку – ліфтів. Підземні та надземні пішохідні переходи також слугують великою перешкодою для багатьох груп населення. Більш зручними є пішохідні переходи в одному рівні з дорогою (наземні), ще більш зручними переходами є позавуличні пішохідні переходи без сходових маршів, який влаштовується за рахунок підйому проїжджої частини. Надземні і підземні переходи бажано влаштовувати в крайніх випадках (наприклад, для перетину великої автомагістралі). Важливими є також якість дорожнього покриття, яке не повинно бути слизьким в будь-яку пору року і при будь-яких погодних умовах, бути рівним для безперешкодного пересування всіх груп населення, достатній рівень освітлення в темну пору доби для відчуття людиною безпеки. Необхідними є також інформаційні табло і піктограми з символами, що застосовуються в міжнародній практиці для позначення, наприклад, місць розташування пандусів, доступних для маломобільних груп населення.

ВЕЛОСИПЕДИСТИ

● Сталий розвиток міст

Велосипедний рух в світі став однією з важливих складових транспортної системи міст, особливо центральних їх частин. Все більше людей оцінюють екологічність і



Велосипедний рух в Європі. Барселона, Іспанія

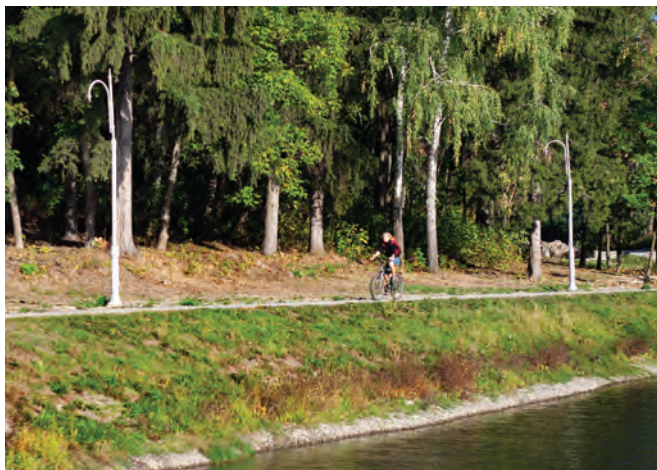
маневреність велосипеда, а також позитивний вплив на здоров'я. Ці фактори накладають відповідні зобов'язання щодо влаштування комфортного середовища для користування велосипедним транспортом, що сприяє сталому розвитку здорових і безпечних міст.

● «Критична маса»

Судячи з європейського досвіду, описаного в книзі Яна Гейла «Міста для людей», виділити місця для організації мережі велосипедних доріжок можна завдяки звуж профілю проїжджої частини. Чим більше буде наростати потік велосипедистів в місті, тим ширшу смугу необхідно буде їм виділяти для пересування на дорозі, за рахунок зменшення автомобільного руху, тим самим створюється так звана «критична маса». Взагалі, чим більше велосипедів на вулицях міста, тим більше уваги їм приділяють водії, тим безпечнішим стає велосипедний рух.

● Переваги

Розвиток велосипедної культури в місті дає декілька переваг для користувачів: це і полегшення (або можливість) пересування без автомобіля; покращення безпеки дорожнього руху; скорочення часу і зниження вартості проїзду;



«Зелений маршрут» в Голосіївському парку столиці. Київ, Україна. Фото: Юрій Рябко

підвищення ступеню гнучкості поїздки. Серед переваг велосипедного руху в якості організатора транспортної системи можна виділити збільшення частки поїздки, здійсненої без використання автомобіля; можливість перетворення простору вулиць і площ; зменшення інвестиційних та експлуатаційних витрат, пов'язаних з транспортною системою; створення позитивного враження від міста, відкритого для заохочення розвитку екологічних видів транспорту, а також поліпшення здоров'я населення.

● Велосипедна мережа

Однією з опцій, окрім розвинутої міської мережі велосипедних доріжок, є створення спеціальних велодоріжок в парках, скверах та так званих «зелених маршрутів».

Розвиток велосипедної мережі відображається в покращенні умов життя і його якості: зменшенні рівня шуму і шкідливих речовин, що викидаються в повітря транспортом; зменшенні заторів на дорогах, які створюють-

Парковка для велосипедів. Київ, Україна



ся автомобільним та моторизованим транспортом, що рухається; а також розширення простору, за рахунок зменшення кількості запаркованого транспорту.

● Інфраструктура

Для популяризації і стимулювання використання велосипедів, безперечно необхідне створення велосипедної інфраструктури: велосипедних смуг на дорогах, велодоріжок, спеціальних велосипедних трас, а також велосипедних стоянок та пунктів прокату. У громадському транспорті необхідно організувати відповідні умови для перевезення велосипедів (виділення окремо обладнаного місця та введення відповідних лояльних правил їх використання велосипедистами), що дозволить пересуватися на більші відстані. Необхідне також облаштування парковок для зберігання велосипедів в легкодоступних та добре освітлених місцях (на вулицях та пересадочних вузлах, біля громадських споруд і житлових будинків). Такі парковки повинні мати достатню місткість, безпечні умови зберігання велосипедів, легкий доступ до велосипедної мережі міста і системи громадського транспорту. Розповсюдженими за кордоном є велосипедні стоянки системи Bike & Ride, яка полягає в можливості здійснення подорожі, комбінуючи різні види транспорту: на пересадочних вузлах облаштовується спеціальний велосипедний паркінг, який дає можливість залишити велосипед і пересісти на метро, трамвай, автобус, електропоїзд.

● Міський прокат велосипедів

На жаль, організація пунктів прокату велосипедів в нашій країні поки що носить характер громадської ініціа-

Велопарковка біля кафе. Київ, Україна





«Велодень» в м.Києві. Україна. Фото: Юрій Рябко

тиви, в той час як в Європі такі пункти не є новинкою та працюють інколи навіть безкоштовно, а утримуються за рахунок реклами. Так, наприклад, у Франції розповсюджена система пунктів прокату велосипедів **Vélib**. Принцип полягає в тому, що можна взяти велосипед в одній точці Парижа, а залишити в іншій. Перші півгодини користування велосипедом безкоштовне, далі – погодинна оплата, при цьому система не розрахована на тривалий прокат, а повернувши велосипед в пункт прокату, наступний можна взяти не раніше ніж через 6 хвилин. Практично така ж система прокату велосипедів під назвою **Barclays** (за назвою банку, який є спонсором даної ініціативи), працює і в Лондоні.

Також широко розповсюджені в багатьох країнах світу програми і акції в підтримку розвитку велосипедної культури. Наприклад, в місті Богота було вперше впроваджено проект **Ciclovia**, який потім став широко застосовуватись в інших містах. Даний проект передбачає перетворення звичайних вулиць в велосипедні вулиці в період вихідних (частіше в неділю), коли транспорту на вулицях набагато менше, ніж в робочі дні. На цей період деякі вулиці використовуються, як велосипедні до-

ріжки та ігрові майданчики, де можна вільно проводити час, спілкуватися, вчити і вчитися їздити на велосипеді в безпечних умовах.

Розвинена мережа пунктів прокату велосипедів в місті дає можливість мешканцям, які мають наміри пересісти на велосипед, спробувати для себе нову роль і відчутти переваги цього виду транспорту.

В підтримку розвитку велосипедного руху в місті Києві було розроблено довідник «Комфортне місто: як спланувати велосипедну інфраструктуру». Вже реалізований перший рекреаційний велосипедний маршрут на Трухановому острові, а також будується велосипедний маршрут "ж/м Троєщина - пл. Європейська". Розробляється Концепція розвитку велосипедної інфраструктури в м. Києві".

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

В світі немає жодного великого міста, яке б функціонувало без системи громадського транспорту² – найбільш

доступного для всіх верств населення, рентабельного і масового засобу міської мобільності, що є однією з основних ознак ефективності сучасного суспільства.

● Доступність

Поняття «доступний транспорт» можна розглядати, по перше, як доступність самого транспортного засобу; по-друге, як облаштовану відповідно до чинних стандартів та потреб маломобільних груп населення транспортну інфраструктуру.

Екологічні проблеми, старіння населення, міграція, обмеженість ресурсів, урбанізація та глобалізація є основними чинниками, які створюють виклики транспортній системі в містах. Прискорення впровадження інноваційних технологій, інтеграція різних видів транспорту та використання принципів універсального дизайну є важливими умовами у подоланні наявних викликів. Сфера доступного транспорту має створюватися з урахуванням потреб маломобільних груп населення та забезпечувати інтегрований підхід до надання послуг.

Завдяки громадському транспорту населення має доступ до закладів освіти, медичного обслуговування, економічної діяльності, які розміщені на значній відстані від місця проживання.

● Мобільність

Важливо, що на даний час наявність особистого автомобілю вже не гарантує мобільності, і, проживаючи в умовах ущільнення міста з постійними заторами, які тільки посилюються, переважна більшість громадян буде все частіше обирати поїздки громадським транспортом. Отже, можна сформулювати наступні основні положення:

- людина має отримувати альтернативу вибору форми мобільності. Такою альтернативою приватному автомобілю може стати доступний, безпечний, чистий і привабливий громадський транспорт;
- громадський транспорт забезпечує кращу соціальну інтеграцію всіх членів суспільства, незалежно від їх доходів та місця проживання;
- громадський транспорт зменшує рівень заторів на дорогах;

- громадський транспорт має бути «доступним» для всіх користувачів, включаючи осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;
- громадський транспорт має функціонувати за розкладом. На зупинках громадського транспорту має бути розміщена інформація про розклад його руху, схеми руху транспорту із цієї зупинки із вказівкою усіх основних транспортно-пересадочних вузлів на маршруті та всі необхідні навігаційні матеріали;
- Громадський транспорт має стати якісною та швидкою альтернативою приватному автомобілю для пересування містом;
- Наземний громадський транспорт має ефективно вирішувати питання «останньої милі» від станцій метрополітену та швидкісного трамваю, особливо це питання актуальне для центру міста;
- для забезпечення зручної доступності середня відстань між зупинками наземного транспорту має складати 300 метрів;
- Громадський транспорт має забезпечувати зручну та швидку пересадку між різними видами транспорту з найменшою можливою відстанню між зупинками та станціями;
- Міський громадський транспорт має комплексно інтегруватись із приміським, міжміським та міжнародним

Виділена велосипедна смуга. Прага, Чехія





Автобус з низькою підлогою. Хайфа, Ізраїль. Фото: Олександр Макаренко



Суміщений рух трамваю і автобусу по виділеній смузі. Прага, Чехія



Тролейбус. Київ, Україна

пасажи́рським транспортом, яка б забезпечувала швидку та комфортну пересадку між цими видами транспорту

- в умовах стрімкої урбанізації такі види транспорту, як рейковий транспорт, підвищують швидкість пересування та мобільність населення.

● Популяризація

Популяризація громадського транспорту, що є основою сталого розвитку транспортної системи міста, особливо актуальна у центральних районах міста – основних пунктах призначення багатьох поїздок містом. Ефективне обслуговування цих пунктів пов'язано з труднощами пропускної здатності вулично-дорожньої мережі, а надання привілей в русі наземним видам транспорту (автобусу, тролейбусу, трамваю) є одним з дієвих інструментів впливу на дану ситуацію шляхом обмеження чи заборони автомобільного руху на вулицях з привілейованим проїздом громадського транспорту, а також використання диференціювання руху (виділення окремих смуг для громадського транспорту і велосипедів).

У Мюнстері, велосипедній столиці Німеччини, групою ентузіастів було проведено експеримент, суть якого полягає в тому, що на трьох фотографіях показано, скільки місця на вулиці займає група з 60 чоловік на приватному автотранспорті, велосипедах та на автобусі. Даний експеримент наочно продемонстрував, які види транспорту більш доцільно використовувати для масового перевезення людей в місті, а особливо в центральній його частині.

Встановлено, що найбільш розповсюдженим видом громадського транспорту є **автобус**. Конструкція автобусів з низькою підлогою сьогодні використовується в багатьох країнах світу, які впроваджують стратегію доступного транспорту. Запуск нового маршруту не потребує великих капіталовкладень і витратних підготовчих робіт, а його маршрут може бути змінений за необхідності в будь-якому напрямку. Але не дивлячись на уявну гнучкість експлуатації автобусного транспорту, для організації ефективної його роботи, необхідне облаштування окремої (або пріоритетної) смуги, пріоритет у розподілі зеленого світла на користь автобусів на перехрестях зі світлофорами, заміна старого типу автобусів сучасним – із низьким рівнем підлоги для можливості експлуатації всіма групами населення і прискорення процесу посадки-висадки, а також із низьким рівнем шкідливих викидів у повітря, для покращення екологічного стану в місті.

Реалізувати пріоритетність громадського транспорту в транспортній системі міста можна двома шляхами: повним або частковим відокремленням від інших учасників руху. Повне відокремлення – у великих транспортних коридорах (якими перевозиться велика кількість пасажирів зі значною частотою курсування громадського транспорту), або у випадку передбаченої заборони руху вулицею приватного автомобільного транспорту. Часткове відокремлення впроваджується шляхом виділення окремої автобусної смуги або смуги суміщеного руху автобусу і велосипеда, або трамваю і автобусу, що є одним із видів компромісного рішення. На вулицях з одностороннім рухом існує також варі-

ант організації відокремлених смуг з рухом в протилежному напрямку. Такий прийом дисциплінує водіїв автомобілів і служить елементом сповільнення руху. Для покращення умов руху громадського транспорту пропонується також спільне використання трамвайного полотна автобусами і трамваями з організацією спільних зупиночних пунктів та за умови відповідного пристосування поверхні полотна.

Приблизно таку ж перевізну здатність, як і автобус має **тролейбус**. Але експлуатаційні та екологічні показники тролейбусу значно вищі у порівнянні з автобусом: робота на електричному струмі більш екологічна, при зупинці двигун вимикається і не працює на холостому ході, менша вібрація, ніж в автобусі, термін служби тролейбуса в півтора рази довший ніж в автобуса. Ви-

користання сучасних технологій дозволяє вирішити усі недоліки тролейбусів. Так сучасні конструкції контактної мережі тролейбуса дозволяє підвищити швидкість проїзду стрілок та перетинів тролейбусами до 60 км/г та не гальмувати потік. Застосування тролейбусів із запасом автономного ходу до 20 км дозволяє не лише підвищити мобільність тролейбусів на дорогах для об'їзду заторів, неправильно припаркованих автомобілів, місць ремонту доріг та місць ДТП, але й перевезти на екологічно чистий транспорт значну частину автобусних маршрутів, траси яких на 50% прокладені під контактною мережею тролейбусів.

Більшу провізну здатність і стабільність руху, ніж автобус і тролейбус, має рейковий транспорт – трамвай, швидкісний трамвай, метро. Донедавна панувала тен-

Трамвай старого зразка, в якому незручно здійснювати посадку/висадку. Київ, Україна



Оновлений трамвай "Каштан", Київ, Україна











































Трамвай з низькою підлогою.
Львів, Україна. Фото: Ярослав Грибальський



Трамвай з низькою підлогою. Ніцца, Франція

Відмінність LRT від звичайного трамваю. (В. Петрук)

<p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Правий поворот з крайнього лівого ряду</p>  <p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Рух прямо з крайнього лівого ряду</p>  <p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 
<p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Правий поворот з крайнього правого ряду</p>  <p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Рух прямо з крайнього правого ряду</p>  <p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 
<p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Перелаштування з відокремленої частини смуги на вісь проїжджої частини</p>  <p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Висадка пасажирів на проїжджу частину</p>  <p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 
<p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Рух по виділеній смузі для громадського транспорту</p>  <p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 	<p>Висадка пасажирів на під'їзду платформі за межами проїжджої частини</p>  <p>Класична схема</p>  <p>Перспективна схема</p> 



Київський метрополітен. Київ, Україна

денція прибирання трамвайних колій і розширення магістралей за рахунок звільненого місця. Але відсутність очікуваних результатів в багатьох країнах світу знову активізувала розвиток трамвайного руху. Тому відповідно до сучасних світових тенденцій трамвай є швидким і зручним засобом пересування містом, здатним конкурувати з приватним автотранспортом.

Трамвай. Найкраще співвідношення провізної здатності і капітальних вкладень має легкорейковий транспорт – Light Rail Transit (LRT) – транспортна система, побудована на трамвайній інфраструктурі. Для переобладнання трамваю старого зразка в сучасний легкорейковий транспорт необхідно модернізувати існуючі трамвайні колії і оновити рухомий склад. До програми модернізації включено, зокрема, покращення технічного стану рейкового полотна та інфраструктури (переїзди, світлофори, опори і кронштейни кріплення контактної мережі тощо) за для забезпечення надійності функціонування системи, перевага проїзду трамваю на регульованих перехрестях, а також оновлення застарілого парку рухомого складу та заміна сучасним (з низькою підлогою, яка надає можливість швидко здійснювати посадку і







висадку пасажирів на зупинках). Зупинки теж необхідно модернізувати (розширити, покращити обладнання, облаштувати платформи на рівні нижньої сходинки трамваю, нанести жовті обмежувальні та тактильні лінії безпеки), впровадити електронні системи інформування пасажирів тощо.

Швидкісний трамвай – другий за швидкістю і перевізною здатністю транспорт після метро. Колії такого трамваю на всій протяжності полотна відділені від загального транспортного потоку, а потяги мають більшу кількість вагонів, що дає їм безсумнівну перевагу над звичайним трамваем.

Метрополітен – позавуличний міський громадський транспорт, що лідує за показниками маршрутної швидкості і перевізної здатності серед інших видів громадського транспорту. Будівництво метрополітену вимагає великих капіталовкладень і тому доцільне тільки в великих містах (територіально або за чисельністю). Рух поїздів в метро йде за графіком, що дуже зручно для пасажирів.

Одним із стримуючих факторів, який створює незручності для користувачів громадським транспортом є

Розрахункова провізна спроможність масового громадського пасажирського транспорту
(за розрахунками В. Петрука)

Транспорт	Рухомий склад	Габарит вагону/потягу [м]	Місткість вагону [пас.] при 8 пас./м ²	Кількість вагонів	Площа підлоги [м ²]	Місткість потягу [пас.] Щільність	Макс. конструкційна швидкість [км/год.] / Прискорення [м/с ²]	ROW	Мін. інтервал хв.	Провізна спроможність тис. пас./год
Міська залізниця		3,5x19,6 117,6	292 - 314 70 - 76 сидінь (24,1%)	6	411,6	1840 4,47 пас./м ²	130 0,6/0,8	A	18:00 (фактично)	6,13
MRT (Mass Rapid Transit)		3,3x23,23 143,5	360 - 382 80 - 86 сидінь (23,0%)	6	530,3	2248 4,24 пас./м ²	130 0,2/0,8	A	2:30	53,95
Метрополітен		2,7x19,2 96,0	246 - 264 30 - 36 сидінь (13,1-13,2%)	5	259,2	1284 4,95 пас./м ²	90 1,1/1,2	A	1:30	51,36
		2,7x19,2 115,2		6	311,0	1548 4,98 пас./м ²				61,92
LRP (Light Rail Transit)		2,5x10,9 (9 сидінь)	409 99 сидінь (24,8%)	4	187,3	448 3,91 пас./м ²	75 1,8/1,8	B	1:30	16,00
		2,5x11,4 (9 сидінь)	513 125 сидінь (25,0%)							513 3,98 пас./м ²
Трамвай		2,5x14,0 14,0		1	31,0	110 3,55 пас./м ²				4,40
		2,5x14,0 28,0	110 23 сидінь (20,9%)	2	62,0	220 3,55 пас./м ²	65 1,8/1,8	A	1:30	8,80
		2,5x14,0 42,0		3	93,0	330 3,55 пас./м ²				13,20
BRT (Bus Rapid Transit)		2,5x18,75	199 51 сидінь (26%)	1	46,9	199 4,24 пас./м ²		B	1:00	11,94



необхідність здійснення пересадок. Але за умови руху транспорту з високою частотою та чітко за розкладом, з організацією інтегрованих пересадочних вузлів в комфортних для пасажирів місцях, з можливістю отримати додаткові послуги (банківські, торгівлі, харчування), необхідність пересадки не створює незручностей для пасажирів. Краще за все, організувати єдину посадкову платформу з двосторонньою подачею різних видів транспорту.

Паркувальне місце для автотранспорту людей з інвалідністю. Прага, Чехія



Виділення паркувального місця для автотранспорту людей з інвалідністю знаками, прийнятими в міжнародній практиці. Вроцлав, Польща. Фото: Анатолій Ільницький



Приклад використання технічних рішень для уповільнення автомобільного руху на вул. Воздвиженській. Київ, Україна. Фото: Артем Слабинський

Підняття конкурентоспроможності громадського транспорту потребує також зміни зовнішнього вигляду і функціональності рухомого складу, що спричинено невинним ростом запитів пасажирів, зокрема сучасні потяги з низьким рівнем підлоги, доступною подачею інформації та розкладу, комфортними сидіннями тощо.

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТА МОТОРИЗОВАНИЙ ТРАНСПОРТ, ЩО РУХАЄТЬСЯ

В прогресивних великих містах світу відмовилися від політики збільшення пропускної здатності автодоріг у зв'язку з тим, що в перспективі це веде до збільшення рівня автомобілізації і, як наслідок, до тотальних заторів. Перевагу в таких містах віддано формі організації руху, направленої на стримання та покращення безпеки руху, особливо у центральній частині міста (як варіант, обмеження в'їзду в центр). Це дає можливість зменшити шкідливий вплив від автомобілів на середовище.

● Обмеження швидкості руху

Для стримання автомобільного руху використовуються технічні рішення (низки дорожніх знаків, лежачі поліцейські тощо), які направлені на забезпечення сталої низької швидкості та обмеження можливості прискорення і обгону транспортних засобів. Використання такого прийому обмеження швидкості руху автомобілів в цен-



Заборона проїзду і паркування в центральній частині міста. Вроцлав, Польща. Фото: Анатолій Ільницький

тральній частині міста дозволяє не робити виділених велосипедних доріжок, адже невелика швидкість руху автомобільного потоку без обгонів є запорукою безпечного руху велосипедистів.

При цьому необхідно пам'ятати про великогабаритні автомобілі (наприклад, для доставки продукції, транспорт спеціального обслуговування та аварійних служб), які повинні мати можливість проїзду і виконан-

Перехоплюючий велосипедний паркінг на ВДНГ. Київ, Україна



ня поворотів.

АВТОМОБІЛЬНИЙ ТА МОТОРИЗОВАНИЙ ТРАНСПОРТ, ЩО СТОІТЬ

Для паркування автомобілів в місті необхідне виділення значних територій, а з огляду на те, що вартість землі в місті, особливо в центральній його частині, – висока, то організація великих парковок є нераціональним та найменш ефективним використанням цінних територіальних ресурсів.

● Центральна частина міста

Центральна частина міста на відносно невеликій території концентрує різні функції – ділову, культурну, політичну – здійснення яких є основними цілями поїздок городян. Більшість відвідувачів центру приїждять приватним автомобілем та, відповідно, потребують місця для паркування. Туристичні автобуси необхідно забезпечити окремими місцями для паркування, а вантажні автомобілі, що здійснюють доставку товарів, – майданчиками для короткочасного перебування на час розвантаження або завантаження. Тому політика паркування повинна мати комплексний характер для сталого розвитку транспортної системи міста і впроваджуватися диференційовано, з відмінностями залежно від зони міста. При цьому необхідно врахувати розміщення і пристосованість парку-

6. Рекомендації щодо розвитку складових міського простору

Вулиці

Площі

Набережні

Рекреаційні зони

Зелені зони



ВУЛИЦІ

Згідно ДБН В.2.3-5-2001 «Вулиці та дороги населених пунктів¹» прийнята наступна класифікація міських вулиць:

1. Магістральні вулиці:
 - безперервного руху²,
 - регульованого руху³.
2. Магістральні вулиці загальноміського значення:
 - безперервного руху,
 - регульованого руху.
3. Магістральні вулиці районного значення
4. Вулиці та дороги місцевого значення:
 - житлові вулиці дороги,
 - промислових і комунально-складських зон,
 - проїзди.

Але така класифікація, що базується на ширині та експлуатаційних якостях, не може в повній мірі відобразити всі процеси, які відбуваються на вулицях.

Вулиця має бути не тільки міською транспортною артерією, але і місцем взаємодії людей. Під час організації вуличного простору потрібно керуватися рядом вимог, що пов'язані з активізацією соціальних та економічних функцій: покращення якості життя, мобільності та активності мешканців.

В цьому посібнику запропонована класифікація, що розглядає вулиці Києва з точки зору їх соціальної ролі та дизайну:

1. Магістралі безперервного руху
2. Магістралі регульованого руху:
 - вулиці квартальної забудови⁴,
 - вулиці мікрорайонної забудови⁵.
3. Вулиці з відокремленою смугою руху громадського транспорту
4. Бульвари
5. Вулиці місцевого значення:
 - транспортно-пішохідні,
 - пішохідно-транспортні,
 - пішохідні

МАГІСТРАЛІ БЕЗПЕРЕРВНОГО РУХУ

Забезпечують транспортний зв'язок між районами.

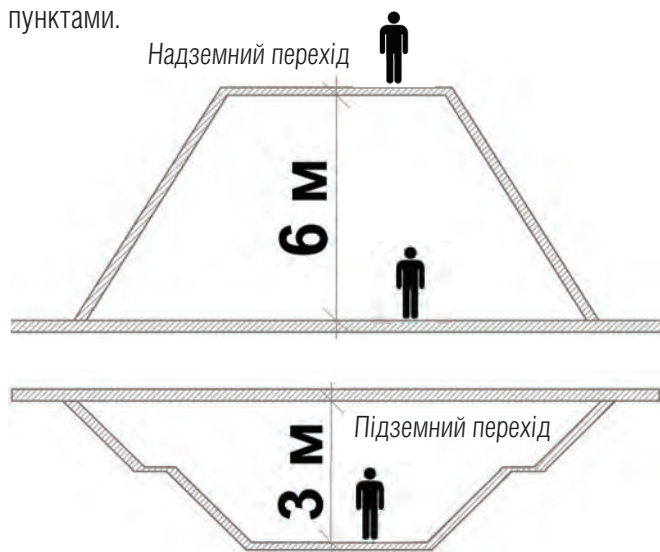
Основними завданнями є забезпечення зручності та безпеки руху пішоходів а також комфортного перебування мешканців прилеглих територій.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

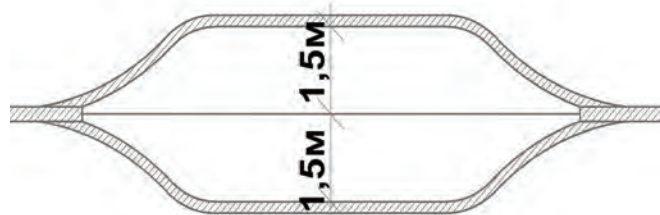
- загальне зниження швидкісного режиму в місті;
- розв'язки з іншими вулицями у різних рівнях;
- диференціація швидкісного режиму по смугам руху;
- встановлення шумозахисних екранів, де це потрібно;
- організація позавуличних пішохідних переходів.

Важливою умовою оптимальної організації пішохідного руху є врахування психофізіологічних особливостей і фізичних можливостей людей при розробці відповідних технічних рішень.

До психофізіологічних факторів слід насамперед віднести природне прагнення людей заощаджувати зусилля і час, рухаючись по найкоротшому шляху між наміченими пунктами.



При влаштуванні надземних чи підземних переходів шлях переходу дещо збільшується, а підйом і спуск вимагають від пішоходів додаткових витрат енергії.



Напівпідземний перехід – найефективніше рішення облаштування напівпідземних переходів.

МАГІСТРАЛІ РЕГУЛЬОВАНОГО РУХУ

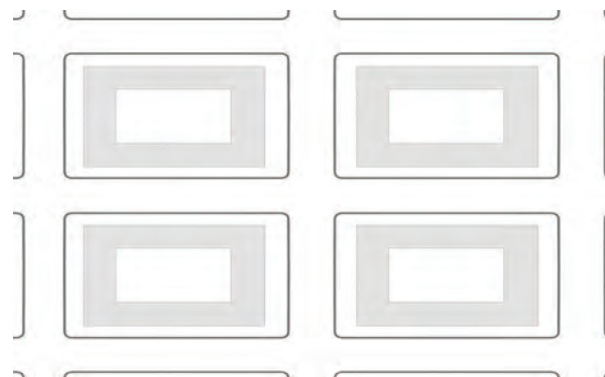
Значні вулиці, що забезпечують транспортні зв'язки всередині району. Типовими проблемами таких вулиць є:

- ігнорування потреб пішоходів, незважаючи на те, що на деяких ділянках спостерігається значне переміщення людських потоків.
- інтенсивний автомобільний рух у пікові години;
- невідповідність і, як наслідок, низька якість громадського простору.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

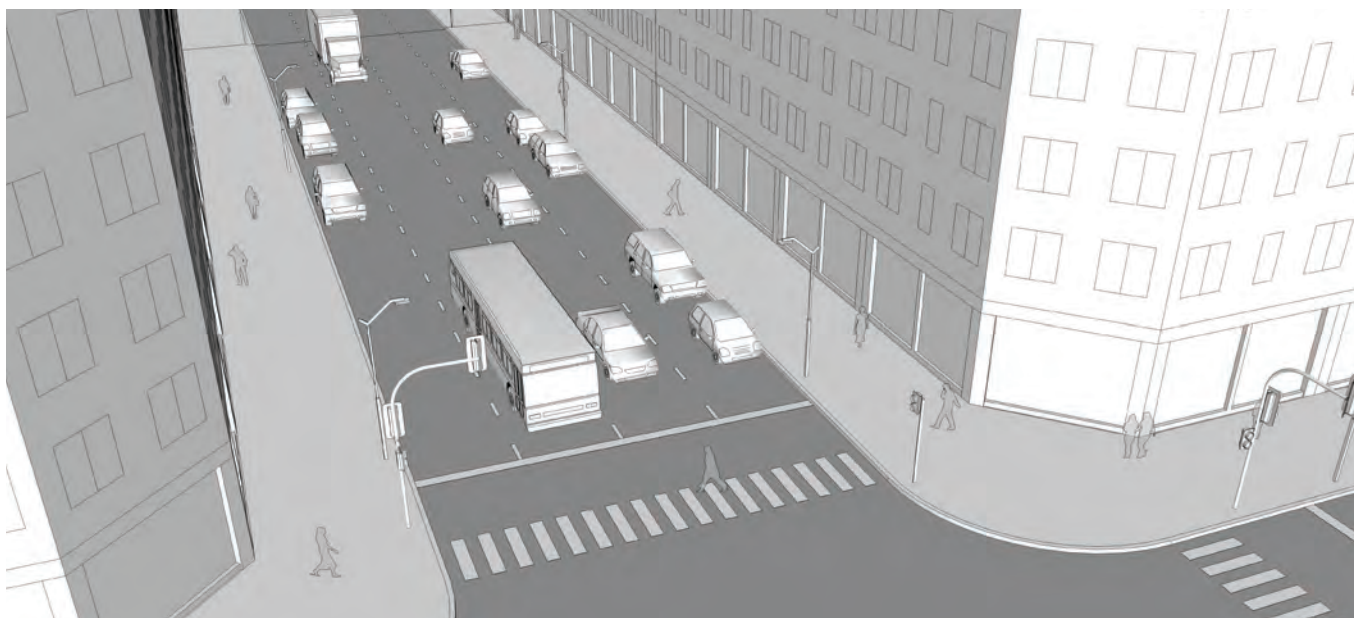
- організація вуличних (наземних) пішохідних переходів (див. розділ "Пішохідні переходи");
- перед перехрестями потрібно вживати заходи безпеки для зниження швидкості транспортних засобів;
- надання пріоритету громадському транспорту – організація виділених смуг;
- прокладення магістральних велодоріжок (вони можуть дещо відхилитися від автомагістралей) (див. розділ «Рекомендації з розвитку велосипедної інфраструктури»).

• Вулиці квартальної забудови



Переважно це вулиці з інтенсивним автомобільним рухом у центральній частині міста та у історичній забудові, що склалася. Тому складно змінити їх конфігурацію чи модернізувати. Типовими проблемами таких вулиць є:

- недостатня кількість місця для пішоходів і велосипедистів (вузькі тротуари, відсутність велодоріжок);
- велика кількість конфліктних точок між громадським та приватним транспортом, а також транспортом, що здійснює доставку товарів;
- спостерігається скупчення автомобільних потоків перед поворотами на перехрестях;
- неорганізоване паркування.



Існуючий стан



Після реконструкції

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- Диференціація простору передбачає звуження смуг руху до 3 м, а виділених смуг громадського транспорту – до 3,3 м за допомогою розмітки. Дослідження доводять, що при відсутності розмітки швидкість підвищується, а при збільшенні ширини смуг кількість ДТП зростає;
- за можливості, розширення тротуарів;
- організація велодоріжок та буферної зони між велодоріжкою і проїжджою частиною з припаркованими автомобілями;
- особливу увагу слід приділяти організації руху на перехрестях з велорухом:
 - розмітка/колір/буферна зона для велосипедистів перед стоп лінією;
 - велосипедні світлофори;

- заборона правого повороту (у окремих випадках).
- виділення смуг громадського транспорту за умови суворого контролю за дотриманням правил дорожнього руху. Зупинки громадського транспорту краще розміщувати за перехрестям.
- для запобігання паркуванню другим рядом потрібно передбачити:
 - регулювання доставки вантажу у непікові години;
 - у пікові години – виділені зони розвантаження.
 - виділені зони для завантаження/розвантаження, розташовані за перехрестям, покращують ситуацію на вулицях з інтенсивним рухом та полегшують рух автобусів виділеними смугами. Вони можуть бути виділені розміткою або використовуватися тільки в непікові години.

● Вулиці мікрорайонної забудови

Основні вулиці у житлових мікрорайонах характеризуються підвищеною активністю всіх учасників дорожнього руху: велике скупчення автомобілів, ключові маршрути громадського транспорту, значні пішохідні потоки та велосипедисти співіснують у просторі вулиці.



Існуючий стан

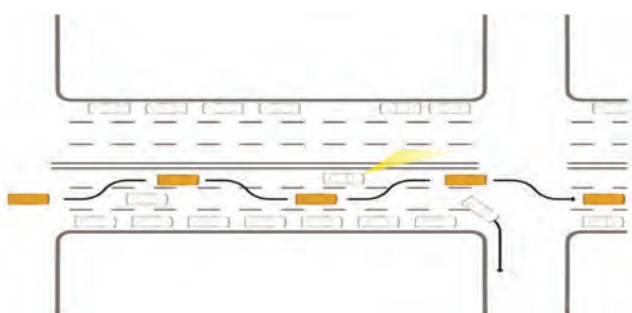


Після реконструкції

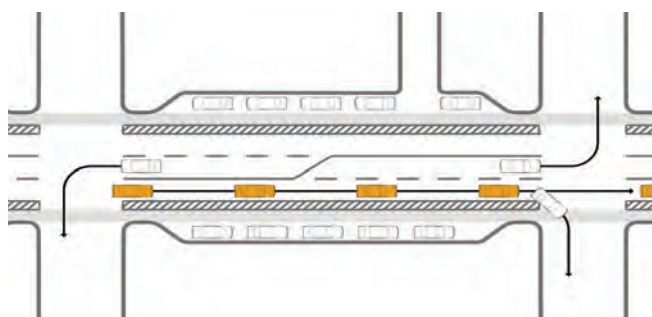


РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- проект реконструкції має передбачати обмеження швидкості руху та звуження профілю вулиці;
- так звана «Дорожня дієта» – звуження та скорочення кількості смуг з 4-х до 3-х або з 6-ти до 5-ти за рахунок організації смуги для повороту у центрі проїжджої частини;
- звуження дороги не є універсальним рішенням, яке підходить для всіх вулиць, але в деяких випадках це допоможе прискорити транспортний потік та усунути точки конфлікту із транспортом, що повертає;



На схемі показана траєкторія руху авто, що має об'їжджати припарковані другим рядом автомобілі, а також автомобілі, що повертають праворуч і ліворуч



Траєкторія руху авто, при трьохсмуговій схемі, що передбачає зменшення кількості конфліктних точок

«Парклети» – це тимчасові настили, що займають простір одного чи двох паркувальних місць на вулиці. На них можливе облаштування сезонних майданчиків кафе (якщо тротуар для цього завузький), елементів озеленення чи велосипедних парковок



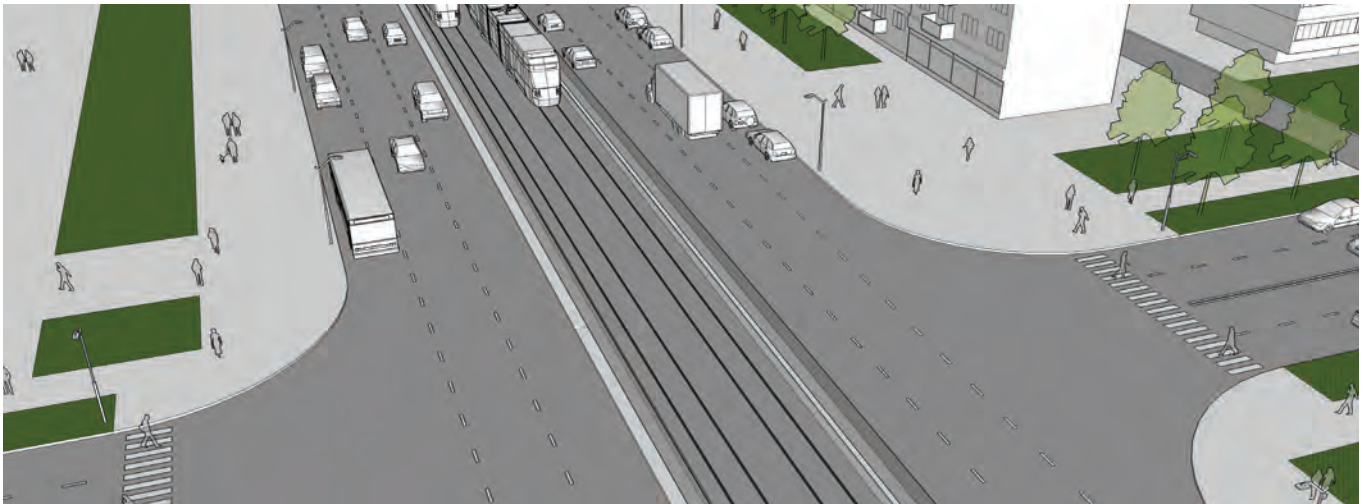
ВУЛИЦІ З ВІДОКРЕМЛЕНОЮ СМУГОЮ РУХУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Трамваї та швидкісні автобуси стимулюють економічний розвиток за умови створення високої якості транспортного обслуговування. Такі вулиці акумулюють значні пішохідні потоки за рахунок їх транспортної доступності. Тому пріоритетом при їх проектуванні повинен стати розвиток пішохідної інфраструктури на прилеглий території та вздовж основних під'їзних маршрутів.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- розвиток пішохідної інфраструктури на прилеглий території та вздовж основних під'їзних маршрутів;
- особливу увагу слід приділити організації пішохідних переходів;
- облаштування острівців безпеки (див. розділ «Пішохідні переходи. Острівці безпеки»);
- встановлення оптимальної тривалості світлофорного сигналу для руху автомобілів та перетину дороги пішоходами;
- організація підвищеної велодоріжки по обидва боки вулиці стимулює паралельний розвиток велосипедного і громадського транспорту. У окремих випадках прийнятніше облаштування одно- або двосторонньої велодоріжки по центру вулиці, що робить місця повороту громадського транспорту безпечнішими;
- організація окремої фази світлофору для велосипедистів у випадку, якщо потік транспорту, що повертає праворуч, великий;
- виділення смуг громадського транспорту за умови суворого контролю за виконанням правил дорожнього руху;
- організація відокремленої швидкісної смуги для руху громадського транспорту по центру дороги знижує кількість конфліктних точок з транзитним потоком;
- дизайн зупинки громадського транспорту – це можливість прискорити рух та підвищити привабливість системи громадського транспорту в цілому. Навіси мають бути розраховані таким чином, щоб розмістити всіх охочих у годину пік.

Існуючий стан



Після реконструкції



БУЛЬВАРИ

Багато бульварів в місті не виконують своєї рекреаційної функції. Незважаючи на те, що більшість з них проходять крізь житлову забудову, вони здебільшого виконують функції транспортних магістралей.

Існуючий стан



Після реконструкції



РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- благоустрій центральної алеї створить зону тяжіння для місцевих мешканців, а також стане місцем для відпочинку, прогулянок та занять спортом;
 - облаштування пішохідних переходів до алеї бульвару та між її частинами, для організації комфортного та безпечного доступу пішоходів;
 - організація місць паркування місцевих мешканців вздовж тротуару звужить проїжджу частину та полегшить доступ пішоходів до рекреаційної смуги;
 - прокладена вздовж центральної частини бульвару підвищена велодоріжка розширить рекреаційний простір.
- Якщо вздовж бульвару є дорога-дублер:
- можливе облаштування підвищених пішохідних переходів та мощення дублеру в одному рівні з тротуаром, а також облаштування виступів тротуару для скорочення доступу до алеї;
 - застосування заходів щодо зниження швидкості руху на дорогах-дублерах;
 - особливу увагу слід приділити перехрестям з поперечним потоком. У загальних випадках слід встановлювати знак «Стоп» при виїзді з дублера або при інтенсивному русі передбачити встановлення світлофора;
 - конфліктні точки повинні бути добре промарковані та помітні водіям з дублеру, а також з основного потоку.



Організація гарного та безпечного зв'язку між частинами бульвару, Тель-Авів, Ізраїль. Фото: Олександр Макаренко



Несанкціонована парковка заважає пішоходам потрапити до алеї бульвару, вул. Горького, Київ

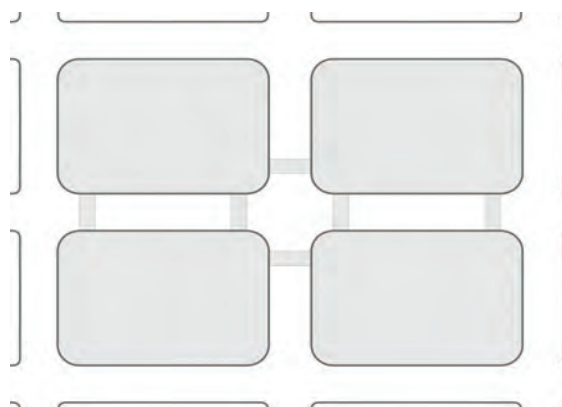
ВУЛИЦІ МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ

Вулиці місцевого значення мають значний потенціал простору для відпочинку. Вони можуть стати безпечними та привабливими для прогулянок та забезпечити доступ до магазинів, дитячих садків, шкіл.

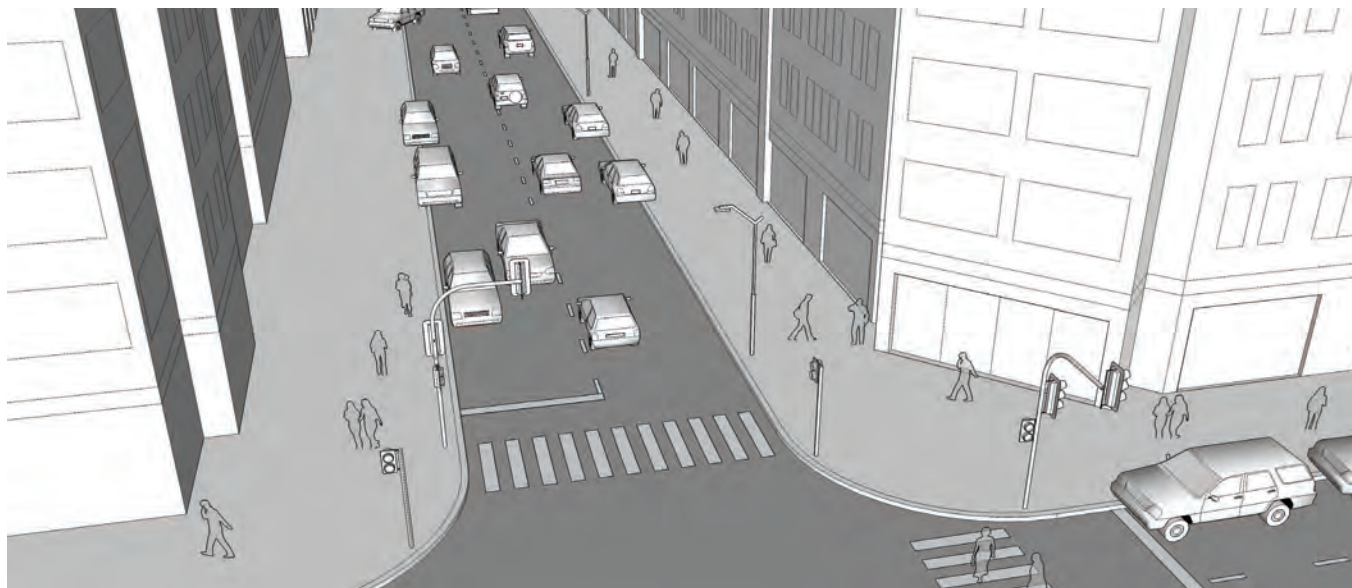
Необхідність більшої уваги до забезпечення умов для пішоходів підкреслюється тим, що в класифікацію включені такі поняття, як «транспортно-пішохідні» і «пішохідно-транспортні», вулиці. Таким чином, підкреслюється, що пішоходи є рівноправними учасниками дорожнього руху і вимагають такої ж уваги проєктувальників і організаторів руху, як і транспортний потік.

● Транспортно – пішохідні вулиці

Забезпечують транспортний та пішохідний зв'язок у житловому районі (мікрорайоні) та вихід на магістральні вулиці регульованого руху.



Білим кольором позначені зони пріоритету транспорту, сірим – зони пріоритету пішоходів



Існуючий стан.



Після реконструкції

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- обов'язковим є нанесення розмітки (її відсутність сприяє підвищенню швидкості);
- облаштування підвищених пішохідних переходів та виступів тротуару закріплює пріоритет пішоходу на переході;
- в'їзди у двори не можуть переривати тротуари та мають бути виконані з тих самих матеріалів і в одному рівні з тротуаром;

- за можливості, скорочення транспортного потоку та організація безпечної швидкості руху;
- можливе розміщення паркувальних місць у шаховому порядку.



Підвищений перехід

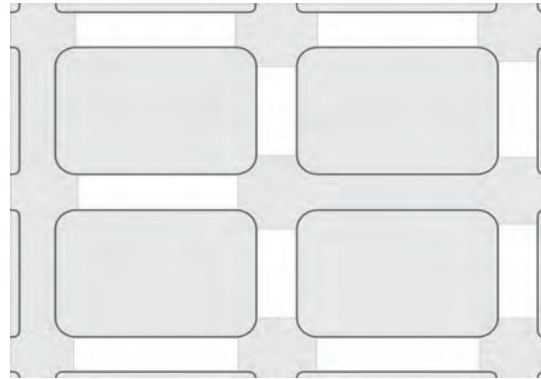


Житлова вулиця, Ріміні, Італія. Фото: Олександр Макарєнко

● Пішохідно-транспортні вулиці

Пішохідні зони, де дозволений рух та паркування автомобільного транспорту. На цих вулицях пріоритет закріплений за пішоходами. Велосипедний рух також може бути дозволений за умов дотримання правил безпеки. Основні заходи, які потрібно впроваджувати на таких вулицях, повинні мати на меті:

- підвищення рівня безпеки;
- покращення міського середовища;
- зниження автомобільного трафіку.



Білим кольором позначені зони пріоритету транспорту, сірим – зони пріоритету пішоходів

Існуючий стан



Після реконструкції



РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- обмеження автомобільного трафіку – скорочення наскрізного проїзду, за винятком тих випадків, коли це необхідно. Замість цього можна створити альтернативний доступ на вулицю;
- чітке дотримання правил паркування, особливо у пікові години;
- виділення зон для завантаження/розвантаження транспорту текстурним покриттям, знаками чи розміткою. Такі заходи знизять вірогідність виникнення конфліктних ситуацій;
- вулиця може бути відкрита лише для руху спецтранспорту та автомобілів, що здійснюють доставку товарів, тим самим створюючи умови для використання вулиці для інших громадських потреб, зокрема організації зон з вуличним обладнанням – місцями для сидіння, переносним озелененням тощо;
- в окремих випадках можна передбачити доставку вантажів на візках, якщо забезпечити зручний шлях від зон розвантаження до магазинів;
- вжити заходів що перешкоджатимуть руху автомобіля по прямій траєкторії (висадка дерев, організація паркування у шаховому порядку). Це допоможе уповільнити швидкість авто за допомогою психологічного ефекту;
- заборона доступу автотранспорту у певні години (на вулицях з активністю у вихідні дні, тощо);
- вжити заходів щодо зниження швидкості руху автомобілів.
- зонування вуличного простору і візуальне відділення проїзної частини від пішохідної зони за допомогою вуличного обладнання;
- підкреслення пріоритетності руху пішоходів за допомогою текстурного покриття в рівень з тротуаром.

Важливо зазначити, що ці рекомендації не є універсальним рішенням для всіх ситуацій, що виникають на вулицях міста. Будь-які зміни потрібно впроваджувати тільки після ретельного аналізу та моделювання дорожньої ситуації експертами.

● Пішохідні вулиці

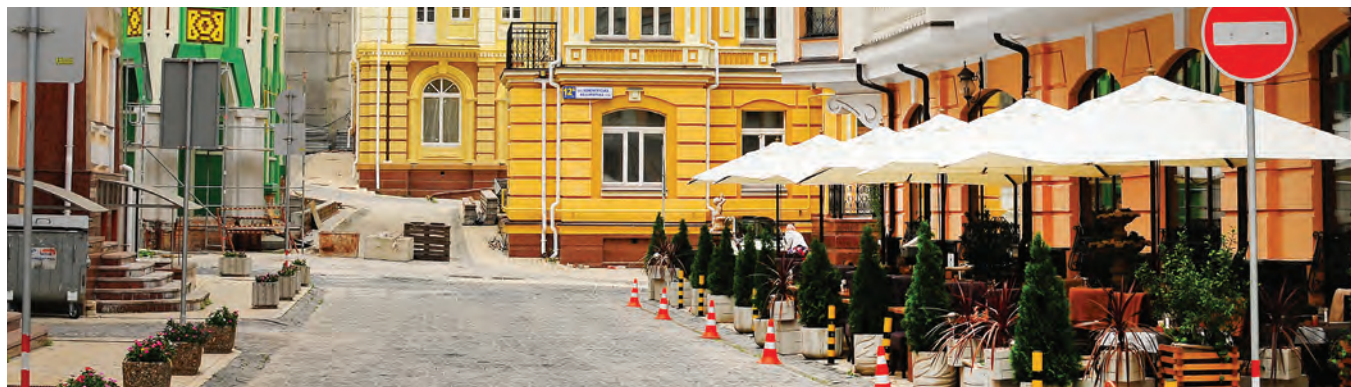
Пішохідна вулиця – це ділянка міського простору, закрита для в'їзду (або транзитного руху) автомобілів з розвинутою інфраструктурою для пішоходів (лавки, якісне мощення, озеленення, захист від шуму тощо). Наразі в Києві відсутні пішохідні вулиці – лише у перспективі реконструкції Контрактової площі планується зробити пішохідною частину вул. Сагайдачного. Між тим, практика робити пішохідними центральні вулиці є типовою для європейських міст.

Головні функції пішохідних вулиць – туристична та суспільно-торгівельна. Вулиця, закрита для транспорту та обладнана пішохідною інфраструктурою за визначенням є комфортним громадським простором, де люди проводять багато часу. Водночас тривалість перебування туристів на певній локації – це основний показник туристичної привабливості.

З іншого боку, велика прохідна спроможність пішохідної вулиці робить її ідеальною для розташування на перших поверхах будівель та на відкритих майданчиках різноманітних крамниць, лавок, невеликих магазинів, кафе тощо. Згідно світовій практиці, пішохідні вулиці можуть слугувати суттєвим стимулом для розвитку малого та середнього бізнесу.

Зрештою, пішохідні вулиці є ефективним засобом гуманізації міського простору, завдяки пріоритетній орієнтації благоустрою на людину, дбалому ставленню до історичної забудови та сприятливим умовам для розвитку важливих соціальних практик – спілкування, поважного ставлення один до одного, спільних активностей та ін.

Пішохідно-транспортна вулиця, Воздвиженка, Київ. Фото: Артем Слабинський





Софіївська площа потребує більше озеленення, місць для відпочинку, варіантів для проведення часу та обмеження в їзду транспорту. Київ. Фото: Вікторія Бондар

ПЛОЦІ

Міська площа¹ – це відкрите середовище, яке оточене забудовою чи природними об'єктами. Площа – середовище для людей та вузлова точка міського простору. Площа може виконувати транзитну функцію або слугувати місцем зустрічі та спілкування городян. Площі можуть бути різні за виглядом та формою залежно від їх розміщення у місті, функції, історичного розвитку та ролі.

В «Посібнику» площа розглядається, як місце для перебування людей.

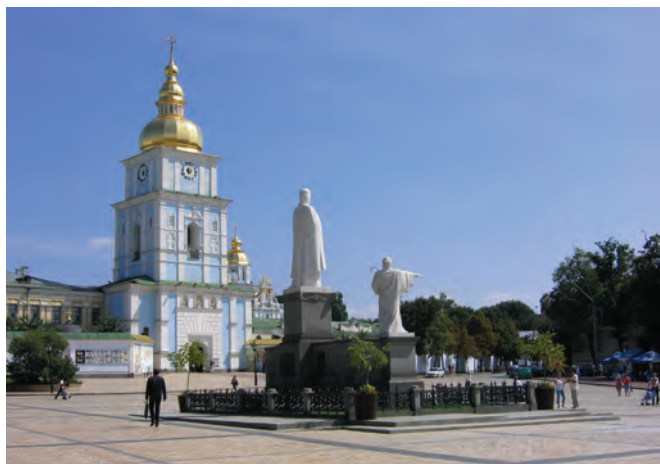
На збільшення активності площі впливає безпосередній її контакт з прилеглою забудовою та розташування поряд з рекреаційними об'єктами, такими як сквери чи водойми. Для зручного перебування людей важливими умовами є комфортний мікроклімат, безпека та різні можливості і варіанти відпочинку. Площа має бути співмасштабною розмірам людини, а невеликі об'єкти простору – пропорційні оточуючій забудові.

Простір площі має бути багатофункціональним, забезпечувати свободу вибору активностей для людей усіх вікових категорій та усіх можливостей, враховуючи потреби маломобільних груп населення.

РЕКОМЕНДАЦІЇ

● Доступність

- організувати безпечний та зручний доступ до зупинок громадського транспорту, які повинні розміщуватись в радіусі пішохідної доступності (відповідно до нормативних документів) від будь-якої точки площі та врахувати ряд містобудівних та природних факторів, зокрема характер рельєфу, прилеглу забудову, наявність зручного пішохідного зв'язку тощо;
- забезпечити вільний доступ до усіх об'єктів площі людям усіх категорій та можливостей;
- заборонити в'їзд будь-якого транспорту на площу, окрім спецтранспорту (машин для прибирання, обслуговування та екстрених служб), шляхом встановлення обмежуючих стовпчиків та знаків;
- заборонити паркування машин на тротуарах площі;
- візуально виділити та маркувати необхідним чином велодорожки у разі їх пролягання через площу;



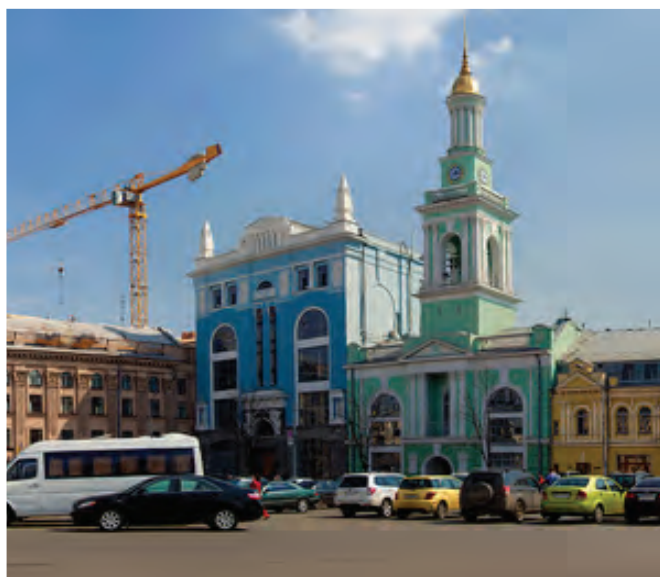
В'їзд транспорту на Михайлівську площу має бути обмежено, а площа може стати повноцінною зоною для відпочинку. Київ.

- передбачити достатню кількість велопарковок, які мають розташовуватися у полі зору велосипедиста та бути доступними за розташуванням;
- передбачити стоянку таксі біля площі.

ФОРМУВАННЯ ПРОСТОРУ

- формувати простір площі за допомогою співрозмірних людських елементів;
- визначити основні пішохідні потоки на площі та організувати відповідні ділянки для їх безперешкодного проходження із забезпеченням достатньої ширини для зручного руху пішоходів. На ділянках площі, які не задіяні під пішохідні шляхи, рекомендується влаштовувати рекреаційні зони для короткочасного відпочинку;
- виділити ділянки під зелені насадження (дерева, кущі, газони, баскети) для зонування простору та влаштування приватного середовища, а також для захисту від сонця та атмосферних опадів;
- забезпечити візуальний бар'єр між проїжджою частиною та

Контрактова площа (існуючий стан), Київ, Україна



площею за допомогою зелених насаджень (кущів, дерев тощо), що створить комфортні умови для короткочасного відпочинку пішоходів поряд з дорогою та надасть їм відчуття безпеки;

- створити так зване «доброзичливе середовище» завдяки відкритості фасадів будинків, які формують площу з великою кількістю скляних вітрин, дверей, що ведуть до магазинів та кафе. Все це зробить площу не просто транзитною зоною, а цікавим та привабливим місцем для проведення вільного часу населення.

● Зелені насадження

- організовувати зелені насадження з урахуванням простору, у якому вони будуть розміщуватись, тобто кількість рослин має відповідати розмірам площі для влаштування на ній оптимального мікроклімату, а породи мають бути підібрані так, щоб уникнути алергічних реакцій у населення;
- проведення санації зелених насаджень² для підтримання їх у належному санітарному стані, а також недопущення їх перетворення на хащі, що виглядає неестетично та створює небезпечне середовище.

МОЩЕННЯ ТА ОБЛАШТУВАННЯ ДОРІЖОК

- передбачити покриття площі в одному рівні з проїжджою частиною, а бордюри мають бути опущеними до рівня тротуару;
- для мощення площі обирати неслизькі та рівні матеріали з метою уникнення травматичних випадків, а для інформування людей з порушенням зору про наближення до автомобільної дороги чи пішохідного переходу – встановлювати тактильні наземні покажчики у вигляді смуг із різних матеріалів визначеного кольору і рисунку рифлення, що дозволяє особам з порушенням зору розпізнавати типи дорожнього або підлогового покриття шляхом відчуття на дотик стопами ніг, тростиною або

Витяг з проекту-переможця конкурсу на кращу концепцію громадського простору на Контрактовій площі, Київ, Україна





Міська площа з елементами благоустрою та сучасного мистецтва Дублін, Ірландія.

використовуючи залишковий зір;

- влаштовувати відвід для стічних вод з тротуару за допомогою зливових жолобів та стоків, а також передбачувати ухил пішохідного покриття для уникнення накопичення води та її відводу до зливоприймачів та до газонів;
- по краю газону встановлювати бордюрний камінь або влаштовувати водонепроникне дорожнє покриття для недопущення потрапляння землі з газонів на пішохідні доріжки;

● Вуличне обладнання

- передбачити умови для різних видів активності усіх груп населення, зокрема виділити та організувати місце для проведення вуличних ярмарок, фестивалів, експозицій тощо. Зручним прийомом є встановлення лав, альтанок та інших малих архітектурних форм для тимчасового відпочинку;
- передбачити можливість для регламентованого розміщення стаціонарних вуличних кафе чи кіосків з їжею;
- лави для відпочинку мають бути ергономічними: зручними для усіх груп населення, зі спинками та поручнями. Їх зовнішній вигляд має відповідати стилістиці навколишнього середовища, а кількість – забезпечувати місцями для сидіння різну кількість людей: компанію, пару чи окрему людину;
- при розташуванні лав рекомендується розміщувати їх спиною до стіни чи іншої огорожі (наприклад, куців чи дерев) з метою відкриття візуально привабливого вигляду навпроти та можливості спостерігати за тим, що відбувається на площі;
- встановити інформаційні табло та навігаційні стовпчики для покращення орієнтування на площах;
- організувати доступ до мережі інтернет: площа має бути вільною WI-FI зоною;



Місця для відпочинку віддалені від проїжджої частини та орієнтовані у центр площі. Площа І.Франко, Київ

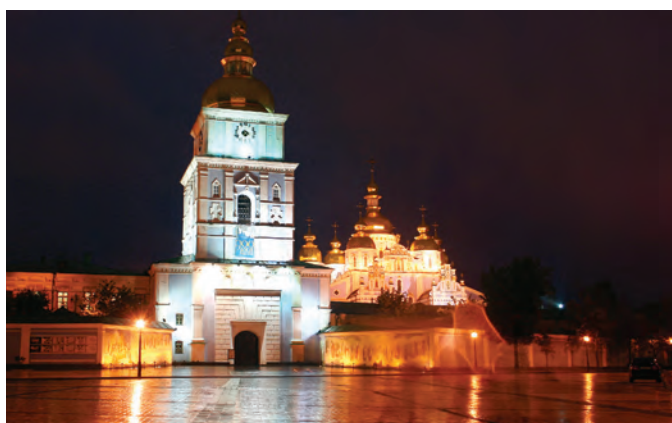
- рекомендується влаштувати розетки у лавах та спеціальних стовпчиках з урахуванням можливості вільного доступу людей, які користуються колісними кріслами;
- можливо організувати бювети чи вуличні фонтанчики з чистою питною водою;
- для підтримання території площі у чистоті необхідна достатня кількість урн та баків для сміття. Вони мають бути легкодоступними та привабливими на вигляд, а також відповідати вимогам з розділення сміття в залежності від його походження (баки позначені різними кольорами);
- передбачити достатню кількість вбиралень, облаштованих з урахуванням потреб людей з інвалідністю та відповідно до санітарних норм. Для інформування про місце розташування вбиралень потрібно встановити вказівники;
- комунальні служби мають забезпечити догляд за чистотою, порядком на площі та за своєчасним ремонтом вуличного обладнання.

● Освітлення

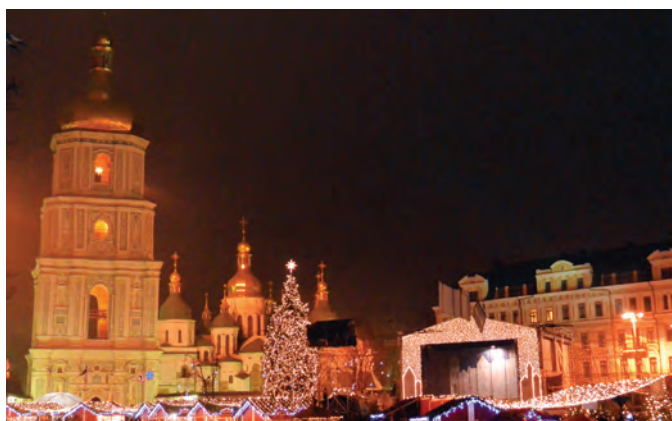
- забезпечити рівномірне та відповідної потужності освіт-



Виступ вуличних музик під час святкування Дня міста. Софіївська площа, Київ



Вдалиї приклад освітлення Михайлівської площі. Київ. Фото: Юрій Рябко



Софіївська площа – вдале місце для проведення новорічного ярмарку, завдяки своїй атмосферності, місцезнаходженню та розмірам. Київ. Фото: Вікторія Бондар

лення площі у темний час доби за допомогою спеціального обладнання, наприклад, вуличних ліхтарів, вуличних бра для підсвітки фасадів та тротуарів тощо;

- освітлювальне обладнання має бути привабливим та стилістично гармоніювати з навколишнім середовищем.

● Активності

- передбачені у рекреаційних зонах площі види активності мають відповідати потребам населення, а їх проведення не має заважати мешканцям прилеглих будинків;
- можливо виділити місце для встановлення інтерактивного майданчика³ для дітей або спорту, яке буде облаштовуватись з нагоди свят чи тематичних подій, а взимку перетворюватись на ковзанку чи новорічне містечко;
- виділити та організувати місце для проведення вуличних ярмарків, фестивалів та експозицій, а також для проведення спеціальних заходів (майстер-класів, флеш-мобів);
- за умови достатніх розмірів площі передбачити місце для встановлення сцени для проведення концертів та вистав;
- передбачити можливість трансформування середовища площі в залежності від пори року та за необхідності проведення будь-якого культурного заходу.

НАБЕРЕЖНІ

За останні десятиріччя у Києві сталися радикальні зміни у відношенні мешканців до Дніпра. Для більшості киян ріка з важливого рекреаційного ресурсу перетворилася на перешкоду між правим і лівим берегом. Втрачена значимість ріки як повноцінного рекреаційного об'єкту. Між тим, прибережні території Дніпра, включно з островами є найбільш придатними для задоволення потреб населення у відпочинку і дозвіллі. Необхідно, слідуючи новим урбаністичним трендам, проявити ріку у структурі міста, створивши «вихід міста до води».

Право на безперешкодний доступ людей до річок і водойм закріплене у Земельному та Водному Кодексі України. А саме – забороняється перешкоджати громадянам в користуванні, проході, проїзді (по наявним проїздам) вздовж річок.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- скорочення промислових площ шляхом впровадження сучасних логістичних рішень, реновація промислових територій біля води;

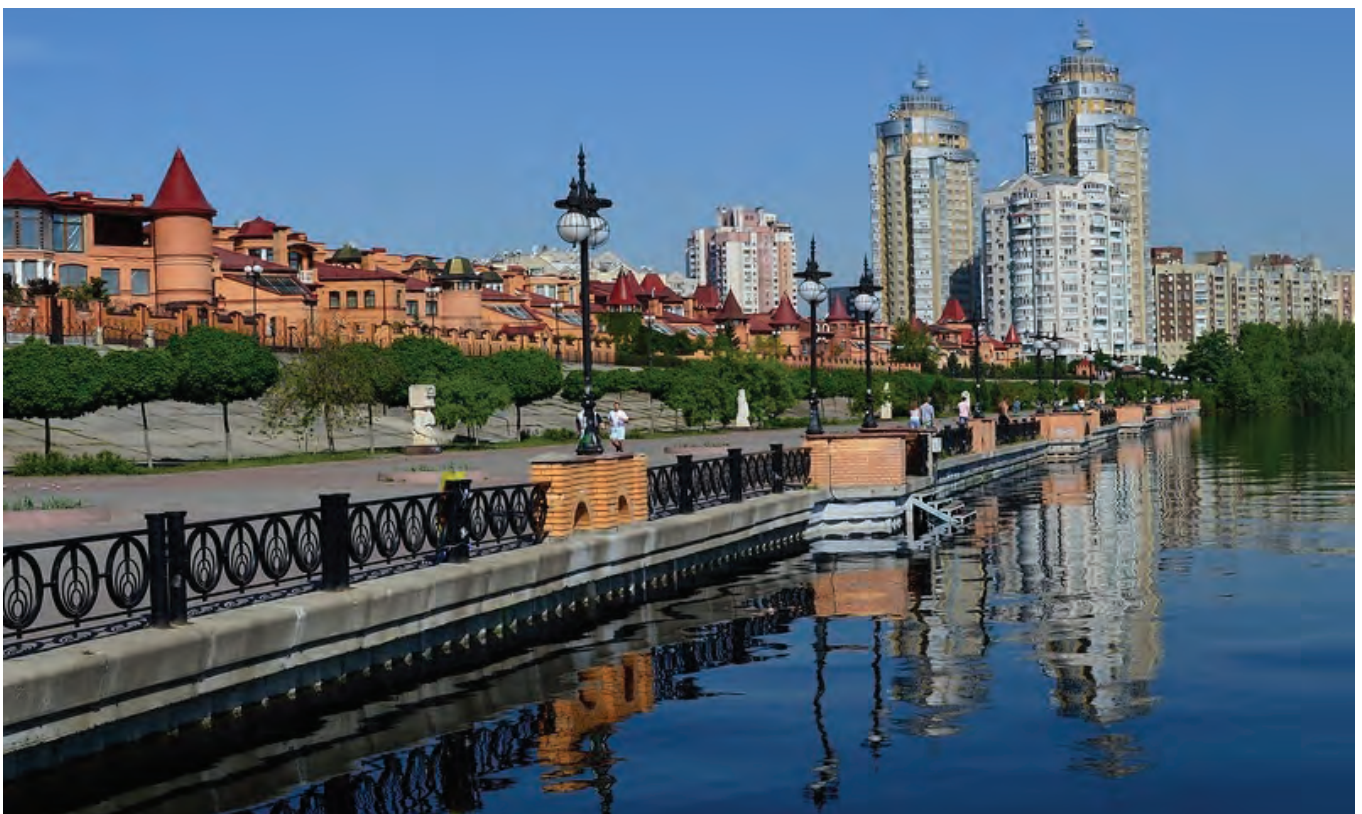


Фото: Сергій Пономаренко

● Транспорт

- недопустимо проектування та будівництво нових транзитних магістралей автомобільного руху на прибережних територіях;
- потрібно розглянути можливість звуження ширини існуючих транспортних магістралей вздовж набережних за рахунок скорочення кількості смуг до 2-х і менше;
- для забезпечення пріоритетності громадського транспорту

Оболонська Набережна, Київ





Потрібно закріпити пріоритетність пішоходів і велосипедистів на набережних. Фото:Олена Поперечна



Ріка сама по собі є важливим та привабливим об'єктом тяжіння. Потрібно створити умови для перебування людей на набережних міста.

Фото: Сергій Пономаренко

на набережних перед приватним, рекомендується створення виділених смуг та ізованих смуг для рейкового транспорту;

- розвиток нових маршрутів громадського транспорту для покращення доступності окремих ділянок прибережних зон;
- нові маршрути мають бути інтегровані у загальну систему маршрутів та бути доступними;
- прийняття рішень щодо будівництва нових мостів тільки після ретельного аналізу та моделювання ситуації;
- забезпечити можливість висадки/посадки на транспорт який курсує не тільки вздовж але і через ріку шляхом створення зупинок і зручних підходів до них, враховуючи потреби маломобільних груп населення;
- розглянути можливість створення системи водного пасажирського транспорту у напрямках, де це доцільно;
- розвиток водного транспорту в туристичних і рекреаційних цілях;

- освоєння рекреаційного потенціалу територій київських островів.

● Пішохідний та велосипедний рух

- організація мостів для пішоходів і велосипедистів;
- створення умов для організації та стимулювання пішохідного та велосипедного руху вздовж усіх набережних;
- створення найкоротших пішохідних і велосипедних маршрутів до ріки від станцій метро. Забезпечення прямого пішохідного і велосипедного зв'язку з будь-якою точкою на відстані 2 км від набережної;
- забезпечити максимальний зв'язок із водою для пішоходів. Де це можливо – облаштування пішохідних переходів в одному рівні (наземних) через проїзну частину;
- створення точок тяжіння для людей на набережних – кафе, спортивних та ігрових майданчиків, місць для відпочинку.



В 2010 році хайвей на набережній Помпідю був закритий назавжди. Париж, Франція

Набережна району Hafencity, побудованого на місці колишньої промзони. Гамбург, Німеччина





Київ, Україна. Фото: Євгенія Швець

РЕКРЕАЦІЙНІ ЗОНИ

Рекреаційні зони призначені для відпочинку людей, відновлення їх фізичних і моральних сил. В масштабі вулиць і площ можна виділити алеї та бульвари в якості рекреаційних зон, які входять у структуру вулиць і є її внутрішніми елементами, але їх не можна виділяти в самостійні структури. Окрім них, в просторі вулиць і площ також можна виділити малі зони для відпочинку, прояву активності та спілкування. Це можуть бути як декілька лав з озелененням поряд, так і невеликі спортивні майданчики для дорослих і дітей, маленькі вуличні кафе, території для дозвілля і розвитку дітей, простір для літніх людей, привабливі арт-об'єкти, місця для вуличних музикантів та митців. На вулиці рекомендується поєднувати декілька видів рекреаційних територій, завдяки чому вона стає привабливою, цікавою, неординарною та різноманітною. Основні рекомендації з організації рекреаційних зон можна сформулювати наступним чином.

• Доступність зон і підходів до них

- формування безбар'єрного середовища, що характеризується доступністю рекреаційних зон для всіх городян, враховуючи маломобільні групи населення, а також можливість вільно до них дістатися та вільно ними користуватися;
- організація пішохідних доріжок з невеликим нахилом та достатніми габаритами для забезпечення умов зручного руху пішоходів у рекреаційних зонах;
- створення ефективної системи інформування незалежно від характеру навколишнього середовища та особливостей сприйняття інформації різними користувачами (інформаційні табло, використання шрифту Брайля тощо);



- заборона в'їзду та паркування автотранспорту в рекреаційних зонах та на під'їзді до них.

• Безпека

- застосування на практиці основної ідеї «теорії запобігання злочинам за допомогою дизайну середовища» CPTED (Crime Prevention Through Enviromental Design) – створення умов для підсилення відчуття безпеки серед населення (відчуття соціальної згуртованості і відповідальності за спільне благо), завдяки глибоко продуманій багатоаспектній організації міського простору;
- організація умов для здійснення природнього спостереження. Це означає, що малі архітектурні форми і озеленення проектується таким чином, щоб покращувати умови та розширювати фронти спостереження за навколишнім середовищем, а освітлення організовується так, щоб сприяти виникненню відчуття безпеки в темний час доби;
- здійснення природнього зміцнення кордонів – візуального відокремлення приватного простору від публічного шляхом використання огорожень, інформаційних вивісок і якісно підібраних зелених насаджень;
- створення візуального враження надійності та захищеності передбачає організацію й підтримку активної діяльності у рекреаційних зонах, що має на меті посилення почуття спільності завдяки спільному догляду за місцем, стримуючи потенційних зловмисників.

*Безбар'єрне середовище,
вул. Оболонська набережна, Київ, Україна*

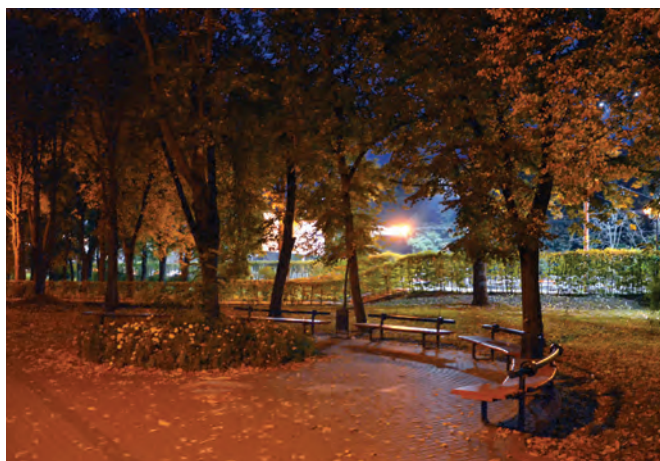




Освітлення. Київ, Україна. Фото: Юрій Рябко

● Освітлення

- організація рівномірного освітлення території з використанням різних видів підсвічування для безпеки користувачів і створення приємних естетичних вражень;



Лави. Київ, Україна.
Фото: Олена Студзинська



Лави, розраховані на різну кількість місць для сидіння, вул. Хрещатик, Київ, Україна

- створення можливості використання різнокольорового підсвічування деяких ділянок для урізноманітнення простору.

● Обладнання

- благоустрій території передбачає наявність базового обладнання:

- 1) для сидіння (лав, столів з лавами, лежаків, сходів тощо);
- 2) для забезпечення первісних потреб (питних фонтанчиків, туалетів);
- 3) для підтримання чистоти (урн);
- 4) для велосипедистів (велосипедних стійок);
- 5) для захисту від опадів (навісів від дощу і сонця, бесідок);
- 6) для доступу до інтернету (пунктів wi-fi);
- 7) для декорування простору (вазонів з рослинами, фонтанів).

- розміщення лав (різних розмірів, фактур, кольорів,



Обладнання громадського простору, Набережне шосе, Київ, Україна



Лави з урнами, бульв. Лесі Українки, Київ, Україна.
Фото: Євгенія Швець



Питний фонтанчик.



Контейнер для сміття зі сміттєвими пакетами для відходів домашніх тварин. Ініціатива ГО "Це наш Київ"

з різних матеріалів) навпроти дитячих і спортивних майданчиків, а також площ для можливості спостерігати за тим, що відбувається навколо;

- організація місць для сидіння з розрахунку на різну кількість місць: для однієї особи, двох або групи людей;
- встановлення питних фонтанчиків з різною висотою кранів для різних груп користувачів;
- розміщення урн неподалік від місць для сидіння;
- забезпечення достатньої кількості контейнерів для сміття та відходів домашніх тварин;
- застосування принципу багатofункціональності у використанні вуличного обладнання: бордюри з вмонтованим підсвічуванням, лампи можуть виконувати роль обмежуючих стовпчиків (болардів) чи велосипедних стійок тощо;
- організація невеличких стаціонарних закладів харчування, а за наявності достатнього місця для безперешкодного пересування всіх груп пішоходів – виносних сезонних кафе;
- стилістична відповідність вуличних меблів та району, в якому вони розміщені;



Бордюр з вмонтованим підсвічуванням. Ніцца, Франція

- відповідність вуличних меблів вимогам щодо зручності, безпеки, довговічності тощо;
- використання QR-кодів для отримання інформації про місцезнаходження людини: історію об'єкту чи території і майбутні заходи, які планується проводити;
- влаштування інтерактивної інсталяції (наприклад, інтерактивної мапи міста на тротуарі).

● Озеленення і водні об'єкти

- озеленення рекреаційних зон має не тільки естетичну функцію (наприклад, збагачення простору за допомо-



Фонтан "Груша" Київ, Україна.



Озеленення, що виконує практичну функцію. Тель-Авів, Ізраїль. Фото: Олександр Макаренко



Фонтан на площі Массена. Ніцца, Франція

гою декоративних огорож, квітників), а й практичну (затінення, захист від вітру, пилу й шуму тощо);

- застосування комплексного підходу до вибору насаджень для створення різноманітного, привабливого та комфортного середовища перебування населення, а особливо людей, чутливих до рослинних алергенів;
- оводнення території та регулювання вологісного режиму повітря за допомогою організації декоративних водоймищ та басейнів, фонтанів, водяних завіс та малих декоративних водоспадів. Такі водні інсталяції забезпечують не тільки бадьорість і полегшення влітку, а й слугують для розваг.

● Змішані покриття та візуальне відокремлення зон

- тип покриття обирається залежно від характеру використання території і з міркувань безпеки: на дитячих майданчиках і майданчиках для пасивного відпочинку молоді доречно трав'яне покриття, пісок або м'яке штучне покриття; а на спортивних майданчиках і майданчиках для відпочинку старшого покоління – тверде покриття. Універсальними матеріалами, які доцільно використовувати, є дерево та камінь.



Дитячий парк з різноманітними активностями. Ніцца, Франція



Дитячий майданчик на Пейзажній алеї. Київ, Україна



Різдвяний ярмарок на Софіївській площі Київ, Україна.

- мощення основних доріжок повинно відповідати потребам всіх груп населення. Наприклад, тактильну плитку передбачити для людей з порушенням зору. На бруківці влаштовувати стежки з рівним покриттям для жінок, які носять взуття на високих підборах, та людей, які користуються кріслами колісними;
- покриття різного типу створює ефект зонування території і робить її більш атрактивною (з цією ж метою можна використовувати освітлення, розпис, зелені насадження тощо).

● Активності

- у рекреаційній зоні рекомендується організація різноманітних типів активного і спокійного відпочинку для різних верств населення:
 - для молоді – спортивних майданчиків (для гри в настільний теніс, волейбол, футбол та інших видів спорту), спеціально облаштованих майданчиків для катання на роликах і скейті;
 - для літніх людей і людей середнього віку – майданчиків з облаштованими місцями для сидіння та спокійних ігор (бажано з привабливими красвидами, можливістю спостерігати за оточенням), спортивних майданчиків;

- для дітей – інтерактивних майданчиків. Для обладнання можуть використовуватися найрізноманітніші матеріали (шини, дерево, метал тощо). При цьому, чим більш цікавим і різноманітним буде майданчик, тим краще: обладнання має бути різної висоти (для різного зросту та віку дітей) і призначеним для різноманітних активностей: штучні скелі для скелелазіння, сходи, доріжки з перешкодами, гойдалки, каруселі, таблички чи частини підлоги, на яких можна малювати;
- рекомендується дотримуватися такої відстані між майданчиками, щоб всі учасники почувались зручно та не заважали один одному;
- можливість адаптації рекреаційних зон для використання протягом року: взимку, наприклад, для влаштування ковзанки, влітку – майданчика для шезлонгів, навесні – спортивних занять, а восени – ярмарків та фестивалів.



Графіті. Київ, Україна. Фото: Вікторія Бондар

Вуличні музиканти на Хрещатику, 32. Київ, Україна



● Вуличне мистецтво

- розміщення в рекреаційних зонах елементів вуличного мистецтва для різних вікових категорій (скульптур, інсталяцій, майданчиків для графіті тощо);
- організація простору з необхідними умовами для проведення культурних заходів різної направленості:
 - невеликих фестивалів вуличного мистецтва;
 - майстер-класів та воркшопів для дорослих і дітей;
 - перегляду документальних і художніх фільмів;
- організовані заходи не повинні перешкоджати вільному руху пішоходів і мешканцям прилеглих житлових будинків;
- в несподіваних місцях вдалим є розміщення об'єктів мистецтва, які викликають усмішку як у дорослих, так і у дітей.

На територіях рекреаційних зон необхідне проведення наступних обов'язкових заходів:

- здійснення своєчасного кронування дерев і обрізки зелених насаджень;
- регулярне прибирання (в тому числі чищення та провіювання дитячих пісочниць);
- вивезення сміття;
- заборона паркування.

ОЗЕЛЕНЕНІ ТЕРИТОРІЇ

Зелені насадження поділяються за функціональною ознакою на три основні групи:

- а) озеленені території загального користування: парки культури та відпочинку, парки відпочинку, сквери і бульвари, спеціалізовані парки (ботанічні сади, зоопарк, і т. п.);
- б) озеленені території обмеженого користування - на міжбудинкових житлових територіях, ділянках землекористування дитячих закладів, шкіл, вузів, наукових і лікувальних закладів, підприємств та організацій;
- в) озеленені території спеціального призначення - санітарно-захисні зони промислових підприємств, водоохоронні, меліоративні та лісозахисні смуги, оранжерейні господарства та розсадники, коридори інженерних мереж, озеленені частини вулиць, доріг і кладовищ.

● Озеленені території загального користування

До озелених територій загального користування відносяться:

- парки культури і відпочинку. Багатофункціональний парк культури і відпочинку – багатокомплексний заклад культури, де поєднуються культурно-освітні заходи з впливом природного середовища, що сприяють здоровому відпочинку людини та її всебічному гармонійному, фізичному та духовному розвитку. Це території, які включають зони культурно-масового відпочинку (до 3-8% від площі), фізкультурно-оздоровчого відпочинку (до 10-20% від площі), дитячого відпочинку (до 5-10%), а також прогулянкову (до 75- 40%) і господарську (до 2-5%) зони.
- спеціалізовані парки - особливий тип парків, характерний для найбільших міст, що мають певну функціональну спрямованість. Функціональна і планувальна організація території спеціалізованого парку здійснюється до його цільового призначення. Насамперед, це спортивні, дитячі, меморіальні парки, ботанічні сади і парки.
- сквери - це зелені насадження на площі чи вулиці, які відіграють архітектурно-декоративну роль і використовуються для короткотривалого відпочинку. Залежно від функціонального призначення сквери

поділяють на найбільш типові групи: тихого відпочинку і прогулянок, меморіальні, історико-архітектурні, музичні, розважальні, виставкові (квітів, скульптури і тд.),

декоративні (без відпочинку), інформаційні (з алеями і без алеї), розмежувальні, ігрові (дитячі, молодіжні).

- бульвари – широка алея на міській вулиці, як правило, посередині її. Бульвар являє собою озеленену територію вздовж проспекту, транспортної магістралі або набережної з алеями і доріжками для пішохідного руху і короткочасного відпочинку.

Провідне і найбільш важливе місце в мережі озелених територій міста належить насадженням загального користування як таких, що безпосередньо впливають на стан міського середовища і правлять за місце масового відпочинку мешканців міста.

За даними порівняльного аналізу можна стисло прокоментувати порайонний стан інвентаризації та догляду озелених територій.

Озеленені території загального користування Голосіївського району мають доглянутий стан, вчасно проводяться доглядові роботи, квітникове оформлення різноманітне і проводилось якісним посадковим матеріалом; в той же час значна частина території потребує ландшафтної реконструкції.

Територіальний аналіз показав, що інвентаризаційні дані щодо парків і скверів практично відповідають дійсності.

В інвентаризаційних групах "бульвари, проспекти" і "благоустроєні об'єкти загального користування" ситуація інша і їхня загальна площа в цілому менша на 440,8 га, що сталося в основному за рахунок територіально не визначених схилів урочища Лиса гора по вул. Лисогірській, насаджень вздовж Чапаєвського та Столичного шосе та ін., а також територій, віднесених до категорій обмеженого користування та спеціального призначення (на Голосіївській та Одеській площах, вул. Маршала Конєва, транспортних розв'язок та ін.). Забезпеченість озеленими територіями загального користування найвища по місту - 54,46 м²/чол.

В Дарницькому районі більшість озелених територій вимагають ландшафтної реконструкції. Район має невисокий рівень забезпеченості озеленими

територіями загального користування 11,96 м²/чол. Інвентаризаційні площі в Дніпровському районі, за винятком незначних розходжень, найбільше відповідають дійсності в категорії озелених територій загального користування. Територіально Труханів острів (476,90 га) віднесено до Дніпровського району, що значно вплинуло на збільшення показника забезпеченості нормативними озеленими територіями.

За останні роки якісний стан насаджень значно покращився, але більшість парків, скверів, бульварів вимагає реконструкції.

В Деснянському районі найбільш упорядкована інвентаризація парків і скверів. Дані щодо бульварів, озеленення проспектів та благоустроєних насаджень загального користування мають значні розбіжності в площях і розподілу за функціональними групами. Це стосується проспектів Броварського, ім. Ватутіна, ім. Маяковського та ін. Ландшафтної реконструкції також вимагають багато об'єктів. Оболонський район має практично середньоміський рівень забезпеченості озеленими територіями



Національний ботанічний сад ім. М.М.Гришка.
Київ, Україна. Фото: Вікторія Бондар

загального користування - 22,08 м²/чол. з урахуванням території другої черги парку "Оболонь" (та його акваторії), яка у той же час потребує проведення нового зеленого будівництва в його межах.

Якісний стан наявних озелених територій загального користування хороший, проведено озеленення мікрорайонів 3-а і 3-б, створено сквер біля райдержадміністрації та ін.



Парк "Феофанія". Київ, Україна.
Фото: Олена Студзинська

У той же час частина ділянок обмеженого користування (озеленені території житлової забудови по просп. Героїв Сталінграда, вул. Героїв Дніпра та ін.) та спеціального призначення (території вздовж вул. Богатирської, проспектів Оболонського, Героїв Сталінграда, Московського) помилково віднесені до озелених територій загального користування.

В Хрещатому, Маріїнському парках та в Міському саду Печерського району завершені реконструктивні роботи, стан решти озелених територій - задовільний. Є розходження інвентаризаційних та аналітичних даних

ряду територій та випадки віднесення до скверів і бульварів насаджень обмеженого користування та спеціального призначення (транспортні розв'язки біля мосту ім. Патона, по вул. Кіквідзе, біля Печерського моста, на площі Либедській та ін.).

У Подільському районі окремі територіальні розбіжності є в групах бульварів, а до групи т. зв. благоустроєних зелених насаджень випадково віднесені території загального користування, які передбачені для нового зеленого будівництва (на житловому масиві Синьоозерний, Замковій горі та Андріївському узвозі), а частина територій фактично є сквери (по вулицях Фрунзе, Золочевській, пров. Полковому). В цілому зелені насадження доглянуті, але вимагають ландшафтної реконструкції.

Святошинський район - один із тих, що мають низький рівень забезпеченості озеленими територіями загального користування - 10,12 м²/чол. Розбіжність наявних площ об'єктів загального користування майже 100 га. У ряді випадків до скверів віднесено озеленені території спеціального призначення - в основному в межах транспортних розв'язок.

Стан озелених територій задовільний, але всі вони вимагають ландшафтної реконструкції.

В Солом'янському районі також мають місце розбіжності в площах озелених територій, багато захисних насаджень віднесено до озелених територій загального користування. Показник забезпеченості озеленими територіями загального користування по району найнижчий по місту - 8,99 м²/чол.

Озеленені території загального користування Шевченківського району доглянуті, хоча в переважній більшості вимагають ландшафтної реконструкції, а користування (вздовж залізниці біля Караваєвих дач, по вулицях Лінійній, Локомотивній, Кіровоградській), а також окремі озеленені території обмеженого користування - по вул. Соціалістичній (у дворі РДА), повул. Янгеля, меморіал на Солом'янському кладовищі. фактичних по основних групах територій.

Більшість парків м. Києва створені на базі природної рослинності: лісів із сосни звичайної; лісів із дуба звичайного; рослинності заплавлі річок.

В межах парків кожної з цих груп можуть бути ділянки, які формувались на базі інтразональної рослинності (наприклад, вільшаники, які представляють болотну рослинність і які можна зустріти в окремих парках кожної з трьох груп).

Окремим прикладом є парк Відрадний, створений на основі плодового саду (ще раніше на цьому місці був сосновий ліс).

● Озеленені території обмеженого користування

Насадження обмеженого користування м. Києва займають, за звітними даними, площу 11638,6 га і є важливою складовою озелених територій міста. Найбільшу і найважливішу частку в цьому виді насаджень становлять озеленені ділянки на житлових територіях, які складаються з внутрішньоквартальних насаджень і прибудинкових смуг.

Насадження на житлових територіях різноманітні, але простежується певна закономірність розподілу їх як за естетичною цінністю, породним складом, так і відношенням землекористувачів та адміністрації районів.

Масиви більш ранньої забудови (Воскресенка, Стара Дарниця, Відрадний, Лісовий, Лепсе, Борщагівка) характеризуються багатшим асортиментом деревно-

чагарникових порід, але втрачають в естетичному сприйнятті, бо період заселення цих житлових масивів супроводжувався активною самодіяльністю мешканців, внаслідок чого була допущена безсистемність і загущеність посадок (як правило, висаджували плодіві дерева та кущі).

Житлові масиви більш пізньої забудови мають бідніший асортимент порід, але й менше загущені (Оболонь, Троєщина, Харківський, Осокорки, Позняки). Винятком є центральна частина Оболоні, де за останні роки проведена і продовжує проводитись значна робота з

реконструкції та благоустрою.

Центральні житлові райони історичної частини міста мають менший процент озеленення (біля 30 - 35 % в середньому), але вони більш доглянуті, частіше поновлюється квіткове оформлення та проводиться ремонт газонів, живоплотів та ін.

Для насаджень на територіях шкіл і дитячих закладів також характерні ті ж проблеми, що і для насаджень житлових районів з тією лише різницею, що насадження цієї групи витримують більш інтенсивне навантаження, а отже, вимагають частішого ремонту та ретельнішого догляду.

Основним призначенням насаджень промислових підприємств є виконання ними санітарно-оздоровчої функції. Процент їх озелененості складає, в основному, 15 - 20 % від загальної площі. Зараз у зв'язку із зменшенням темпів виробництва, а то і зупинкою підприємств, насадження знаходяться в занепаді.

Територіям громадських установ, закладів торгівлі та лікарень завжди приділялось достатньо уваги. Стан

насаджень знаходиться приблизно на тому ж рівні, що і раніше.

● Озеленені території спеціального призначення

Насадження спеціального призначення надзвичайно різні за характером і функцією. Вуличні насадження, в основному, складаються з рядових посадок дерев і газонів на роздільних смугах. В насадженнях захисних смуг біля підприємств давно не проводились роботи з догляду, хоча потреба у виконанні таких видів робіт давно назріла. На кладовищах відсоток озеленення надзвичайно високий, біля 80 - 85 %. Роботи з озеленення проводяться, як правило, городянами самотужки.



Зелені насадження відділяють проїжджу частину від тротуару. Київ, Україна. Фото: Вікторія Бондар

В данному Довіднику наведені рекомендації по озелененню скверів та бульварів, які знаходяться в межах вулиць та площ. Для більш детального розгляду інших типів та груп зелених насадження рекомендується розроблення окремого Довідника з питань озеленення.

● РОЗВИТОК ПАРКІВ СЬОГОДНІ

Парки Києва сформувалися у XIX–XX століттях, більшість з них була облаштована у 40-ві роки XX ст., коли місто відроджувалося після Другої світової війни. За років незалежності багато з них опинилося у занедбаному стані, а саме місто втратило звання найзеленішої столиці Європи.

З тієї причини, що парки не мають землевідводів, частина з них була забудована впродовж останніх 20 років, що у загалом призвело до зменшення долі зелених насаджень у місті. Ті ж парки, що збереглися, як правило, мають недосконалу інфраструктуру та застарілі елементи благоустрою. В них відсутні комфортні громадські простори, практично не відбуваються фестивалі, культурні та спортивні заходи.

Наразі визначені загальні підходи до їх відновлення, яке відбувається в рамках міського проекту реформування паркового господарства Києва «Київські парки». Головне завдання проекту – перетворити парки на дружні для людей. Парки мають стати чистими, безпечними, доступними та цікавими широким верствам населення. Для того, щоб реалізувати це завдання, до розробки конкретних проектів розвитку київських парків активно долучається громада – місцеві мешканці, активісти, волонтери та ін.

Крім того, переглянуті принципи менеджменту паркового господарства, зокрема, створено КП «Київський центр розвитку міського середовища», яке координує взаємодію влади та громади, залучає меценатів та суспільство до спільнокошту, опікується змістовним наповненням парків. До проекту було включено 23 «пілотних» парки, але завдяки активності громади згодом додалися ще три.

Також в Києві розпочато реалізацію культурного проекту з розвитку громадських просторів за участі іноземних представництв «Київ – місто світу». В рамках проекту Посольствам іноземних держав пропонується створити осередки їх батьківщини в парках, скверах, алеях, на бульварах. Мета проекту – засобами архітектури і дизайну відобразити у публічних просторах Києва гуманістичні цінності різних народів й тим самим сприяти взаємному збагаченню культур. Проект акцентує дві історичні особливості Києва: стародавньої столиці, де зосереджена велика кількість пам'яток і об'єктів культурної спадщини, та міста, яке завжди було відкритим для інших традицій й гостинно приймало друзів.



Обговорення майбутньої концепції Сирецького парку з мешканцями, Київ, Україна



Обговорення майбутньої концепції Сирецького парку з мешканцями, Київ, Україна



7. Рекомендації щодо розвитку велосипедної інфраструктури міста

РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА

Вимоги щодо якості велосипедної інфраструктури

Загальні положення

За функцією елементи велосипедної інфраструктури можна розділити на два основних типи:

1. транспортні велосипедні сполучення для щоденних поїздок;
2. відпочинку та туризму.

На практиці часто поєднуються ці два типи велоінфраструктури, коли, наприклад, ділянка рекреаційного веломаршруту також виконує функцію велотранспортного

сполучення чи навпаки. Незалежно від типу велосипедної інфраструктури основними ознаками її якості є:

- безпека;
- зв'язність;
- комфортність;
- привабливість.

При плануванні елементів велоінфраструктури також слід ураховувати потреби різних груп користувачів. Суттєві відмінності між ними полягають у:

- різній здатності долати складні транспортні ситуації;
- індивідуальній швидкості руху;
- використанні різних транспортних засобів і видів

Велодоріжка, вул. Здобунівська, Київ. Фото: Асоціація велосипедистів Києва





Фото: Асоціація велосипедистів Києва



транспорту (наприклад, велосипеди з причепом чи трейлером, електровелосипеди, ролики за відповідного дозволу) з відповідними вимогами до ширини, довжини, радіусів кривих і шляху, необхідного для гальмування;

- у різних вимогах до соціальної безпеки у громадських місцях.

Безпека

Безпека є базовим критерієм для планування якісної велосипедної інфраструктури. Вимоги щодо об'єктивної безпеки руху велосипедистів можуть бути реалізовані через:

- вибір форм руху велосипедного транспорту з низьким ризиком ДТП, високим рівнем сприйняття і хорошою зрозумілістю;
- забезпечення гарних умов видимості (поля зору учасників руху), впізнаваність елементів вуличного простору та наявність стаціонарного освітлення;
- будівельно-технічні заходи, що зменшують ризик падіння і загрози, як, наприклад, достатньо цупка поверхня, уникання канавок і кантів, запобіжні пристрої проти падіння;
- урахування передумов для якісного стану утримання та експлуатації елементів велоінфраструктури.

Вимоги щодо суб'єктивної безпеки руху велосипедистів можуть бути реалізовані через:

- уникання ситуацій, в яких користувачі відчувають загрозу чи підвищені вимоги;
- вибір форм велоруку з незначною залежністю від по-

ведінки інших.

Також слід відзначити важливість соціальної безпеки. Особливо це стосується рекреаційних маршрутів та ділянок, що проходять осторонь від головних вулиць. В таких випадках слід передбачати зовнішнє освітлення та можливість альтернативного проїзду у вечірні години вздовж головних вулиць з освітленням та гарною оглядовістю.

Зв'язність

Поєднання велосипедних маршрутів в єдину велосипедну мережу є важливою умовою для функціонування якісної велосипедної інфраструктури. При плануванні веломережі велосипедні маршрути розрізняють за їх функцією та значенням в мережі. Наприклад, на швидкісні, головні, другорядні та рекреаційні. Основні засади з планування велосипедної мережі в містах представлені в довіднику «Комфортне місто: Як спланувати велосипедну інфраструктуру». Вимоги щодо зв'язності велосипедної мережі можуть бути реалізовані через:

- усунення прогалів в мережі (як між маршрутами так і в межах окремих маршрутів);
- збереження функції та значення веломаршрутів в мережі;
- застосування ідентичних будівельно-технічних рішень в межах веломережі одного міста чи району.

Комфортність

Комфортність пересування є одним з головних чинників,



Система міського велопрокату (Bike & Ride)

що спонукає мешканців до користування велосипедною інфраструктурою. Основні вимоги щодо комфорту пересування веломережею та способи їх реалізації можуть бути представлені наступним чином:

- врахування різних швидкостей руху велосипедистів:
 - можливість обгону;
 - зменшення можливих перешкод, що впливають на швидкість руху.
- мінімізація затрати сил:
 - поверхні з низьким опором коченню;
 - мінімізація об'їздів;
 - мінімізація підйомів;
 - мінімізація непотрібних зупинок (наприклад, за допомогою скоординованого світлофорного регулювання).
- мінімізація втрат часу:
 - оптимізоване облаштування перехресть і місць для

перетину проїзної частини велосипедистами;

- оптимізоване світлофорне регулювання;
- можливість руху в усіх напрямках на перехрестях.

Додатково до цього для ділянок, що використовуються з рекреаційною метою, існують також вимоги щодо можливості одночасного проїзду двох велосипедистів пліч-о-пліч, а також, за можливості, мінімізація шуму.

Привабливість

Привабливість відображає ступінь інтеграції елементів велосипедної інфраструктури в навколишнє середовище. Це є особливо важливим на ділянках, що використовуються з рекреаційною метою. Оскільки поняття естетики та візуального сприйняття є дуже індивідуальними, тут важко навести загальні правила чи вимоги. Але есте-

тичний аспект повинен отримати належну увагу під час планування велосипедної інфраструктури.

Принципи вибору форм руху велосипедного транспорту

Загальні положення

У даному розділі пропонуються кроки щодо визначення форм руху велосипедного транспорту на міських вулицях. Даний метод описаний в «Рекомендаціях з організації руху велосипедного транспорту» науково-дослідницького товариства доріг і транспорту Федеративної Республіки Німеччина (*Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA, 2010*). Він пропонує послідовний пошук рішення для різних граничних умов, і одночасно залишає достатньо свободи дій для врахування особливостей зумовлених локальною ситуацією. Визначення доцільної форми руху велосипедного транспорту відбувається за наступними кроками:

- попередній вибір відповідних форм руху;
- перевірка можливості реалізації;
- порівняння придатних форм руху.

Попередній вибір відповідних форм руху

Придатність певних форм руху велосипедного транспорту значним чином залежить від інтенсивності та швидкості руху автомобільного транспорту. Обидві величини зведені у рисунках 1 і 2 та утворюють діапазони навантаження. В якості інтенсивності руху за основу береться прогнозована чи існуюча інтенсивність руху транспорту у «годину пік» у робочі дні для поперечного перерізу проїжджой частини. Швидкість руху є максимальною дозволеною швидкістю (V доз.). Якщо виміряна V 85 лежить значно нижче від V доз., то її можна використовувати.

Залежно від діапазонів навантаження визначають відповідні форми велосипедного руху. Переходи між діапазонами навантаження не є жорсткими кордонами. Тому залежно від наявності інших вирішальних критеріїв в обґрунтованих випадках можна відхилитися від цих узгоджень (див. табл. 1).

У діапазонах навантаження I і II рух велотранспорту по



Рис. 1: Діапазони навантаження для попереднього вибору форми велоруку на міських вулицях із двома смугами руху (переходи між діапазонами навантаження не є жорсткими кордонами)

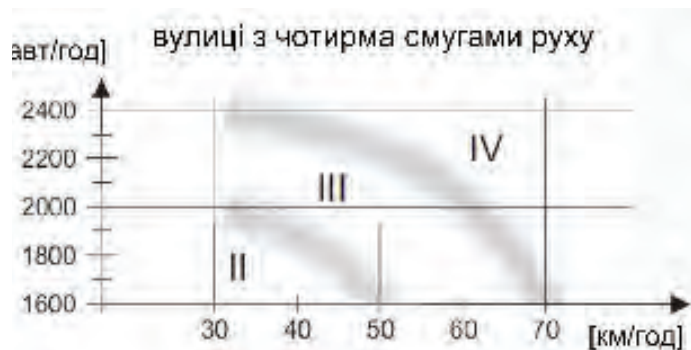


Рис. 2: Діапазони навантаження для попереднього вибору форми велоруку на міських вулицях із чотирма смугами руху (переходи між діапазонами навантаження не є жорсткими кордонами)

проїжджій частині є прийнятним: для діапазону I без додаткових пропозицій, для діапазону II – з відповідними додатковими пропозиціями, як, наприклад, велодоріжки без обов'язкового їх використання чи захисні смуги.

У діапазоні навантаження III з метою безпеки може бути необхідним відділення велоруку від автомобільного руху. Змішаний рух з автотранспортом на проїжджій частині може застосовуватися лише за сприятливих граничних умов, за необхідності із захисною смугою чи додатковими заходами.

Таблиця 1: Підпорядкування форм руху діапазонам навантаження на міських вулицях

Діапазон навантаження	Форми руху для велотранспорту	Граничні умови для зміни діапазону навантаження вгору чи вниз
I	<ul style="list-style-type: none"> - змішаний рух з автотранспортом на проїжджій частині (велосипедні доріжки, що є обов'язковими для використання, потрібно виключити). 	<ul style="list-style-type: none"> - на крутих підйомах рух на проїжджій частині може доповнюватися за потреби дозволом руху по тротуару (без обов'язковості використання); - якщо дозволяє ширина проїжджій частини, при більшій інтенсивності руху корисними можуть бути також захисні смуги; - при великій ширині проїжджій частини раціональним є розподіл проїжджій частини щонайширшими захисними смугами.
II	<ul style="list-style-type: none"> - захисні смуги; - комбінація змішаного руху на проїжджій частині і дозволу руху по тротуару (без обов'язковості використання); - комбінація змішаного руху на проїжджій частині і руху по велодоріжці з необов'язковим її використанням; - комбінація захисної смуги і дозволу руху по тротуару (без обов'язковості використання); - комбінація захисної смуги і наявної велодоріжки з необов'язковим її використанням. 	<ul style="list-style-type: none"> - при незначному русі вантажного транспорту, спусках з поздовжнім ухилом понад 3%, зрозумілому трасуванні і достатній ширині проїжджій частині може бути доцільним змішаний рух; - при значному русі вантажного транспорту, незрозумілому трасуванні і несприятливих поперечних перерізах проїжджій частини розглядають можливість вибору велосмуги чи велодоріжки із обов'язковим її використанням.
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> - велосмуга; - велодоріжка; - спільна пішохідна і велосипедна доріжка. 	<ul style="list-style-type: none"> - у діапазоні навантаження III з незначним рухом вантажного транспорту і зрозумілому трасуванні може також застосовуватися захисна смуга у комбінації з дозволом руху по тротуару

У діапазоні навантаження IV з метою безпеки пропонується розділення. Якщо це неможливо через обмежений простір, потрібно перевірити, чи за допомогою інженерно-технічних або транспортно-правових заходів можливо досягнути діапазону навантаження III чи II. Інакше необхідно запропонувати додатковий альтернативний маршрут за допомогою заходів мережевого планування.

Якщо для якогось діапазону навантаження через обмеження у просторі чи інші виняткові критерії, не можуть бути реалізовані жодні придатні форми велоруку, потрібно перевірити, чи може бути реалізована одна з форм велоруку з найближчого діапазону навантаження. Якщо для вулиць діапазонів навантаження III або IV не можуть бути реалізовані навіть форми руху для діапазону навантаження II, то необхідно перевірити, чи можуть бути прийняті інженерно-технічні або транспортно-правові заходи для облаштування більш прийнятної форми руху по проїжджій частині.

Порівняння придатних форм руху

Якщо для одного діапазону навантаження підходять кілька форм руху, то слід перевірити, яка з них особливо доцільна, виходячи з наявних граничних умов. Зазвичай для цього вистачає якісного спостереження. Якщо порівняння приводить до форми руху «захисна смуга», то потрібно перевірити, чи має сенс за наявності різних груп користувачів також дозволити рух велотранспорту пішохідним тротуаром або велодоріжкою (з її обов'язковим використанням). Комбінація з пішохідним тротуаром враховується лише у разі дотримання критеріїв, названих нижче.

При визначенні найбільш доцільної форми руху велотранспорту слід звертати увагу на наступні критерії:

● Критерій «Інтенсивність автомобільного руху»

Цей критерій враховує загрози від автомобільного руху внаслідок його інтенсивності і швидкості. На обидві величини можна впливати транспортно-правовими чи будівельними заходами. Що інтенсивнішим та швидшим є автомобільний рух, то більше підстав для руху велотранспорту у боковому просторі.

● Критерій «Інтенсивність руху вантажного транспорту»

Цей критерій враховує небезпеку з боку вантажівок, особливо при обгонах і поворотах. Цю загрозу вираховують за допомогою абсолютної кількості вантажівок та автобусів на день. Автобуси необхідно реєструвати окремо, якщо велосипедисти можуть користуватися виділеною смугою для автобусів. Що інтенсивнішим є рух вантажного транспорту, то більше підстав для велоруку у боковому просторі.

● Критерій «Наявність вуличного простору»

За допомогою цього критерію вираховують, чи форма руху велотранспорту залежно від її ширини може бути безпечною для користування. Придатність до користування визначається за допомогою співставлення необхідної ширини, визначеної на основі вимог користувачів і ширини, наявної у вуличному просторі. При цьому потрібно також перевірити, чи наявні такі елементи поперечного перерізу, як дерева чи бордюри, можуть бути змінені, і чи з'являється завдяки цьому вільний простір для перерозподілу поперечного перерізу. Також слід перевірити, чи будівельні обмеження (наприклад, через вузькі місця, автобусні зупинки, під'їзди до перехрестя з додатковими смугами руху) є допустимими стосовно стандартної ширини. Якщо одна із форм велоруку не може бути реалізована у стандартній ширині, то її не варто принципово відхиляти. Слід уникати комбінації мінімальних розмірів для форм велоруку з такими ж для інших учасників руху. Якщо це неможливо, слід шукати інше рішення.

● Критерій «Паркування автомобілів»

Цей критерій враховує потенціальну небезпеку для користувачів велосмуг та захисних смуг, що виникає під час паркування автотранспорту. Крім небезпеки при заїзді та виїзді на/з парковку і при відкриванні дверцят авто, це стосується також доставки товарів і зупинок у другому ряду. Небезпека визначається за характером паркування та за кількістю і частотою паркувальних процесів. Що більша кількість автівок, які паркуються на короткий час, і що частішим є рух машин, що здійснюють доставку, чи зупинку у другому ряду, то більше підстав для облаштування велоруку у боковому

просторі. Особливо критичною може бути комбінація діагональних чи поперечних парковок з високою частотою паркувальних процесів. І навпаки, велика кількість автівок, що паркуються на довгий час, незначний рух транспорту, що здійснює доставку та нечасті зупинки у другому ряду або загалом невеликий попит на паркування на краю проїжджої частини, не заважають облаштуванню велоруху проїжджою частиною.

● Критерій «Перехрестя та виїзди з прилеглих територій»

Критерій враховує небезпеку з боку транспортних засобів, що змінюють напрямок руху в районах перехресть і виїздів з прилеглих територій. Наявність цієї небезпеки визначають або за кількістю примикань другорядної дороги до головної і виїздів з прилеглих територій на один кілометр, або – за кількістю транспортних засобів, які в таких місцях в'їжджають чи виїжджають на/з перехрестя. Виїзди з прилеглих територій враховуються, якщо вони мають значний об'єм трафіку (виїзди з парковок, підземних гаражів, промислових під'їздів). Що більшою є кількість примикань другорядної дороги до головної і виїздів з прилеглих територій, і що більшою є кількість транспортних засобів, що туди заїжджають чи виїжджають, то більше це говорить проти велоруху в боковому просторі.

● Критерій «Поздовжній ухил»

Цей критерій враховує вищі швидкості руху велотранспорту згори вниз і потребу у більшій ширині при русі вгору внаслідок нестабільності руху. Тому поздовжній ухил слід оцінювати відповідно до напрямку руху. Що крутіший і довший підйом, то більше потреби облаштувати велорух у боковому просторі. Що крутіший і довший спуск, то менше потреби у велорусі у боковому просторі. Через відносну сумісність з пішохідним рухом та особливо через необхідність зон видимості на примиканнях другорядної дороги до головної треба віддавати перевагу велоруху у межах проїжджої частини.

Дорожньо-правова реалізація

Міжнародний досвід свідчить, що найбільш безпечними ділянками для руху велотранспорту є ті ділян-

ки вулично-дорожньої мережі, на яких для велосипедистів залишається можливість вибору між рухом проїжджою частиною та рухом у боковому просторі. Зважаючи на це, влаштування велодоріжок та вело-пішохідних доріжок у боковому просторі з обов'язковістю їх використання є доцільним тільки у випадках, коли рух велосипедистів проїжджою частиною слід обмежити з міркувань безпеки чи з інших причин. Як приклад дорожньо-правової реалізації «необов'язкового» руху велосипедистів у боковому просторі може служити влаштування велодоріжки без встановлення відповідних дорожніх знаків.

8. Елементи міського простору

Елементи територій загального користування

- Тротуар
- Пішохідна зона
- Пішохідні переходи
- Місця для паркування
- Зупинки громадського транспорту

Елементи дорожньо-транспортної інфраструктури

- Елементи велосипедної інфраструктури
- Елементи, що регулюють вулично-дорожній рух
- Транспортна навігація та інформаційні показники

Елементи благоустрою

- Санітарне утримання та сміттєвидалення
- Об'єкти зовнішньої реклами в місті
- Зовнішня реклама на фасадах будівель
- Інформаційні вивіски на фасадах будівель
- Зовнішнє освітлення вулиць
- Підсвічування фасадів

Тимчасові споруди

- Літні кафе і тераси
- Громадські вбиральні
- Кіоски (тимчасові споруди)

Малі архітектурні форми

- Фонтани
- Вуличні меблі
- Арт-об'єкти

Елементи озеленення

Вулична навігація

- Вказівники з назвами вулиць та номерів будинків
- Вказівники з назвами визначних об'єктів
- Застосування інформаційних технологій при пересуванні містом

ЕЛЕМЕНТИ ТЕРИТОРІЙ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Тротуар

«Різниця між прогресивним і відсталим містом полягає не в якості автодоріг або метро. Вона полягає в якості пішохідної зони» (колишній мер Боготи Енріке Пеньялоса).

Тротуари відіграють важливу роль у житті міста. Це громадські простори, основна функція яких не тільки переміщення людей, вони також слугують «ганком міста», активізуючи його соціально та економічно.

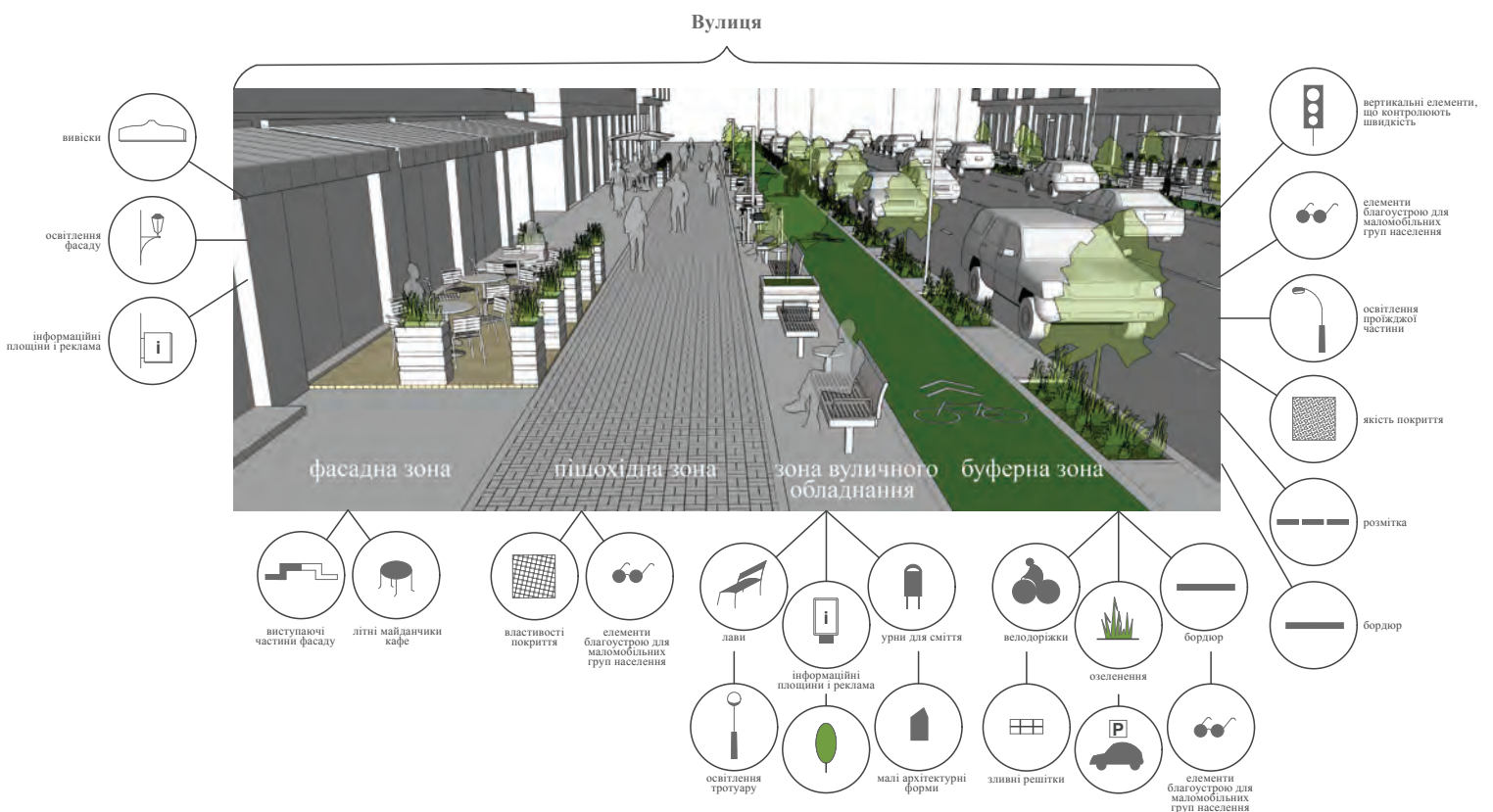
Створення безпечних та безбар'єрних тротуарів, а також їх підтримка у належному стані – це необхідні та фундаментальні інвестиції у добробут мешканців та примноження їх соціального капіталу.

● Зони тротуару

Пішохідна зона

Пішохідна зона тротуару – це частина тротуару, шириною не менше, ніж 1,5 м вільна від перешкод. Цього достатньо, щоб забезпечити можливість розминутися двом пішоходам або для того, щоб людина у візку могла розвернутися на 180°. Зона шириною 1,5 м – це розмір основного безбар'єрного шляху пересування вздовж вулиці.

При високій інтенсивності пішохідного руху, у центральній частині міста або на вулиці із широким тротуаром, розмір пішохідної зони необхідно збільшувати до 2,5-3,7 м. Там, де тротуари дуже широкі для того, щоб вони не здавалися пустими та неспіврозмірно великими можна проводити перформанси та концерти, встановлювати скульптури та організовувати вуличну торгівлю.



● Фасадна зона

Зона фасаду – це частина тротуару, яка слугує як для розширення фасаду будівлі, так і для організації підходу до нього (вітрини, входні групи, сезонні майданчики вуличних кафе). Зона складається зі структури фасаду будівлі та простору прилеглого до нього.

● Зона вуличного обладнання

Зона вуличного обладнання – це ділянка тротуару між бордюром та пішохідною зоною, де розміщується вуличне обладнання: урни, лави, зупинки громадського транспорту, малі архітектурні форми, елементи озеленення, елементи відведення поверхневих вод.



Пішохідно-транспортна вулиця, Андріївський узвіз, Київ

● Буферна зона

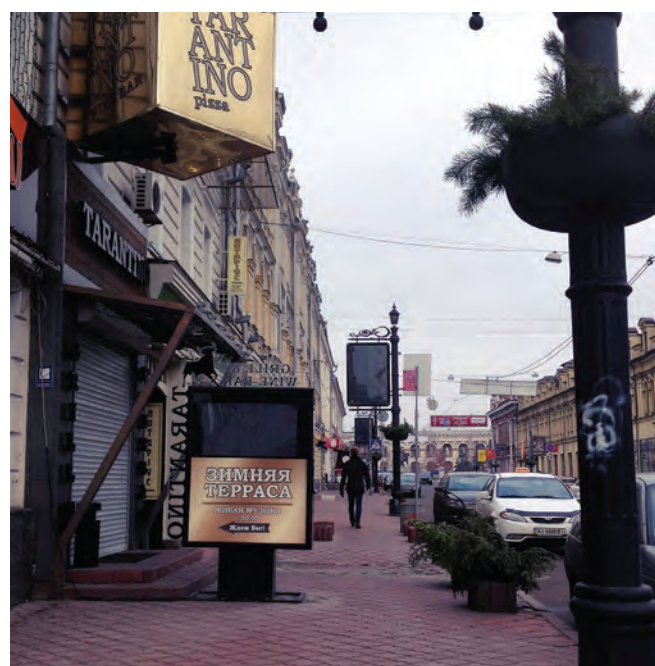
Буферна зона розташовується безпосередньо поряд із проїжджою частиною і може складатися з багатьох елементів: це можуть бути тротуарні виступи, парклети, місця для паркування, велодоріжки тощо.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

- Всі вулиці повинні бути оснащені тротуарами з двох боків. Пішохідна вулиця сама по собі є шляхом слідування, тому вона має відповідати вимогам безбар'єрного руху (див. розділ «Вулиці. -пішохідно-транспортні»);
- тактильні покажчики, що розміщують на тротуарах, проїжджій частині доріг та поза громадськими громадськими будівлями і спорудами, мають відповідати п.4.2 ДСТУ-Н В.2.2-31-2011. Їх призначення, форма рифлення і місцерозташування надаються у табл. 4.1 ДСТУ-Н В.2.2-31-2011;
- узбіччя не може бути альтернативною заміною тротуару в місті. Тротуари мають бути вертикально та горизонтально відділені від транспорту, що рухається;
- фіксовані об'єкти, такі як ліхтарі, стовпи, рекламні та інформаційні носії, не повинні перегороджувати або звужувати пішохідну частину;
- потрібно забезпечити відсутність великих ям та нерів-

ностей на тротуарах для того, щоб ними могли проїхати люди на інвалідному візку та інші мобільні засоби пересування;

- у конфліктних зонах перетину з під'їзними доріжками, тротуари мають бути виконані в одному рівні з ними;
- на період проведення будівельних робіт на вулиці



Поганий приклад організації пішохідної частини, вул. Петра Сагайдачного, Київ



Майданчик кафе, відділений від пішохідної зони озелененням. Тель-Авів, Ізраїль. Фото: Олександр Макаренко

Пішохідна хода під час святкування Івана Купала, вул. Трьохсвятительська, Київ. Фото: Юрій Рябо



трібно забезпечити для пішоходів альтернативний безпечний та зручний прохід;

- якщо тротуар розташований поряд з проїжджою частиною, то його ширину потрібно збільшувати на 0,6 м від мінімально допустимої. Тим самим звільнюється простір для роботи снігоприбиральної техніки (для складання снігу поза тротуаром);
- дерева покращують зовнішній вигляд вулиці та створюють тінь для місцевих мешканців, пішоходів, відвідувачів кафе і магазинів. Крім того, вони захищають тротуари від перегріву, тим самим збільшуючи термін їх експлуатації. Деревя також можуть зменшувати швидкість автомобільного руху, особливо якщо вони розташовані на виступах тротуару, на одній лінії з місцями паркування;
- потрібно обирати такі види рослин і дерев, коренева система яких не руйнує покриття тротуару;
- розташовані на вулиці кафе сприяють розвитку місько-

го життя, а також появи на даній вулиці нових магазинів. При цьому кафе не повинні заважати руху пішоходів;

- перед вхідними дверима житлових та громадських будинків і споруд на відстані 500 мм на доріжках, що долучаються до входу в будинок, потрібно облаштовувати майданчики із покриттям, що різко відрізняється від покриття основної доріжки (сітка, гравій, ґрати, тротуарні плити тощо).
- якщо пішохідні потоки переповнюють тротуари (наприклад, у період проведення святкових заходів із великою кількістю людей на вулицях), потрібно забезпечити можливість пішоходам виходити на проїжджу частину – тимчасово створити додаткові ділянки тротуару або перекрити смуги руху проїжджої частини.

Пішохідні переходи

Пішохідний перехід¹ – ділянка проїжджої частини або інженерна споруда (підземний/надземний пішохідний перехід), призначена для руху пішоходів через доро-



Будівництво надземного пішохідного переходу по вул. Жилианській, не виправдало себе. Міські активісти підраховали що їм користувалося всього 20% пішоходів та домоглись облаштування наземного пішохідного переходу.

гу. Відповідно до правил дорожнього руху, пішохідний перехід зазвичай позначений відповідними дорожніми знаками, дорожньою розміткою та пішохідним світлофором.

Пішохідні переходи необхідні в тих місцях, де рух пішоходів можливий і бажаний.

Відомо, що пішоходи помічають навіть незначні зміни геометрії вулиці: погіршення якості покриття, появу обходу, покращення чи погіршення вуличного освітлення. Тому важливо проводити дослідження для того, щоб виявити місця, де пішоходи перетинають проїжджу частину найчастіше. Отримані дані будуть корисними при облаштуванні нових та при реконструкції існуючих пішохідних переходів.

Правильно спроектований пішохідний перехід може впливати на поведінку людей, направляти їх безпечнішими маршрутами та закріплювати перевагу пішоходів на дорозі.

Неналежним чином спроектовані пішохідні переходи провають людину порушувати правила дорожнього руху. На житлових вулицях потрібно влаштовувати пішохідні переходи в одному рівні з проїжджою частиною, а на магістралях безперервного руху – напівпідземні² (див. розділ «Вулиці. Магістралі безперервного руху»). Відмічено, що дуже часто пішоходи переходять або перебігають проїжджу частину, навіть якщо це небезпечно, а не користуються надземними³ чи підземними⁴ переходами.

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

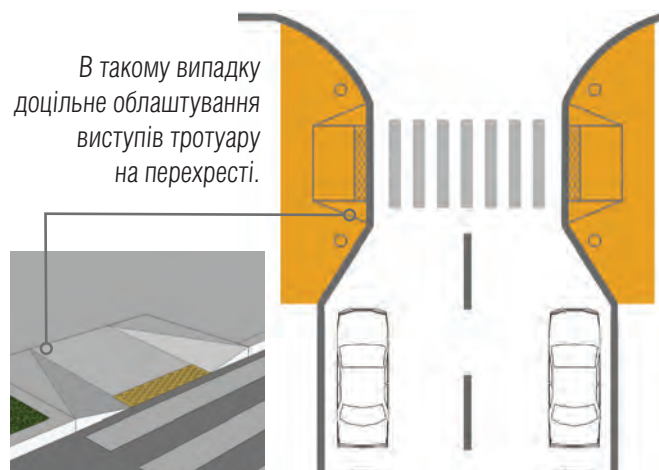
- якщо рух пішоходів через певні ділянки проїжджої частини небажаний, потрібно встановлювати вказівники з чіткою і зрозумілою інформацією, де пішохід може перейти дорогу. Місця пішохідних переходів мають бути помітними і належним чином обладнані та позначені;
- в місцях перетину пішохідних потоків (з постійним інтервалом руху) з ділянками дороги, з інтенсивним рухом автомобілів, облаштовуються регульовані пішохідні переходи. Отже, чим вище інтенсивність руху автомобілів, тим більш захищеним має бути пішохідний перехід.
- краще використовувати світлофори зі зворотнім відліком часу, це полегшує очікування на переходах;
- залежно від умов (швидкості руху транспорту, ширини проїжджої частини), на переходах слід облаштовувати

додаткові заходи безпеки: засоби сповільнення трафіку («лежачі поліцейські», «підняті» пішохідні переходи, які виконують ту ж функцію, що й «лежачі поліцейські»), острівці безпеки⁵ тощо;

- в місцях з нерегулярним пішохідним потоком або у місцях, де рух автомобілів не інтенсивний, можна розглянути варіант облаштування нерегульованих пішохідних переходів;
- переходи біля дитячих садків, закладів освіти, лікарень, будинків для літніх людей, торговельних центрів, парків, зупинок громадського транспорту, великих громадських установ мають бути обладнані незалежно від умов руху транспорту;
- щоб покращити видимість на перехресті, потрібно за-



Припарковані біля пішохідного переходу автомобілі значно звужують зону видимості для водія та пішохода, вул. Григорія Сковороди, Київ

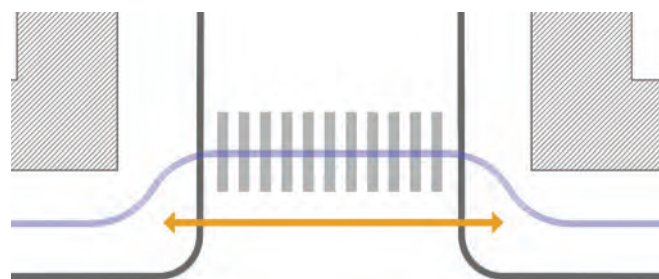


безпечити виконання ПДР, що забороняють паркування біля пішохідних переходів, та/або обладнати виступи тротуару;

- якщо на проїжджій частині немає острівця безпеки чи розподільчої смуги, всі пішоходи, в тому числі маломобільні групи населення, повинні мати змогу перейти дорогу за один цикл світлофору;
- Покриття пішохідного переходу має відрізнитися від покриття тротуару і проїжджої частини дороги.;
- усі перехрестя мають бути освітлені, особливої уваги потребують перехрестя з пішохідними переходами.

● Переходи на перехрестях

- Переходи на перехрестях мають бути якомога компактнішими, для того щоб пішохід якнайшвидше потрапив у поле зору водія. Довжину переходів можна



скоротити за допомогою: невеликих радіусів закруглення, виступів тротуару, зменшення ширини смуг проїжджої частини.

- Всі регульовані пішохідні переходи мають бути розмічені розміткою «зебра». Така розмітка помітніша ніж паралельні пунктирні лінії.
- Облаштування діагональних пішохідних переходів у місцях, де діагональ це звична траєкторія руху пішоходів, це допоможе запобігти порушенням правил із ризиком для життя пішоходів.

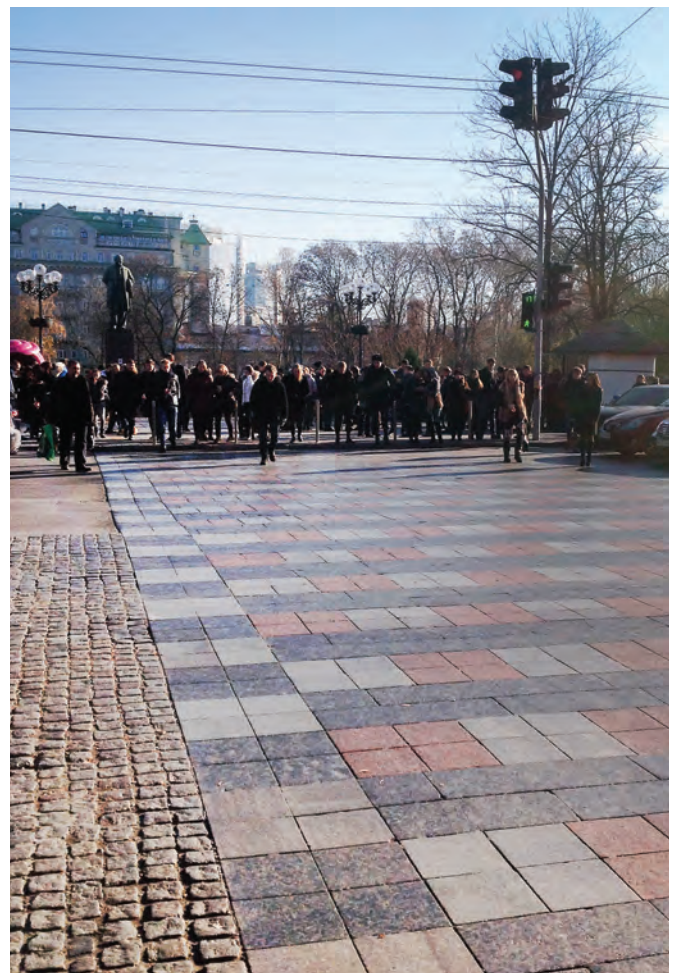


Буферна зона для велосипедистів дозволяє їм розпочати рух або повернути праворуч чи ліворуч раніше, ніж автомобілям. Белфаст, Ірландія

- Ширина розмітки має дорівнювати ширині тротуару або бути дещо ширшою за тротуар.
- На всіх переходах мають бути облаштовані пандуси.
- Стоп-лінія має розташовуватися на відстані не менше ніж 2,5 м до пішохідного переходу і бути перпендикулярною смугам руху, а не паралельною прилеглий вулиці або пішохідному переходу.
- Якщо на перехрестях часто спостерігається скупчення велосипедистів, то стоп-лінію можна сумістити із буферною зоною для велосипедистів.

● Переходи на перегонах

- Облаштування пішохідних переходів на перегонах потрібно в тих місцях, де вулицю перетинає пішохідний маршрут (до громадських закладів, зупинок громадського транспорту, метро, внутрішньо кварталні проходи).
- Переходи на перегонах повинні бути добре промар-



Пішохідний перехід на перегоні, вул. Володимирська, Київ

ковані дорожніми знаками і розміткою (незалежно від виду дорожнього покриття) та помітні водіям, в тому числі у темний час доби.

- Стоп-лінії на таких переходах мають бути відсунуті на 6-15 м від «зебри» для того, щоб пішоходи, які переходять дорогу, були помітні водіям з 2-ї і 3-ї смуги руху з-за машин, що зупинилися.
- Облаштування підвищених переходів (де це виправдано) змушують водіїв зменшувати швидкість та закріплюють пріоритет пішоходів на переходах
- Потрібно вжити додаткових заходів безпеки на нерегульованих переходах та/або встановити світлофор з кнопкою для виклику зеленого сигналу.
- Облаштовувати пішохідні переходи біля зупинок громадського транспорту слід таким чином, щоб пішоходи переходили дорогу позаду автобусу/тролейбусу (але попереду трамваю). При цьому зупинки краще розміщувати за перехрестям, а не перед ним чи на перегонах (див. розділ «Зупинки громадського транспорту»).

● Острівці безпеки

- Облаштування острівців скорочує перебування пішохода на проїжджій частині та робить перехід дороги безпечнішим.

Острівець безпеки з розрізом, що дорівнює ширині пішохідного переходу, та із виступом



Приклад облаштованого острівця безпеки. Брюссель, Бельгія.

- Організація острівців безпеки можлива на проїжджих частинах будь-якої ширини, а особливо бажано – на ділянках дороги з високою швидкістю та інтенсивністю автомобільного руху, а також там, де пішохід перетинає три і більше смуг руху.
- Мінімальна ширина острівця безпеки становить 2 м. Рекомендовано облаштовувати острівці безпеки шириною 2,5-3 м, цей розмір відповідає габаритам людини з велосипедом чи з дитячим візком.
- Пішохідний перехід за можливості має розрізати острівець безпеки. Якщо ширина смуги більша 5,1 м, то краще облаштовувати пандуси (цей розмір виведено із розрахунку: висота бордюру 15 см, два пандуси з ухилом 1:12 та рівна ділянка по центру шириною 1,5 м).
- Ширина розрізу чи пандусу на острівці безпеки повин-

на відповідати ширині пішохідного переходу.

- Розподільчі смуги мають виступати за межі пішохідного переходу: це захищає людей, що очікують переходу та уповільнює транспорт, що повертає.
- Для захисту людей, що очікують переходу на розподільчих смугах, облаштовуються додаткові заходи безпеки: бордюри чи боларди.
- Можливе використання рослинності та дерев на островцях безпеки, але за умови додаткового догляду за рослинами для дотримання умов видимості (див. розділ «Озеленення»).

Місця для паркування

Організація місць для паркування автомобілів є однією з гострих проблем не тільки для водіїв приватних автомобілів в Києві, але й для пішоходів і пасажирів громадського транспорту.

Досвід багатьох міст Європи показує, що постійне зростання кількості місць для паркування не приносить очікуваного результату: збільшення пропозиції викликає збільшення попиту. Рекомендації щодо упорядкування паркування в місті, особливо в центральній його частині, має на меті:

- регулювання процесу та впорядкування місць для паркування приватних автомобілів;
- організацію «перехоплюючих» паркінгів та «перехоплюючих» паркувальних майданчиків;
- врегулювання засад короткотривалої зупинки транспорту;
- корегування системи накладання штрафів;
- забезпечення людей з інвалідністю місцями для паркування;

Місця для паркування облаштовані відповідним ознакуванням і розміткою на Конtrakтовій площі. Київ, Україна



кування їх транспортних засобів;

- облаштування паркувального простору відповідними технічними засобами.

Регулювання паркування приватних автомобілів

- необхідне проведення інвентаризації існуючих парковок для виявлення ємності паркувальних майданчиків за категоріями власників території;
- заборона здійснення паркування в центральній частині поза межами облаштованих паркувальних майданчиків;
- прагнути до спрощення оплати, зменшення людського фактору;
 - розроблення гнучкої системи тарифікації, яка буде залежати не тільки від зони паркування, а й від часу, дня тижня або окремої вулиці;
 - паркування згідно зі встановленими паркувальними тарифами і формою оплати;
 - облаштування паркувальних майданчиків паркоматами, платіжними терміналами, автоматичними в'їзними та виїзними терміналами тощо;
 - дотримання балансу в'їзду в центральну частину міста.

«Перехоплюючі» паркінги

Обладнання парковки. Київ, Україна





Обладнаний паркоматом паркувальний майданчик на Контрактовій площі. Київ, Україна



Велосипедна парковка влаштована біля громадської споруди. Прага, Чехія

- влаштування «перехоплюючих» паркінгів та «перехоплюючих» паркувальних майданчиків (система park and ride) за межами центру на пересадочних вузлах громадського транспорту, (враховується, що їх ефективно використання безпосередньо залежить від ефективності системи громадського транспорту);
- розроблення і впровадження системи стимулювання для паркування на перехоплюючих паркінгах та паркувальних майданчиках;
- суміщення автомобільних перехоплюючих паркінгів та паркувальних майданчиків з аналогічними паркінгами для паркування велосипедів (система bike and ride) (можливе);
- зобов'язання власників громадських закладів і закладів торгівлі влаштовувати велосипедні парковки біля своїх закладів;
- облаштування велосипедних парковок в центральній частині міста, облаштованих стійками для паркування, виконаними з антивандальних матеріалів, стійких до впливу атмосферних опадів, встановленої форми, з навісами.
- запровадження автоматизованої прозорої системи з використанням інноваційних технологій для розрахунку за послуги з паркування та виключення «людського фактору» (шляхом відмови від готівкових розрахунків з інспекторами КП «Київтранспарксервіс»).

● Короткотривала зупинка

- створення умов для санкціонованої короткотривалої зупинки (підвезення);
- введення прогресивного тарифу на паркування в центральній частині міста з метою стимулювання людей до короткострокового паркування;

- заборона розвантаження/завантаження товарів в робочий час для магазинів, які не обладнані розвантажувально-завантажувальними майданчиками;
- облаштування паркувальних майданчиків для туристичних автобусів в зонах туристичних об'єктів.

● Система штрафів

- введення дієвого простого механізму контролю за дотриманням правил паркування та оплати, а також механізму накладення штрафу за порушення правил паркування на платних парковках (відеонагляд, платіжні термінали, працівник КП «Київтранспарксервіс» тощо);
- забезпечення невідворотності накладення штрафу за порушення правил паркування;
- штрафи за порушення правил паркування мають бути на порядок вищими, ніж оплата за паркування (щоб дотримання правил було вигіднішим за порушення).

● Паркування транспортних засобів людей з інвалідністю



Місце для паркування транспортних засобів людей з інвалідністю. Вроцлав, Польща. Фото: Анатолій Ільницький



Зарядний пристрій для електромобілів. Траса Київ-Одеса, Україна. Фото: Олексій Прохоров



Паркування в кишені для паркування. Прага, Чехія

- організація місць для паркування транспортних засобів людей з інвалідністю обов'язкова: на стоянках біля установ обслуговування – з розрахунку не менше 10% місць (але не менше одного місця) для автомобілів інвалідів;
- місця для паркування автотранспорту людей з інвалідністю повинні мати габарити, що дозволяють забезпечити під'їзд інвалідним візком;
- облаштування пандусів для виїзду візком зі стоянки на тротуар.

● Відповідність паркувального простору новітнім тенденціям з використанням сучасних технологій

- передбачити створення єдиної інформаційної системи, що буде включати не тільки муніципальні паркінги, а й приватні;
- рекомендувати перегляд будівельних норм в бік збільшення парковок в місцях проживання і зменшення в міс-

цях прикладання праці;

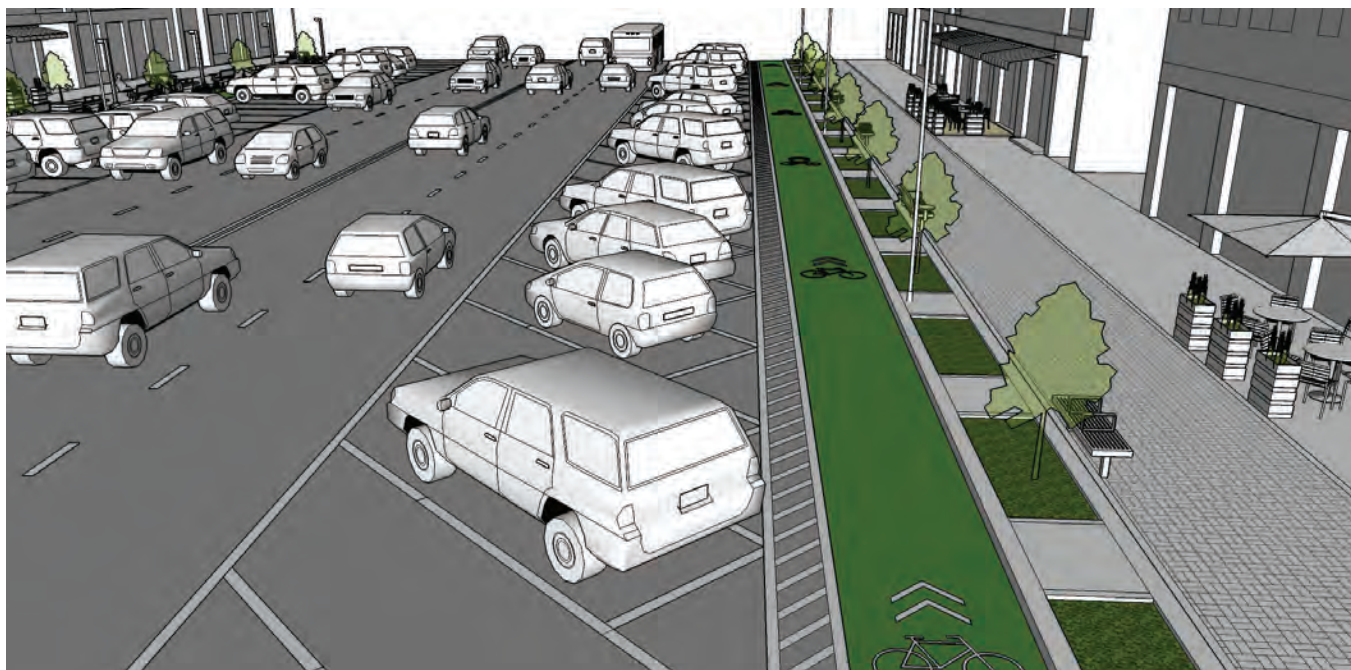
- обладнання 5% усіх паркувальних майданчиків зарядними пристроями для електромобілів та електровелосипедів (рекомендується).

● Організація паркування на вулицях

На магістральних вулицях зупинку і стоянку заборонено, тому необхідно влаштовувати позавуличні паркінги в кишенях, з нормативними відстанями від перехресть з облаштуванням фізично виділених острівців, в інших випадках паркування має бути заборонене. Паркування на вулицях має бути організованим: відбуватись в кишенях для паркування або на проїжджій частині у вигляді виділеної смуги для паркування. При цьому ширина проходу повинна бути не менше 2,0 м, згідно розділу 15, пункту 15.10. ПДР України. Неприпустимо, щоб автотранспорт був припаркований на тротуарі і таким чином займав простір

Паркування паралельно проїжджій частині



Паркування під кутом 90° Паркування під кутами 30° , 45° та 60°

вулиці, який має використовуватися з іншою метою. Існує декілька схем розміщення автомобілів на відкритих стоянках: паралельно проїзду та під кутом (30° , 45° , 60° та 90°).

Паркування паралельно проїжджій частині більш доцільно застосовувати у тих випадках, коли парковка розміщується на вузькій вулиці. Характеризується зниженням ризику виникнення аварійних ситуацій автомобілів, що рухаються та велосипедистів, завдяки добрій видимості при виїзді з парковки.

Паркування під кутом 90° вважається найбільш щіль-

ним, але парковка має великі габарити. Бажано паркування здійснювати заднім ходом для зниження ризику виникнення аварійних ситуацій при виїзді з парковки і вливанні в транспортний потік.

Паркування під кутами 30° , 45° та 60° більш зручне для водія і парковка має менші габарити, ніж парковка під кутом 90° , але й меншу місткість. Паркування бажано здійснювати заднім ходом для зниження ризику виникнення аварійних ситуацій при виїзді з парковки і вливанні в транспортний потік. Смуги для паркування в межах проїжджої частини ре-

Розміри місць для паркування (європейський досвід)

Спосіб паркування	Типові розміри місць для паркування
Приватний автотранспорт – паралельне паркування	6,0x2,5
Приватний автотранспорт – паркування під кутом 45°	4,8x3,2
Приватний автотранспорт – паркування під кутом 60°	5,0x2,6
Приватний автотранспорт – паркування під кутом 90°	5x2,5
Приватний автотранспорт людини з інвалідністю – паралельне паркування	5,5x3,5
Приватний автотранспорт людини з інвалідністю – паркування під кутом 45°	5,1x5,7
Приватний автотранспорт людини з інвалідністю – паркування під кутом 60°	5,7x4,1
Приватний автотранспорт людини з інвалідністю – паркування під кутом 90°	5x3,6
Автомобілі, що здійснюють доставку	3,0x10

комендовано організувати на вулицях місцевого значення (там, де в цьому існує потреба) таким чином, щоб не обмежувати видимість. Ширини смуг для паркування автомобілів відносно проїжджої частини складають:

- для паралельного паркування – 2,5 м;
- для перпендикулярного паркування – 5,5 м;
- для паркування під кутом 60° – 5,4 м;
- для паркування під кутом 45° – 5,0 м.

При проектуванні місць для паркування необхідно враховувати різноманітність видів транспортних засобів. Розміри одного паркомісця залежать від типу транспортного засобу і способу паркування (паралельно, під кутом тощо). Пішохідні та велосипедні доріжки, які проходять вздовж парковки мають бути захищені від заїзду на них автомобілю під час паркування. В доповнення до розмірів місць для паркування необхідно враховувати:

- буферні смуги – між парковкою і велосипедною/пішохідною доріжкою передбачаються вздовж парковки (з паркуванням паралельним чи під кутом);
- різні рівні проїжджої частини/кишені для паркування і тротуару;
- поділ простору за допомогою малих архітектурних елементів (вазонів з квітами, стовпчиків тощо);
- різні типи поверхонь (за фактурою, кольором тощо).

Зупинки громадського транспорту

Зупинки громадського транспорту є вузловими точками транспортної мережі міста. Якість всіх елементів інфраструктури міського транспорту впливає на частоту її використання. Зовнішній вигляд, функціональність, зручність для користувачів, технічний стан зупинки та загальний стан середовища – це має прямий вплив на його привабливість та «коефіцієнт використання». Відомо, що чим більше людей обирають міський транспорт замість приватного, тим більш комфортно можна рухатись містом, тим менша кількість заторів.

Розміщення транспортних зупинок в місті може також значно вплинути на функціонування його простору. У зв'язку з цим при визначенні місця розташування нової зупинки потрібно проводити комплексний аналіз: пасажиропотоків, насиченості трафіку, кількості видів міського транспорту, тут зупиняється, наявності поблизу громадських будівель та інших факторів впливу. Зупинка транспорту має, зокрема, бути частиною композиції міського простору, бути добре помітною та легко впізнаваною.

● Виділені смуги громадського транспорту без відступу та з відступом від тротуару

- влаштування «виділених» смуг руху громадського транспорту рекомендується для пришвидшення руху громадських транспортних засобів окремо від приват-

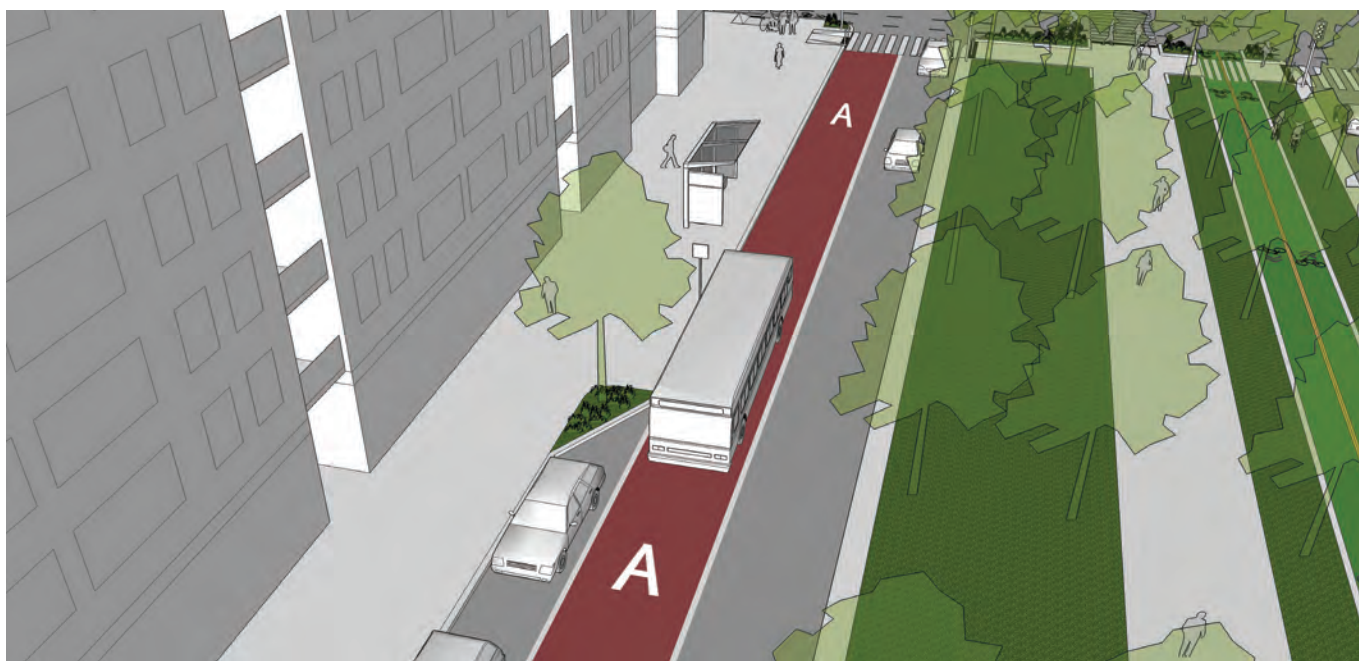
ного транспорту (це призведе до їх пришвидшення та зменшення заторів на дорогах);

- виділені смуги мають бути візуально помітні що досягається за допомогою виокремлення їх кольором, дорожньою розміткою та дорожніми знаками;
- виділена смуга руху громадського транспорту може знаходитись без відступу та з відступом від тротуару (у другому випадку, між смугою та тротуаром може влаштуватися парковка для автомобілів);
- важливо заборонити в'їзд легкових та вантажних ав-

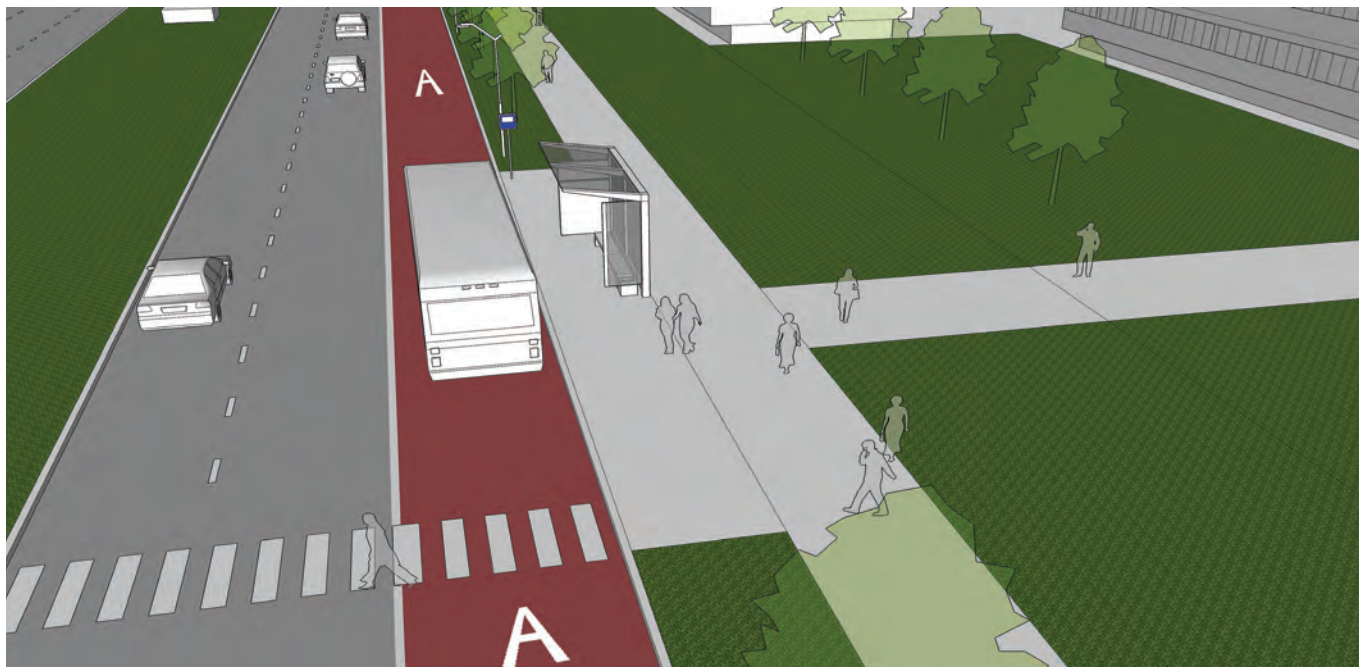
томобілів на смугу руху громадського транспорту (це має чітко контролюватись правилами дорожнього руху (ПДР), інакше виділена смуга не буде функціонувати належним чином);

- ширина смуги має визначатися загальною шириною проїжджої частини (мінімально допустима ширина буде дорівнювати 3,3 м);
- можна розглядати впровадження пріоритетного світлофорного регулювання смуги руху громадського (в тому випадку, де це дозволить підвищення швидкості руху транспорту);

Виділена автобусна смуга з відступом від тротуару



Виділена автобусна смуга без відступу від тротуару





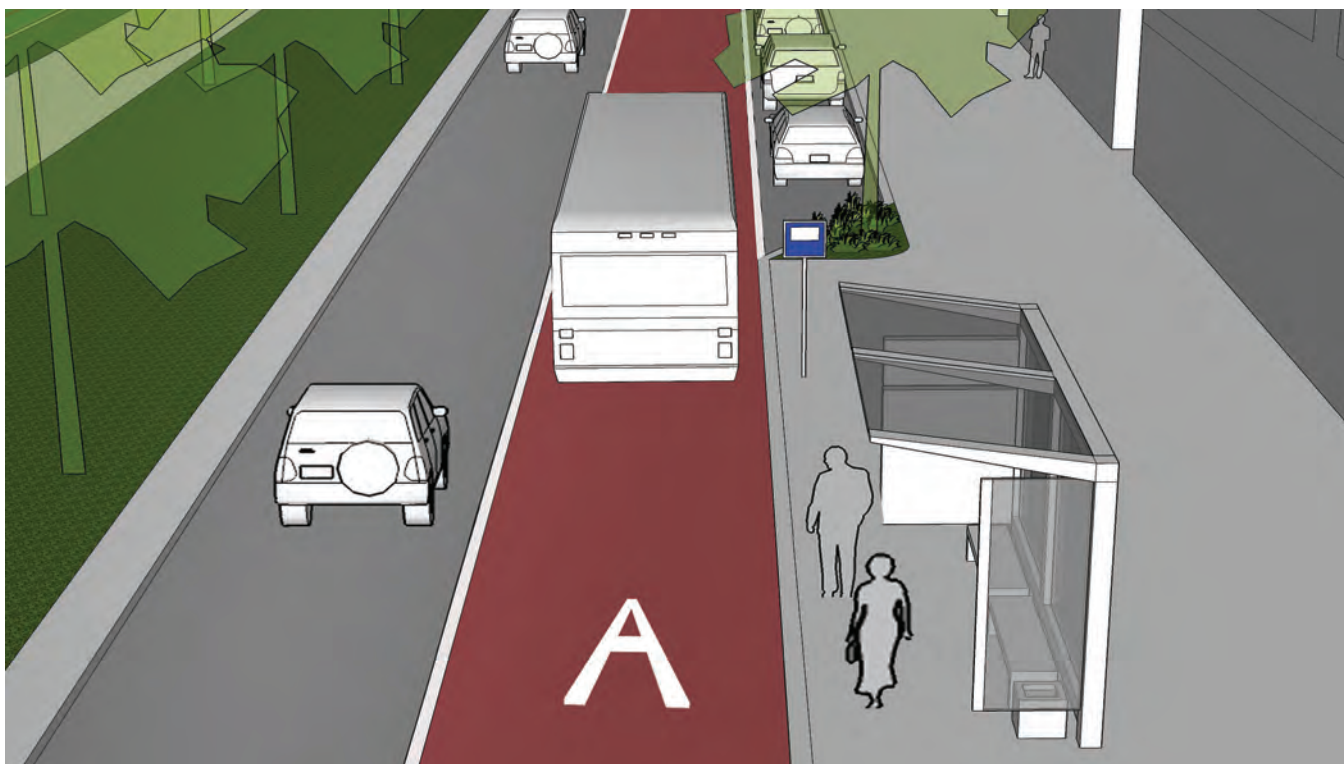
Виділені смуги для громадського транспорту. Хайфа, Ізраїль. Фото Олександр Макаренко

- для запобігання перешкоджання руху громадського транспорту рекомендується заборонити поворот праворуч для усіх інших учасників дорожнього руху;
- для прокладання зручного транспортного маршруту на деяких проміжках шляху можлива організація смуги зустрічного руху для громадського транспорту;
- смуги руху міського транспорту зустрічного руху організуються за принципом вулиці з двостороннім рухом з урахуванням того, що один із напрямків руху використовується тільки громадським транспортом, і тому має бути промаркований та позначений необхідним чином;
- ширина смуги громадського транспорту зустрічного руху встановлюється відповідно нормативним документам залежно від її довжини та загальної ширини проїжджої частини.

● Зупиночні виступи тротуару

- «Зупиночні виступи» тротуару – це виступи які, покращують видимість, як для водія (пасажирів на зупинці), так і для пасажирів, які мають змогу бачити наближення транспорту, не виходячи на проїзну частину (це сприяє безпеці на дорогах, а також зменшує для пішоходів відстань для переходу вулиці);
- у випадку розміщення смуг громадського транспорту на відстані від тротуару, зупинки мають розташовуватись на його виступах;
- рекомендована довжина виступу має бути зручною для зупинки одного автобусу – при невеликій інтенсивності руху, двох автобусів – при великій інтенсивності; ширина виступу має бути достатньою для розміщення зупинки з навісом та пасажирів поруч з нею;

Зупинка, розташована на зупиночному виступі, більш зручна як для водіїв, так і для пасажирів





Архітектурні типи зупинок громадського транспорту, Київ

- біля зупинки має передбачатись місце для зручного розміщення підйомника для інвалідів так, щоб він не заважав перехожим та транспорту;
- у разі, коли смуга для руху громадського транспорту розташовується без відступу від тротуара, можна передбачити «кишеню» для під'їзду автобусів та тролейбусів з виділеної транспортної смуги до розташованої у ній зупинки. За умови чіткого дотримання ПДР (якими регламентується рух виділеною смугою громадського транспорту), така кишеня допоможе уникнути заторів на дорозі, що виникають під час посадки/висадки пасажирів.

● Зупинки громадського транспорту

- Рекомендується передбачити розміщення зупинок транспорту, павільйонів зупинок громадського транспорту та зупинкових комплексів та зупинкових терміналів таким чином, щоб вони не створювали перешкод в процесі оцінки дорожньо-транспортної ситуації, не погіршували видимість для пішоходів і водіїв, не зменшували габарити проїжджої частини та інженерних споруд, на яких вони розташовані; зупинки не мають закривати та затемнювати (повністю чи частково) дорожні знаки, світлофори та інші технічні засоби; матеріали, які використовують під час виготовлення зупинок не мають поглинати та віддзеркалювати світло фар чи інших елементів освітлення;
- рекомендується ввести єдину типологію об'єктів зупинок (за виглядом, конструкцією та розміщенням у місті) та уніфікувати їх;
- застосовувати різний тип зупинок міського транспорту (зупинки, павільйони зупинок громадського транспорту, зупинові комплекси та зупинові термінали), в залежності від району їх розташування, величини ділянки їх розміщення та пасажиропотоку;

- розміщення зупинок міського транспорту має бути зручним та доступним для пішоходів з усіх сторін в радіусі доступності, а особливо, в напрямку від тротуарів та пішохідних переходів;
- важливо забезпечити комфортне перебування пасажирів на зупинках міського транспорту для захисту від опадів чи рекомендується влаштовувати зупинки з навісами, з трьох сторін закривати їх загартованим склом, для захисту від вітру;
- необхідно забезпечити належне освітлення зупинок



Зупинки у місті Хайфа обладнані сміттєвим баком, апаратом для продажу квитків, захищені від опадів, а мощення поряд відповідає потребам людей з порушенням зору. Ізраїль. Фото: Олександр Макаренко

транспорту, у темний час доби, для запобігання вандалізму та злочинів;

- зупинки мають бути обладнані системою інформування пасажирів: інформаційними стендами чи інтерактивними табло, які у реальному часі повідомляють про час прибуття транспортного засобу за визначеними маршрутами;
- рекомендується передбачити можливість розташування біля або на зупинці інформаційних та рекламних стендів, плакатів, інтерактивних табло;
- зупинку транспорту потрібно підтримувати у належному санітарно-технічному стані та слідкувати за вчасною заміною застарілих деталей та обладнання;

- необхідно передбачити встановлення урн біля зупинок транспорту для запобігання засмічення їх території;
- необхідно передбачити відвід стічних вод до ливневої каналізації за допомогою жолобів та стоків (для уникнення накопичення води на зупинках транспорту);
- важливим є дотримуватися єдиного стилістичного рішення усіх зупинок міста і враховувати це під час їх реконструкції та проведенні ремонту;
- використовувати сучасні та якісні матеріали для зупинок всіх типів;
- передбачити місце для озеленення зупинок та місце для елементів вуличного мистецтва, що сприяє більш комфортному перебуванню на зупинці пасажирів.

ЕЛЕМЕНТИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ.

ЕЛЕМЕНТИ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

● Загальні положення

Планові базові розміри просторів для руху велотранспорту можна вивести з базової ширини і висоти велосипедиста та бокових коливань при русі. Безперешкодний простір складається з простору для руху і простору безпеки.

Для безпеки руху велосипедні шляхи повинні бути відділені від суміжних проїжджих частин за допомогою розділових смуг безпеки. Розділові смуги безпеки є базовими елементами для просторів безпеки, а також для стаціонарних малих архітектурних форм (див. рис. 4).

Розділові смуги безпеки не є частинами велодоріжок і виділяються конструктивно чи за допомогою розмітки. Їхня ширина залежить від способу використання суміжної проїжджої частини. В якості розділової смуги з боку пішохідного тротуару вистачає обмежувальної смуги, що може бути виконана за допомогою розмітки або у вигляді рельєфних елементів тротуару, що запобігають несвідомому виходу пішоходів з вадами зору в зону руху велосипедистів. Поняття щодо розмірів відповідних форм велороху і розділових смуг безпеки надає таблиця 2.

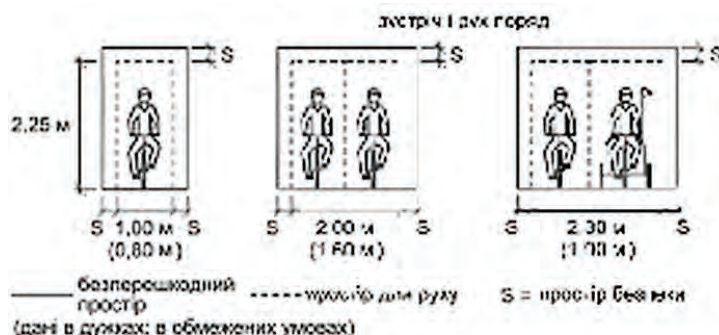


Рис. 3: Простори для руху і безперешкодні простори для велотранспорту

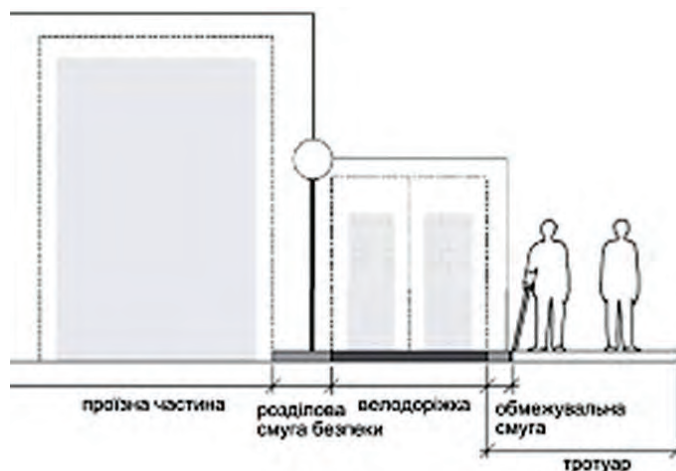


Рис. 4: Приклад розділової смуги безпеки між велодоріжкою і проїжджою частиною

Таблиця 2: Розміри форм руху велотранспорту та розділових смуг безпеки

Форма велоруку	Ширина (включно з розміткою)		Ширина розділової смуги безпеки		
			до проїжджої частини	до поздовжніх парковок (2,00 м)	до діагональних/поперечних парковок
Захисна смуга	стандарт	1,50 м	–	простір безпеки ¹⁾ : 0,25 – 0,50 м	простір безпеки: 0,75 м
	мінімум	1,25 м			
Велосмуга	стандарт (включно з розміткою)	1,75 м	–	0,50 – 0,75 м	0,75 м
Велодоріжка з одностороннім рухом	стандарт (при незначній інтенсивності велоруку)	2,00 м (1,50 м)	0,50 м 0,75 м (за наявності стаціонарних вбудованих елементів чи високої інтенсивності руху)	0,75 м	1,0 м
Велодоріжка з двостороннім рухом з обох боків вулиці	стандарт (при незначній інтенсивності велоруку)	2,50 м (2,00 м)			
Велодоріжка з двостороннім рухом з одного боку вулиці	стандарт (при незначній інтенсивності велоруку)	3,00 м (2,50 м)		0,75 м	
Спільна вело-пішохідна доріжка (у населених пунктах)	залежно від інтенсивності пішохідного і велосипедного руху, див. р. 3.6	≥2,50 м			
Спільна вело-пішохідна доріжка (за містом)	стандарт	2,50 м	1,75 м на заміських дорогах (стандарт)		

¹⁾ Простір безпеки, на відміну від розділової смуги безпеки, не повинен виділятися ні конструктивно, ні розміткою.

Таблиця 3: Радіуси і гальмівні шляхи в залежності від швидкості руху велотранспорту для велодоріжок, що прокладаються незалежно від проїжджої частини

Швидкість [км/год]	Мінімальні радіуси кривої в плані R _{min} (м)		Радіус вершини (випукла) min R _{вип} [м]	Радіус заглиблення (вігнута) min R _{вог} [м]	Гальмівний шлях на мокрій поверхні [м]
	асфальт/бетон	щебеневі/грунтові покриття			
20	10	15	40	25	15
30	20	35	80	50	25
40	30	70	150	100	40

Зв'язок між швидкістю та відповідними радіусами представлений у таблиці 3. У той час, як на рівній поверхні більшість користувачів їздить зі швидкістю 20-30 км/год, на довгих спусках вже не є незвичними швидкості до 40 км/год і більше. На наведені проектні параметри слід орієнтуватися для велодоріжок, що прокладаються незалежно від проїжджої частини.

Наведені у таблиці 4 довжини ділянок шляху при підйомі по пандусу можуть подолати і малотреновані велосипедисти.

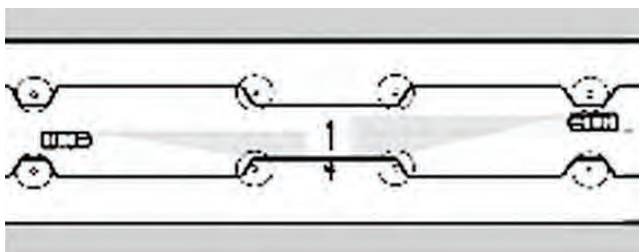
Забезпечення безперешкодної зони видимості має допомогти вчасно розпізнавати небезпеку на ділянках між перехрестями, на перехрестях та в місцях перетину проїжджої частини і контролювано на це реагувати.

Зони очікування слугують для захищеного від решти руху очікування велосипедистами перед перехрестями чи на них, а також на центральних острівцях безпеки. Один велосипедист потребує для очікування простору приблизно 2,00 м довжиною і 1,00 м шириною. Щоб поставити велосипед з причепом, потрібен простір довжиною 3,00-

Таблиця 4: Максимальна довжина ділянок шляху на підйомах при влаштуванні пандусів

Підйом [%]	Максимальна довжина ділянки шляху на підйомі [м]
10	20
6	65
5	120
4	250
3	> 250

Рис. 5: Зони безперешкодної видимості транспортних засобів у місцях перетинання проїжджої частини



3,50 м, тоді він також придатний для лежачих велосипедів. Визначення параметрів зон очікування на перехрестях відбувається зі взяттям до уваги цих розмірів відповідно до очікуваної інтенсивності велосипедного руху в години пік. Залежно від часу очікування обчислюють середню кількість велосипедистів, які чекають перед світлофором. Простір для очікування на центральних острівцях безпеки повинен мати довжину 3,00 м і ширину 4,00 м. При двосторонньому чи інтенсивному велорусі ширину потрібно збільшити. Довжина зони очікування не повинна бути меншою за 2,50 м, щоб велотранспорт мав достатній захист під час стоянки. Вона має бути у цьому випадку принаймні 4,00 м шириною, щоб по діагоналі можна було поставити велосипеди з причепами.

● Велосипедний рух по проїжджій частині (змішаний рух)

Можливість велоруху по проїжджій частині залежить від інтенсивності та швидкості автомобільного руху, а також від ширини проїжджої частини. Проблематичним є змішаний рух на проїжджих частинах з шириною від 6,00 до 7,00 м при інтенсивності автомобільного руху понад 400 авто/год. При меншій ширині проїжджої частини змішаний рух допускається при інтенсивності автомобільного руху до 700 авто/год, оскільки велотранспорт неможливо обігнати



у випадку зустрічного руху двох автомобілів. При ширині проїжджої частини понад 7,00 м велотранспорт можна обігнати із достатньо безпечним інтервалом. При ширині проїжджої частини понад 7,50 м потрібно перевірити можливість застосування захисних смуг.

Якщо інтенсивність автомобільного руху з урахуванням ширини проїжджої частини перевищує вищезазначені межі, слід шукати іншу форму велоруху. Якщо це неможливо, необхідно перевірити, чи за допомогою інженерно-технічних або за погодження з відповідними органами транспортно-правових заходів можна покращити безпеку велоруху. В іншому випадку потрібно перевірити, чи є можливість запропонувати велосипедистам додатковий альтернативний маршрут у мережі під'їзних доріг

Парковки автомобілів на краю проїжджої частини потрібно передбачати таким чином, щоб між велосипедистом і транспортними засобами, що паркуються, залишались безпечні інтервали (наприклад, за допомогою бокових кишень) при поздовжньому паркуванні вони мають складати мінімум 0,50 м, а при діагональному та поперечному паркуванні – 0,75 м. Перешкоди через транспорт, що

зупиняється на проїжджій частині (наприклад, транспорт, що здійснює доставку), слід обмежувати за допомогою часових регламентацій.

Рух велосипедом по проїжджій частині у змішаному русі є неприйнятним на вулицях із чотирма смугами з більш ніж 2200 авто/год. При незначній частці вантажного транспорту необхідно перевірити, чи є можливою розмітка захисної смуги у межах більш широкої правої смуги руху (3,75 м). Якщо у правій смузі руху дозволено паркуватися, то вона повинна бути принаймні 3,75 м ширини, щоб для проїзду велосипедистів залишалось достатньо місця.

● Захисні смуги

Захисна смуга – це частина проїжджої частини, призначена для руху велосипедистів. Автомобілям дозволено їздити по ній лише за потреби (наприклад, при зустрічі із вантажівкою). Тому захисних смуг слід уникати при великій інтенсивності руху вантажівок (>1000 автомобілів вантажного транспорту на добу). Захисні смуги не позначаються дорожніми знаками. Транспортним засобам не дозволяється паркуватися на захисних смугах. Якщо

потрібно додатково перешкодити зупинці автомобілів на відповідних ділянках, необхідно позначити заборону зупинки. Захисні смуги позначаються пунктирними лініями розмітки завширшки 0,10 м, і їх слід продовжувати у такому ж вигляді по ходу головної дороги на перехрестях і примиканнях. Якщо ширина проїзду, що залишається, є меншою ніж, 5,50 м, то осьова лінія проїжджої частини не наноситься. Цільове призначення захисної смуги слід підкреслити за допомогою піктограми «Велосипед».

Захисна смуга має, як правило, стандартну ширину (1,50 м) та мінімальну ширину (1,25) м. Ці розміри повинні бути збільшені, якщо корисна ширина захисної смуги обмежена (наприклад, через елементи водовідведення, якими незручно їхати тощо). Ширина проїзду, яка залишається між захисними смугами, має складати мінімум 4,50 м, а при високій інтенсивності руху – 5,00 м. Це робить можливим зустрічний рух легкових автомобілів. Таким чином, захисні смуги з обох боків вимагають мінімальної ширини проїжджої частини у 7,00 м (без парковки). При високій інтенсивності руху вантажного транспорту ширина у 4,50 м між захисними смугами є, як правило, недостатньою.

Буферна зона між зоною для паркування автомобілів і велосуугою. Фото: Вікторія Бондар

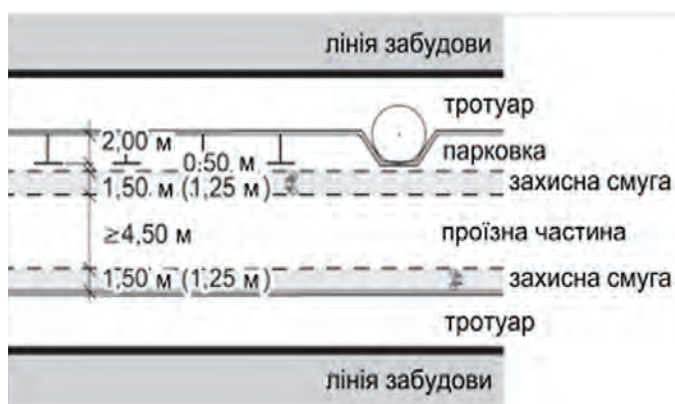


За наявності острівців безпеки чи центральних розділових смуг захисні смуги можуть бути прокладені, якщо між захисною смугою і острівцем безпеки чи центральною розподільчою смугою залишаються хоча би 2,25 м вільного простору. При захисній смузі шириною у 1,50 м це відповідає ширині проїжджої частини у 3,75 м. Якщо ж залишається менше, ніж 2,25 м проїжджої частини, то захисна смуга закінчується приблизно за 20 м до початку острівця.

При суміжних поздовжніх автопарковках і частому паркуванні розподільча смуга безпеки має бути завширшки 0,50 м (при діагональному паркуванні – 0,75 м). Вона має бути виконана або конструктивно (наприклад, за рахунок більшої ширини паркувальних кишень), або за допомогою дорожньої розмітки. Якщо паркування відбувається рідко, а вулиця вузька, то захисна смуга включно із простором безпеки може складати 1,50 м ширини. У такому випадку не потрібно виокремлювати простір безпеки ні конструктивно, ні за допомогою розмітки.

Захисні смуги можуть бути прокладені на вулицях із чотирма смугами руху, якщо ширина проїжджої частини для руху в одному напрямку складає мінімум 6,50 м. У такому випадку потрібно скомбінувати особливо широку смугу руху шириною мінімум 5,00 м із захисною смугою шириною 1,50 м. За незначної кількості вантажного транспорту можна взяти до уваги поділ на ліву смугу руху шириною 2,75 м, праву смугу руху шириною 2,25 м, а також захисну смугу шириною 1,50 м

Рис. 6: Приклад захисної смуги



Велосмуга на вул. Драгомирова, Київ. Фото: Асоціація велосипедистів Києва.

● Велосмуги

Велосмуги – це смуги призначені для руху велосипедистів в межах проїжджої частини, які виділені за допомогою дорожньої розмітки та позначені відповідними дорожніми знаками. Велосипедисти зобов'язані завжди користуватися ними. Рух автотранспорту по велосмугах заборонений, однак їх дозволено перетинати для виконання поворотів, а також для заїзду чи виїзду з парковок. Інші учасники дорожнього руху не мають права ними користуватися. Велосмуги використовуються виключно для одностороннього руху велотранспорту.

Велосмуги, включно з лініями розмітки (завширшки 0,20 м), повинні мати ширину 1,75 м. При високій інтенсивності автомобільного чи велосипедного руху або частому користуванні велосипедів з причепами ширина має складати мінімум 2,00 м. Ці розміри мають бути збільшені, якщо корисна ширина велосмуги обмежена (наприклад, через елементи водовідведення, якими незручно їхати тощо).

Велосипедна контра-смуга на вул. Коновальця, Львів. Фото: Асоціація велосипедистів Києва



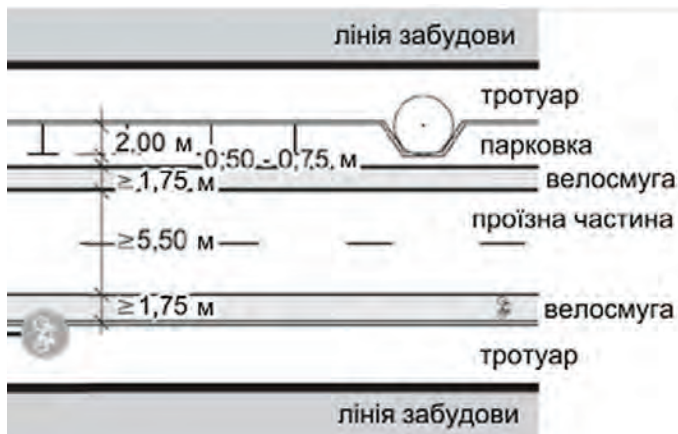


Рис. 7: Приклад велосмуги

Між велосмугами і суміжними смугами для паркування автотранспорту має бути закладена розділювальна смуга безпеки. Вона виділяється за допомогою розмітки і може бути додатково захищена за рахунок відповідного облаштування бокового простору. Лінія розмітки (0,20 м) враховується до ширини велосмуги. З метою безпеки руху велосмуги не повинні прокладатись праворуч від паркувальних місць.

● Конструктивно закладені велодоріжки

Конструктивно закладені розташовані знаходяться у боковому просторі і відділені від проїжджої частини за допомогою бордюрів чи смуг зелених насаджень. Від пішохідного тротуару велодоріжка може відокремлюватись за допомогою розділової смуги (наприклад у вигляді зеленої зони) або в обмежених умовах за допомогою обмежувальної смуги завширшки $\geq 0,25$ м, що може бути виконана у вигляді розмітки або у вигляді рельєфних елементів тротуару, що запобігають несвідомому виходу пішоходів з вадами зору в зону руху велосипедистів. Стандартна ширина велодоріжок складає 2,00 м, при незначному велорусі – 1,50 м. Відстань від краю

Конструктивно закладена велосмуга



Велосипедна доріжка з обох боків вулиці на проспекті Бажана, Київ. Фото: Асоціація велосипедистів Києва.

велодоріжки до будівель, парканів, опор зовнішнього освітлення, транспортних споруд та інших вбудованих елементів має складати принаймні 0,25 м.

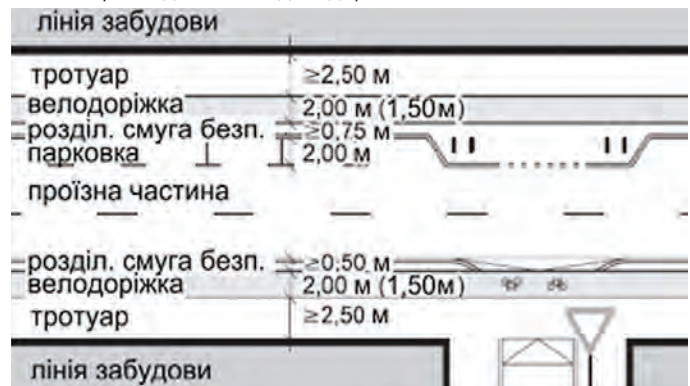
Якщо користування велодоріжками є обов'язковим, то вони позначаються відповідними дорожніми знаками. Велодоріжки у межах одного населеного пункту мають бути з однакового матеріалу і одного кольору. Таким чином, покращується їхня впізнаваність. Цільове призначення велодоріжки слід підкреслити нанесенням піктограми «Велосипед» через однакові відстані. Додаткова розмітка у вигляді стрілок може уточнювати напрямок руху.

● Велодоріжки з двостороннім рухом

Рух велосипедистів у зустрічному напрямку є частою причиною нещасних випадків у населених пунктах. Тому конструктивно закладені велодоріжки можна відкривати для руху в обох напрямках лише після ретельної перевірки та забезпечення конфліктних пунктів (особливо примикань другорядної дороги до головної і під'їздів до земельних ділянок).

На вулицях з центральними розділювальними смугами,

Рис. 8: Приклад велосипедної доріжки





Велодоріжки з двостороннім рухом

шляхами міських залізниць чи поганою можливістю перетину вулиць зберігається підвищений попит на використання велодоріжок з двостороннім рухом. У цих випадках слід спочатку перевірити, чи зі створенням кращих умов перетину вулиць, наприклад, за допомогою заходів на перехрестях, можна уникнути застосування двостороннього руху. Якщо це не допоможе, слід перевірити можливість руху в обох напрямках. Ширина двосторонніх велодоріжок має дозволяти зустріч велосипедистів з достатнім інтервалом. На шляху не повинно бути багато перехресть, примикань другорядної дороги до головної і під'їздів до земельних ділянок з інтенсивним рухом, і має бути достатня видимість також між велотранспортом, що рухається у протилежних напрямках, і автомобільним транспортом.

Стандартна ширина конструктивно закладених двосторонніх велодоріжок складає 2,50 м при прокладанні з обох боків вулиці і 3,00 м при прокладанні з одного боку вулиці. Стандартну ширину потрібно застосовувати за інтенсивного велоруку, наявності затяжних спусків і при недостатній видимості. При незначному об'ємі велотрафіку і, якщо у випадку зустрічного руху «VELO-ПРИЧЕП – VELO-ПРИЧЕП» можливо проїхати по розділовій смузі безпеки, можна, як виняток, застосувати мінімальну ширину у 2,00 м.



Фото: Асоціація велосипедистів Києва

● Спільний рух разом із пішохідним рухом

Тротуари мають надавати пішоходам можливість безперешкодно пересуватися та зупинятися на них. Велорух у зоні тротуару може турбувати пішоходів чи створити загрозу. При інтенсивнішому велорусі пішохідний рух може бути витіснений на край тротуару, тож у його розпорядженні буде лише обмежена площа. На спільній вело-пішохідній доріжці потреби велотранспорту часто недостатньо враховані. Тому використання спільної вело-пішохідної доріжки є виправданим лише там, де обидва види руху є не надто інтенсивними.

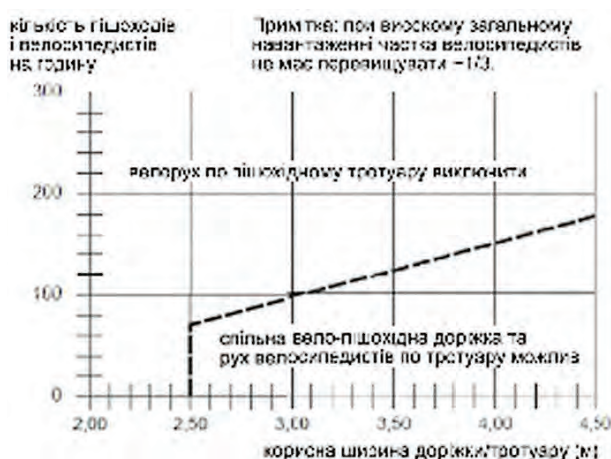


Тротуар, розділений для руху пішоходів та велосипедистів, Дніпровська набережна, Київ. Фото: Асоціація велосипедистів Києва

Проти облаштування спільного руху пішоходів і велосипедистів говорять наступні критерії:

- вулиці з інтенсивною торговельною забудовою;
- надмірне використання бокового простору пішоходами, які вимагають особливого захисту (люди з особливими потребами чи обмежені у пересуванні, діти);
- основні сполучення вело транспорту;
- крутий спуск (>3%);
- безпосередня близькість під'їздів будинків до тротуарів з мінімальною шириною;
- численні примикання другорядних доріг на перехрестях

Рис. 9: Межі застосування спільної вело-пішохідної доріжки відповідно до кількості пішоходів та велосипедистів і ширини доріжки/тротуару



стях і виїзди з прилеглих територій в обмеженому просторі;

- часте використання тротуару для автобусних чи трамвайних зупинок, без виділених зон очікування для пішоходів;
- перевищення межі прийнятної кількості пішоходів та велосипедистів, відповідно до рис. 9.

Ширина залежить від інтенсивності використання велосипедистами та пішоходами (див. рис. 15) і складає мінімум 2,50 м при невисокій інтенсивності.

● **Рух велотранспорту у вузьких місцях, на підйомах та спусках**

Вузькі місця – це короткі ділянки шляху з довжиною до 50 м, виразно обмежені шириною вуличного простору. Вузькі місця є типовими для проїздів під шляхопроводами і виступами будівель. У вузьких місцях слід особливо захищати пішоходів і велосипедистів. Так, необхідно перевірити, чи можливо усунути вузьке місце або чи можна змінити форму руху.

Для гарантування безпеки пішоходів і велосипедистів потрібно також перевірити можливість організації руху автотранспорту в одну смугу у реверсивному режимі.

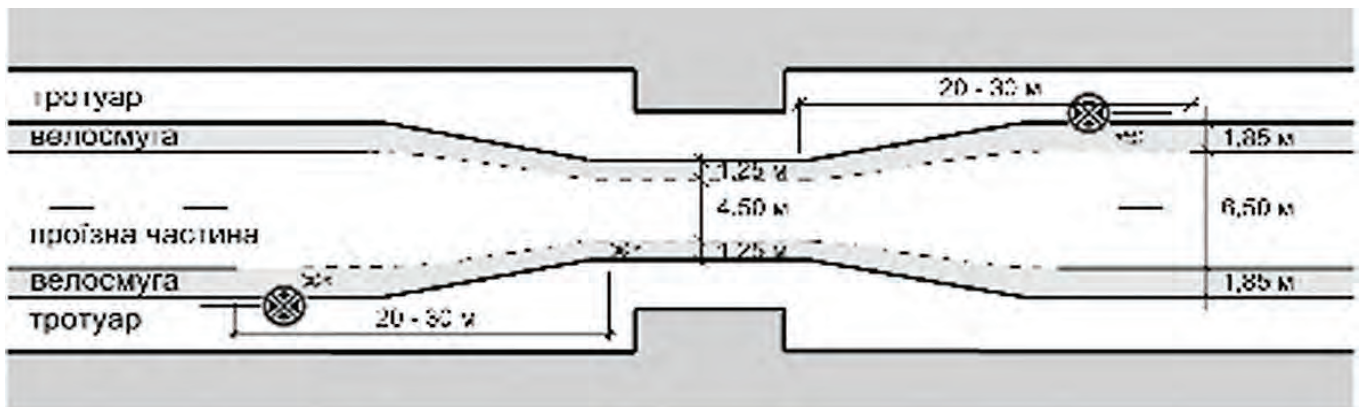


Рис. 10: Перехід велосмуги у захисну смугу в зоні вузького місця

Якщо інтенсивність автомобільного руху нижча 500 авто/год, то при достатній видимості автомобільний транспорт може рухатися через вузьке місце по односторонній дорозі (без світлофора), позначеній знаком «Перевага зустрічного руху/Перевага перед зустрічним рухом». Звуження проїжджої частини має бути розраховане таким чином, щоб велотранспорт мав вільний проїзд в обидва напрямки.

Необхідні зміни форми велоруку починають завчасно перед вузьким місцем. Переходи від велодоріжки до проїжджої частини для змішаного руху чи до захисної смуги захищені конструктивно. Якщо у вузьких місцях є можливість залишити велосипедну смугу, то у проблемних зонах рекомендовано зафарбувати усю її площу. Якщо через брак місця неможливо продовжити велосмугу, то вона повинна закінчуватись за 20-30 м перед вузьким місцем і переходити у захисну смугу (рис. 10). На звуженнях проїжджої частини може бути доцільним перервати захисну смугу. Це підходить за наявності центральних острівців безпеки, якщо ширина проїжджої частини для руху в одному напрямку менша 3,50 м (2,25 м + 1,25 м). У вузьких місцях при незначній інтенсивності велосипедного та пішохідного руху велодоріжки можуть бути об'єднані з тротуарами. Ці вузькі місця слід позначати відповідним матеріалом покриття чи розміткою. Завжди має бути присутня розділювальна смуга безпеки.

На ділянках із поздовжнім ухилом велотранспорт потребує особливо широкого простору для пересування. Через бічні коливання велосипедиста чи для штовхання велосипеда для руху вгору потрібно більше місця. При підйомах вгору, на поворотах потреба велотранспорту у вільному просторі є значно більшою, ніж при русі по

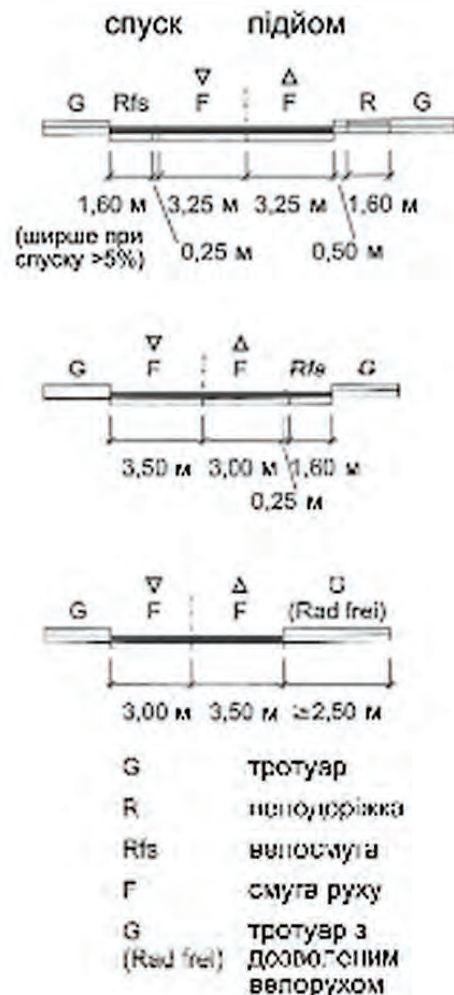


Рис. 11: Приклади розподілу поперечного перерізу на вулицях із поздовжнім нахилом понад 3%, при ширині проїжджої частини 6,50 м

площині. Велотранспорт, що рухається вгору, і велотранспорт, що рухається вниз, мають різну швидкість, принципово іншу динаміку руху та різницю у швидкості по відношенню до руху автомобілів і пішоходів. Тому при русі вгору слід надавати перевагу відокремленню від автомобільного руху, а при русі вниз – рухові по проїжджій частині. У зв'язку із цим для вулиць із поздовжнім нахилом понад 3% часто доцільним є асиметричне розподілення поперечного перерізу (див. рис. 11).

При організації велоруку на спусках потрібно врахувати швидкість велотранспорту $>30\text{км/год}$. Велодоріжки та велосмуги на крутих спусках ($>5\%$) мають бути ширшими за стандартні розміри через більш високу швидкість руху велосипедистів. Якщо це неможливо, то з причин безпеки, в таких випадках змішаний рух на проїжджій частині є більш доцільним. Також слід зважати на те, що велорух на спусках має бути організовано вздовж головних доріг.

Наявність додаткових паралельних підйомів в стороні від автомобільного руху позитивно впливає на комфорт руху. За відсутності організованих велошляхів на вулицях магістрального руху такі додаткові паралельні підйоми також підвищують рівень безпеки. Щоб скоротити відстань для штовхання велосипеда, можна використовувати альтернативні коротші шляхи.

● Використання виділених автобусних смуг для велоруку

У процесі облаштування виділених смуг руху для громадського транспорту слід подбати про безпеку ве-

лотранспорту. Якщо здійснення велоруку неможливе, наприклад, по виділеній велодоріжці чи велосмузі, тоді за домовленістю зі транспортним підприємством необхідно дозволити велорух по виділених смугах руху громадського транспорту. Здійснення велоруку на виділених автобусних смугах має наступні переваги: можливість швидкого проїзду та уникнення конфліктів з пасажирями на зупинках, що заходять до транспортного засобу чи виходять з нього.

Сприятливими для надання виділених автобусних смуг під велорух є наступні умови:

- наявна ширина $\geq 4,75\text{ м}$,
- або ширина виділеної автобусної смуги складає $\leq 3,50\text{ м}$.

При проміжній ширині виділеної автобусної смуги руху бракує безпечного інтервалу для випередження. Існує небезпека того, що здійснюватиметься випередження велотранспорту із занадто малим безпечним інтервалом.

При наданні виділеної автобусної смуги руху під велорух слід врахувати наступні аспекти:

Виділена автобусна смуга. Хайфа, Ізраїль. Фото: Олександр Макаренко





Дороговкази у Берліні. Фото: Асоціація велосипедистів Києва



Навігація вздовж рекреаційного веломаршруту на Трухановому острові
Фото: Олександр Колодько

- якщо інтенсивність велоруку є меншою за 150-200 велосипедів на годину, то ширина виділеної автобусної смуги руху може складати 3,00–3,50 м (без можливості випередження);
- відстані між зупинками чи довжини смуг руху між перехрестями не повинні суттєво перевищувати 300 м;
- максимально допустима швидкість складає щонайбільше 50 км/год;
- якщо праворуч від виділеної автобусної смуги руху розміщується смуга руху для автотранспорту, то спільне використання виділеної автобусної смуги руху велотранспортом виключене. Це не стосується смуг, призначених для руху в різних напрямках на перехрестях;
- на перехрестях зі світлофорами слід здійснити такі заходи, щоб велотранспорт рухався безпечно і без перешкод регулярному громадському транспорту;
- якщо наявні спеціальні світлофори для рейсових автобусів, то для велоруку також необхідні власні світлофори. За можливості, для велотранспорту слід створити власні зони очікування. Для розвантаження перед перехрестям можна облаштовувати додаткові велосмуги чи об'їзні велодоріжки.

Крім того, можна значно усунути перешкоди для рейсових автобусів на вузьких виділених автобусних смугах руху $\leq 3,50$ м, якщо:

- відсутні ділянки шляху вгору (підйоми);
- наявні додаткові можливості для руху велотранспорту без обов'язкового їх використання (наприклад, дозволений рух тротуаром).



Світлофор для велоруку

Якщо велотранспорту дозволений рух по виділеній автобусній смугі руху, то це має роз'яснюватися за допомогою нанесення піктограми «Велосипед».

• Велостоянки та перехоплюючі паркінги

Велостоянки поділяють на короткотермінові та довготермінові. Перші розміщують там, де потрібне паркування на час до двох годин (магазини, кав'ярні, лікарні). Це переважно стійки без накриття, часто без охорони. Довготермінові стоянки розраховано на час понад шість годин, на ніч. Їх розміщують у житлових кварталах, біля



3-х поверховий велосипедний паркінг біля центрального вокзалу. Амстердам, Нідерланди

офісних центрів, університетів, шкіл та транспортних вузлів, щоб забезпечити можливість доїзду та пересадки з велосипеда на метро, трамвай, електричку (Bike+Ride).

Стосовно моделей велостоянок, оптимальним варіантом вважається П-подібна стійка висотою 70-90 см, яка дозволяє сперти велосипед у двох точках та застібнути замком раму та колеса. Такий тип стійки забезпечує найбільшу зручність та безпеку. Стоянка «під колесо» вважається непринятною в умовах міста та не рекомендується до використання.

Найбільші велопарковки можна обладнати також пунктом



Перехоплююча велопарковка обладнана пунктом прокату та веломайстернею. Київ.



FreeGen вело HUB, вул. Басейна, 12, Київ
Фото: FreeGen вело HUB

велопрокату, веломайстернею, кіоском з продажу води, громадськими туалетами.

Необхідну кількість місць на велопаркінгах можна розрахувати, виходячи з наявної кількості велосипедистів та планів розвитку велосипедної інфраструктури. Також при плануванні доцільно проводити спостереження та опитування користувачів. Якщо десь у місті є скупчення велосипедів, там слід передбачити велостоянку на більшу кількість місць.

● Експлуатація об'єктів велоінфраструктури

Для того, щоб об'єкти велоінфраструктури приймалися користувачами, потрібно постійно слідкувати за їх технічним станом. Прибирання повинні проводити утримувачі доріг (для усунення таких забруднень, як листя, пісок тощо). Взимку слід очищувати територію від снігу, щоб зберегти велодоріжку у придатному для використання стані. Це стосується насамперед тих велошляхів, які виконують особливу функцію безпеки.

З причин транспортної безпеки існує зобов'язання посипати доріжку піском лише на особливо небезпечних ділянках та одночасно у місцях, що є важливими для транспортного руху. При обмежених можливостях прибирання снігу або усунення льодового покриття службі, що відповідає за очистку снігу, рекомендується визначити найважливіший напрямок велоруху.

Пріоритет прибирання та посипання піском веломережі узимку повинен залежати не від категорії автомобільної дороги, а від категорії сполучення велоруку. Велосипедні сполучення, що будуть очищуватися, повинні бути відомими громадськості. Крім того, що має бути відома територія прибирання, служба зимової очистки повинна оголосити також про час прибирання. У першу чергу повинні прибиратися повністю та посипатися ті доріжки, які використовуються для велоруку до шкіл.

Не можна допускати, щоб сніг, що прибирається з доріг та тротуарів, накопичувався на велодоріжці чи на велосмузі, і щоб маса снігу блокувала рух велосипедистів.

Для того, щоб могла працювати служба прибирання та зимової очистки велодоріжки, необхідно дотримуватися мінімальної ширини об'єктів велоінфраструктури, яка не повинна зменшуватися у вузьких місцях.

Спеціальне освітлення велосипедних споруд є необхідним на основних сполученнях веломережі, особливо на прокладених незалежно від автодоріг велодоріжках, виходячи з причин соціальної безпеки, а також для освітлення окремих проблемних місць (наприклад, звужень, перешкод, перехресть, підземних переходів). Також міські велодоріжки, розташовані на відстані від 2 м уздовж проїжджої частини, що не освітлюється, повинні мати стаціонарне освітлення, щоб велосипедисти могли вчасно розпізнати перешкоди та щоб зменшити засліплення велосипедистів від світла автомобільних фар. Усі перешкоди на велодоріжці повинні бути добре освітлені. При висоті світлової точки від 4 до 5 м та інтенсивності горизонтального освітлення від 3 до 5 люкс відстань між освітлювачами має становити приблизно 30-40 м. Перевагу слід надавати лампам, що випромінюють світло прямо та вшир, та мають анти-вандалну конструкцію.



Елементи навігації

Передумови

Ознаками наявних засобів орієнтування у Києві є не-системність, хаотичність, епізодичність, відсутність єдиної логіки та підходів до створення, побудови та візуального стилю.

Протягом останніх 50–60 років нові засоби орієнтування у Києві часто не замінювали старі, а додавалися до них, створюючи «культурні нашарування», які конфлітують між собою інформаційно та візуально.

Кожні попередні ініціативи зі створення системи знакування лишалися епізодичними і не створили, власне, системи. Наприклад, система орієнтування, яка створювалася до Євро-2012, за 4 роки свого існування так і не вийшла за межі кількох десятків центральних вулиць. Через відсутність чіткого механізму експлуатації засобів орієнтування (та вкрай низьку якість конструкції та матеріалів) велика частина інформаційних носіїв дійшла до

непридатного або щонайменше захаращеного стану. Це вказує на необхідність чіткого плану не тільки розробки та імплементації нової системи орієнтування, але й її утриманні у належному стані.

Системною проблемою є розірваність та невідповідність окремих складових системи орієнтування: немає ніякого зв'язку між пішохідною, вуличною, транспортною навігацією. Наприклад, у метро при виході на поверхню подається інформація про найближчі вулиці, установи та зупинки транспорту, але вулична навігація ніяк не підтримує це, орієнтуючись лише на культурні та історичні пам'ятки. Окремі навігаційні елементи навіть у середині своїх локальних неінтегрованих систем розроблені та встановлені лише за логікою та власною думкою проєктантів, без досліджень потреб різних груп користувачів, без аналізу сценаріїв їхньої поведінки, без тестування у середовищі. Жоден з наявних елементів міського орієнтування у Києві не відповідає вимогам універсальності, доступності, надійності, інформативності та неагресивності до міського середовища.



У Києві можна нарахувати не менше 10 тільки «офіційних» зразків адресних табличок різних часів

Всі ці проблеми вказують на необхідність створення єдиної концепції орієнтування в місті, яка буде базована на принципах інтегрованості своїх складових, чітких критеріях якості, розроблена із дотриманням сучасних методологій та прозорих процедур. Сталість цієї системи має бути забезпечена базованістю на дослідженнях потреб всіх груп користувачів, постійне вдосконалення завдяки ітераційному процесу впровадження та гарантованих міською владою механізмах подальшого управління та експлуатації.

Підходи до розробки та впровадження

Розробка сталої системи орієнтування для мегаполісу, як виходить з досвіду міст Західної Європи та США, зазвичай триває не менше 5 років, а її впровадження та оновлення—неспинний процес, який не закінчується ніколи. У цей процес активно залучаються експертні середовища та громада, а запорукою якості та сталості результату є публічність та прозорість. Розробка системи орієнтування складається з таких обов'язкових етапів:

ДОСЛІДЖЕННЯ

Мета досліджень—визначити проблему, зібрати інформацію, яка знадобиться для її подальшого вирішення та визначити критерії якості, за якими пізніше вимірюватиметься ефективність наступних етапів розробки.

Дослідження починаються з огляду наявної ситуації: це збір інформації про наявні засоби орієнтування та їхню ефективність, опитування користувачів, спостереження за користуванням засобами орієнтування та інші польові дослідження.

Вже на цьому етапі важливо починати інформаційну кампанію, яка б пояснювала громаді, що розробляється та з якою метою. Це необхідно, щоб усі зацікавлені активні спільноти міста могли включитися у процес та вплинути на нього, адже вони є представниками «замовника»— мешканців міста.

Процес розробки має бути абсолютно прозорим та публічним від самого початку—це запорука того, що інтереси усіх користувачів будуть враховані, а якість розробки буде високою, адже контролюватиметься багатьма сторонами.

Наступним є вивчення досвіду інших міст, законодавчих та інших обмежень. Після цього переходять до аналізу даних: вивчають функціональну та структурову побудову міста та транспорту, визначають пішохідні та транспортні потоки. Етап досліджень закінчується формалізацією: визначаються можливості та обмеження, підходи, робиться попереднє планування майбутнього проекту, формулюються завдання та критерії якості.

Оскільки критерії якості випливають із особливостей кожного міста та, відповідно, особливостей потреб його мешканців та гостей, їх можна сформулювати тільки наприкінці етапу досліджень. Але, базуючись на досвіді досліджень інших міст, можна сформулювати базові:

Доступність—забезпечення рівних умов користування усіма людьми, незважаючи на фізичні обмеження, особливості сприйняття, володіння мовами. Дотримання цих критеріїв є вимогою згідно Конвенції ООН про права людей з інвалідністю, яка ратифікована Україною у 2009 р. Доступність вимірюється такими факторами (не вичерпний перелік), як: читабельність (не тільки здоровими людьми а й тими, хто має незначні розлади зору або кольорового сприйняття), наявність транслітерації та перекладу, дублювання критично важливої інформації піктограмами (для дітей, або людей, які не володіють мовами, що використовуються на знаках), карти та схеми їх рельєфними елементами для незрячих, висота розташування написів, яка дозволяє її читати людям на візках.

Варто особливо зазначити, що доступність не обмежується задоволенням потреб людей з інвалідністю або іноземців, йдеться також про дітей чи похилих людей, та навіть людей низького та високого зросту.

Достовірність, точність і однозначність тлумачення. Інформація, яка надається за допомогою системи навігації, має бути достовірною, тобто повністю відповідати фактичному стану речей, а також точною і однозначною: інформаційне повідомлення не повинно допускати різних тлумачень.

Безперервність, достатність і ненадмірність. Навігаційна інформація повинна подаватися безперервно на всьому маршруті руху. Це означає, що всі підсистеми—транспортна та пішохідна навігація, знакування будівель мають базуватись на єдиній логіці, використовувати єдину графічну мову, та підтверджувати інформацію, отриману на попередніх етапах. На кожному етапі користувачеві повинна бути надана вся інформація, необхідна для складання маршруту або ідентифікації орієнтира, що зустрівся на шляху. При цьому повинен бути дотриманий принцип ненадмірності: навігаційні елементи не повинні містити інформацію, яка не є важливою для знаходження шляху, навігаційних елементів не повинно бути більше, ніж необхідно для вирішення цього завдання.

Неагресивність до міського середовища: система знакування міста не повинна домінувати над архітектурним середовищем та дисонувати з ним. Разом із тим, елементи міської навігації мають бути конкурентоздатними до вивісок та зовнішньої реклами.

Унікальність та впізнаваність: елементи міської навігації мають бути такими, що легко ідентифікується поміж вуличного інформаційного шуму та візуально сприймаються як складові єдиної системи.

Стійкість до середовища і вандалостійкість: здатність носіїв зовнішньої навігації протягом тривалого терміну зберігати прийнятний вигляд та функціональність під впливом погодних умов та умисного пошкодження.

Економічність: вирішення проблеми орієнтування засобами, які є мінімально достатніми для цього. Йдеться про розробку конструкцій, які економно використовують матеріали, вибір найдешевших матеріалів з тих, які відповідають вимогам стійкості до впливу середовища та дій вандалів. Також важливою складовою економічності є вартість експлуатації інформаційних носіїв протягом терміну їхньої служби.






Всі ці критерії є вимірюваними якісно або кількісно, а отже, об'єктивними. Саме відповідність таким критеріям, а не суб'єктивним думкам в логіці «подобається—не подобається», повинна слугувати базою для прийняття менеджерських та дизайнерських рішень у проекті.

ВІЗІЯ ТА СТРАТЕГІЯ

Цей етап починають із структуризації аудиторій, визначення персон та сценаріїв (в дизайні, орієнтованому на користувача, персони—це вигадані персонажі, які репрезентують потреби та сценарії поведінки різних груп користувачів; сценарії—типові для визначених персон послідовності дій, які виходять з їхніх потреб). На цьому етапі, коли йдеться не про вирішення локальної проблеми орієнтування, а про загальну концепцію для всього міста, вже починають створювати перші чернетки та концепти носіїв міської навігації та прототипувати їх. Це потрібно для запуску процесу обговорень та мозкових штурмів у командах, залучених до проекту. Результат мозкових штурмів використовується для побудови стратегії майбутньої навігаційної системи.

Стратегія навігації —це сформульований гіпотетичний спосіб вирішення проблеми орієнтування у місті. Надалі ці гіпотези піддаються валідації шляхом багаторазового тестування.

Далі, на основі стратегії, майбутня система піддається структуруванню: ідеї вирішення проблеми орієнтування перевіряються на можливість масштабування під різні носії інформації у різних складових системи: на вулицях та у транспорті.

	 Time rich			 Time poor	
<i>Who are they?</i>	Resident	Weekend visitor – heritage trip	Family visit	Day visitor – shopper	Business visitor
<i>What do they want to do?</i>	Regular trips – might want to explore further.	Discover historic Bath, relax.	Relax and enjoy the city.	Shop ‘til they drop.	Get to a meeting on time.
<i>What do they need?</i>	Real-time transport information. What’s on, news, events.	Itineraries, ideas. Interpretation of the city’s features. Places to relax.	Activity ideas for all age groups. Best spaces to take a break. Stress-free travel in and out of the centre.	Shopping guide. Easy/quick journey in and out of the city.	Fast, efficient transport. ‘Mental map’ and simple routes. Online information.
<i>Objectives of the information system</i>	Immediate access to up-to-date travel information. Event related information. Extend ‘mental map’ of the city.	Provide guides, slow-read mapping and information. Illustrate the whole city and the connections between things.	Provide tailored travel solutions. Clear indication of distances and access. Show facilities such as toilets, play areas etc.	Provide detailed mapping to show shopping areas. Interactive tools to plan visit. Simple travel plan from home to Bath and back.	Provide up-to-date travel information. Simple city centre print map.
<i>Aims/benefits</i>	Improve day-to-day experience, extend activity, encourage walking and less car use.	Ensure basic navigation of the city is easy. Create an excellent first impression.	Ensure a stress-free visit, real benefits of a people-friendly city. Encourage a longer stay or return visit.	Extend usual ‘mental map’ of the city. Combine information to encourage longer stay for other activities.	Help them make the best choices. Create a good impression, encourage longer stay or repeat visit with friends or family.

Приклад опису персон та їхніх потреб, стратегія орієнтування для міста Bath, Велика Британія (розробник—CityID)

ПЛАНУВАННЯ

Після того, як визначений та попередньо перевірений загальний підхід і спосіб вирішення проблеми орієнтування (стратегія), починається проектування взаємодії. Прототипи вказівників тестуються в полі, паралельно накопичуються знання про те, як люди уявляють собі місто та орієнтуються в ньому (які їхні ментальні моделі міста та його складових). На основі цих знань створюються нові прототипи, знову досліджується їхнє сприйняття користувачами, проводяться опитування та тестування.

Цей етап вкрай важливий, оскільки він дозволяє перевірити та скоригувати базові ідеї ще до того, як розробники почнуть працювати безпосередньо із впорядкуванням та структуруванням інформації для майбутніх знаків.

Після цього починають працювати над інформаційною архітектурою — збором даних про міські орієнтири та об’єкти інтересу, транспортні вузли та потоки, структуруванням та пріоритезацією інформації, створенням інформаційного наповнення знаків та його редагуванням.

ДИЗАЙН

Коли гіпотези про шляхи вирішення проблеми орієнтування скориговані та підтверджені у процесі тестування, види елементів міської навігації визначені, а їхнє інформаційне наповнення зібране та впорядковане, беруться до справи графічні дизайнери. Зауважимо, що, власне, графічний та конструктивний дизайн—розробка кольорового рішення, вибір чи створення шрифтів, малювання піктограм, карт, схем та всіх інших складових, розробка конструкції інформаційних носіїв та вибір матеріалів—відбувається тільки після виконання попередніх трьох етапів, тривалість яких, за досвідом подібних проектів у містах США та Західної Європи, може перевищувати 1–2 роки.

Продуктом цього етапу є дві основні складові: набір оригінал-макетів пілотних елементів системи орієнтування та документація для виробників.

ВПРОВАДЖЕННЯ

Важливо, що на цьому етапі система готова для впровадження лише у пілотному режимі—тільки на окремих ділянках міста та транспортних вузлах, які попередньо відібрані.

Ітераційність впровадження дає можливість детально вивчати, як люди користуються готовим продуктом, виявити недоліки і виправити їх на наступних етапах впровадження.

Інформація про слабкі місця системи орієнтування збирається як шляхом спостережень за використанням, так і опитуваннями.

Так, наприклад, у Лондоні систему Legible London почали впроваджувати у 2006-му році лише у кількох кварталах в районі Oxford Street. Поступово розширюючись, до 2011 року вказівниками були покриті майже всі центральні райони. Впровадження і подальше вдосконалення системи триває і зараз.

Ітераційний підхід застосовується для кожної підсистеми: навігація у метро впроваджується спочатку лише на одному пересадочному вузлі, детально вивчається досвід користування нею, вносяться необхідні виправлення та поступово розширюється на інші станції. Такий само принцип використовується для пішохідної навігації та системи адресного знакування будівель. Важливо, щоб «пілотний» період був достатньо тривалим, аби вистачило часу не лише на вивчення досвіду користування та вдосконалення елементів навігації, а й перевірку того, як інформаційні носії витримують вплив погодних умов та посягання вандалів, наскільки легко підтримувати елементи навігації у належному стані. Під час впровадження елементів нової системи орієнтування важливо утилізувати старі елементи, щоб вони не створювали інформаційний та візуальний хаос.

ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА АКТУАЛІЗАЦІЯ

Впровадження системи навігації у місті можна почати, але неможливо завершити: цей процес мусить тривати стільки, скільки існуватиме місто, адже воно постійно змінюється. А отже, мають постійно змінюватися й засоби, які дозволяють у цій мінливій системі орієнтуватися.

Необхідно визначити та відпрацювати механізм відстеження змін у місті та відповідної актуалізації інформаційних носіїв. Так само повинен існувати механізм відстеження пошкоджень елементів навігації, визначені відповідальні за вчасний ремонт та заміну, передбачене фінансування цих робіт.

ЕЛЕМЕНТИ БЛАГОУСТРОЮ

Санітарне утримання та сміттєвидалення

Санітарне утримання та сміттєвидалення територій м. Києва регламентується такими нормативними документами:

- Правила благоустрою міста Києва від 05 червня 2007 року
- СанПіН 42-128-4690-88
- Державні санітарні норми та правила утримання територій населених місць від 5 квітня 2011 р. за N 457/19195

Даний розділ дає додаткові рекомендації щодо санітарного утримання територій. Необхідність додаткових рекомендацій обумовлена незадовільним утриманням територій міста. У минулому році The Financial Times, ґрунтуючись на дослідженнях західних вчених – European Green City Index, – визнала Київ найбільше забрудненою європейською столицею.

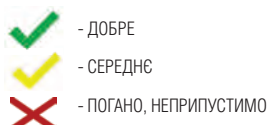
Проблеми санітарного утримання територій Києва

1. Неналежне утримання територій громадського користування:

- неналежний стан сміттєзбірників;
- несвоєчасне вивезення сміття;
- неякісне прибирання вулиць;
- відсутність прибирання на об'єктах будівництва та реконструкції;
- відсутність сміттєзбірників біля об'єктів малих архітектурних форм (МАФів);
- нестача сміттєзбірників;
- відсутність доступних місць сміттєзбору біля майданчиків, що зайняті торгівлею, – ринків та стихійних ринків;
- велика кількість приватних об'єктів, якими незаконно обклеєні стовпи вуличного освітлення та опори окремо розташованих рекламних засобів.

2. Неналежне утримання прибудинкових територій:

- відсутність роздільних сміттєзбірників.



3. Захаращені території поблизу житлових будинків та споруд (особливо новобудов), що переповнені побутовим та будівельним сміттям :

- відсутність урн з попільничками біля парадних та службових входів до громадських будинків.

4. Фасади будинків, що забруднені атмосферними викидами та товстим шаром паперових оголошень.

Види сміттєзбірників

- Сміттєзбиральні урни
- Контейнери для сміття
- Майданчики для збору сміття

● Сміттєзбиральні урни

Сміттєзбиральні урни – ємності для збирання сміття невеликого розміру, що встановлюються на територіях загального користування.

Ємність урн має бути розрахована з урахуванням кількості людського потоку місця розташування.



Матеріали, з яких можуть бути виготовлені сучасні урни, – метал або пластик. Бетонні урни, що їх було встановлено за радянських часів, повинні бути ліквідовані та замінені на сучасні. Для урн із пластику наявність спеціального місця для погашення недопалків є обов'язковою. Конструкція урни припускає як наявність попільнички, так і її відсутність. Рекомендується встановлювати урни із попільничками та віддавати пріоритет урнам-качалкам. Обов'язковим є оснащення урн сміттєзбиральними пакетами для полегшення прибирання.

Сміттєзбиральні урни повинні мати охайний вигляд, відтак вони потребують миття не рідше одного разу на десять днів. Для покращення зовнішнього вигляду урни фарбують двічі на рік – навесні та восени. Принципова умова: урни мають бути у задовільному експлуатаційному стані, з неушкодженим корпусом.

Ремонт та заміна пошкоджених урн має відбуватися не



пізніше тижня з моменту пошкодження.

● Контейнери для сміття

Контейнери для сміття мають об'єм від 0,75 кубічних метрів (вага від 85 кг). Використовуються для збирання невеликої кількості відходів на відкритих майданчиках. Контейнери повинні бути обладнані щільно припасованими кришками. Дозволяється розміщувати вказані ємності виключно на спеціальних місцях – відгороджених та доступних для під'їзду сміттєзбиральної техніки. Матеріали, з яких можуть бути виготовлені контейнери, – метал або пластик. Припускається використання контейнерів з можливістю диференціації відходів та без неї. На прибудинкових територіях у житлових масивах необхідно встановлювати такі, що мають розподілення відходів.

Об'єм контейнерів, а також їх кількість на майданчику для збору сміття повинні враховувати специфіку місця встановлення та прогностичні показники щодобового наповнювання. Переповненість контейнера та майданчика, на якому він встановлений, не допускаються. Якщо в процесі експлуатації виявляється переповненість, кількість контейнерів повинна бути збільшена. Видалення сміття має відбуватися не рідше одного разу на добу.

Майданчики для роздільного збору сміття. Парк Пушкіна, Київ



Вимоги до експлуатації контейнерів: вони повинні мати охайний вигляд, відтак обов'язковим є миття ємностей не рідше одного разу на місяць. Корпус контейнерів не може бути ушкодженим. Ремонт та заміна ушкоджених ємностей має відбуватися не пізніше, ніж за тиждень з моменту виникнення руйнації корпусу.

Контейнери заглибленого типу – новий вид смітєзбірників, що дозволяє істотно заощадити площу для розміщення контейнера. 2/3 контейнера заглиблені. Такі ємності зазвичай оснащені спеціальними герметичними кришками. Об'єм контейнера розраховується в залежності від місця встановлення та прогнозних показників щодобового наповнення. Видалення сміття повинне відбуватися за графіком, рекомендованим фірмою виробником (зазвичай рекомендують щотижневе видалення сміття). Дані контейнери значно зменшують витрати на експлуатацію, тому при встановленні рекомендовано віддавати пріоритет саме таким конструкціям.



Короб для смітників

● Майданчики для збору сміття

Майданчики для збору сміття – спеціально відведені та влаштовані території для встановлення відповідних контейнерів на відстані не менше 20 м від вікон та дверей житлових приміщень.

Майданчики повинні мати тверде покриття та водовідведення у напрямку дороги. Вказані території слід огороджувати П- або Г-подібним парканом висотою не менше 1,5 м. Рекомендовано влаштовувати над майданчиками навіси.

Території загального користування

● **Виходи із метро або підземного переходу та зупинки громадського транспорту** повинні бути оснащені смітниками з попільничками. Біля зупинок громадського транспорту необхідно встановлювати дві урни (розташовані на певній відстані одну від іншої). Так саме дві урни доцільно встановлювати на виході/вході у метро. Видалення сміття з урн повинне відбуватися не рідше двох разів на день. Переповнення урн сміттям неприпу-



Огорожа для контейнерів



Контейнери заглибленого типу



Майданчики для збору сміття

стиме. У разі регулярного переповнення рекомендовано замінити урну на таку, що має більшу ємність, або збільшити частоту видалення сміття. Встановлювати поряд дві та більше урн забороняється.

У зв'язку з насиченістю пасажиропотоку, входи/виходи із метро необхідно прибирати не менше двох разів на добу. Неприпустимим є накопичення сміття на території, прилеглій до станцій метро.

Розклейка приватних оголошень (несанкціонованої реклами) біля метро та на зупинках громадського транспорту заборонена. Персонал, що забезпечує прибирання території, має щодоби перевіряти наявність та знімати самовільно розміщені оголошення та рекламу. У зимовий період зупинки та входи у метро повинні звільнятися від криги та снігу.

● Місця вуличної торгівлі

В місцях присутності, а особливо – скупчення торговельних тимчасових споруд (ТС) та пересувних точок торгівлі обов'язково є наявність сміттєзбиральних урн. Їх слід розташовувати не далі 2-х метрів від торговельного віконця. Рекомендується встановлення урн з попільничками. Видалення сміття з таких урн має відбуватись щодоби. З такою ж періодичністю повинна прибиратись й прилегла до торговельної споруди територія. Забезпечує її прибирання власник торгової споруди.

Фасади торговельної споруди повинні бути чистими та вільними від рекламних оголошень та приватних оголошень. Миття фасадів слід організувати не рідше, ніж



раз на два тижні. Написи графіті та інші форми малюнків необхідно змивати або зафарбовувати. Вікна (вітрини) також слід вимивати.

На відстані не більше 200 м від місць яткової торгівлі або значного скупчення торговельних споруд мають бути обладнані майданчики для збору сміття із встановленими на них контейнерами. Видалення сміття слід організувати щодоби. Утримання таких майданчиків повинне відбуватися згідно санітарних правил.

Утворення необладнаних сміттєзвалищ заборонено.

● Стовпи вуличного освітлення

Стовпи вуличного освітлення та опори окремо розташованих засобів зовнішньої реклами рекомендується регулярно звільняти від приватних оголошень та несанкціонованої реклами. Написи графіті та інші форми малюнків необхідно змивати або зафарбовувати. Перевірка на наявність таких написів, оголошень тощо має відбуватись з періодичністю раз на тиждень. Забезпечує прибирання власник (балансоут

Утримання та прибирання сміття з інших типів територій загального користування (зокрема: парків, гідропарків, лугопарків, лісопарків, парків культури та відпочинку, парків-пам'яток садово-паркового мистецтва, історичних національних, меморіальних та інших, рекреаційних зон, садів та скверів, пам'яток культурної та історичної спадщини; майданів, площ, бульварів, проспектів; вулиць, доріг, провулків, узвозів, проїздів, пішохідних та велосипедних доріжок, спортивних та дитячих майданчиків, пляжів; кладовищ тощо;) має відбуватись із дотриманням правил, викладених



у розділах II-X Правил благоустрою міста Києва.

● Прибудинкова територія житлових будинків

Майданчик для збору сміття слід розташовувати на відстані, що не перевищує 100 м від входу в житловий будинок. Його необхідно обладнати у відповідності до існуючих правил обладнання даних об'єктів. Рекомендується розміщення заглиблених контейнерів для збору сміття. При цьому пріоритет слід віддавати диференційному сортуванню відходів. Поруч з парадним та службовими входами до будинків, а також поруч з лавами для відпочинку повинні бути встановлені сміттєзбиральні урни.

Біля входу до адміністративних, офісних, розважальних та торгових будівель мають бути розміщені урни з попільничкою.

● Фасади будівель

Фасади будівель, що виходять на магістральні вулиці, є обличчям столиці. Відтак вони повинні щорічно очищуватись від бруду та пилу. Зі значно частішою регулярністю їх необхідно звільняти від приватних оголошень та несанкціонованої реклами. Написи графіті та інші форми малюнків слід оперативно змивати або зафарбовувати. Перевірка на наявність написів та іншого візуального сміття має відбуватись з періодичністю раз на 2 тижні.

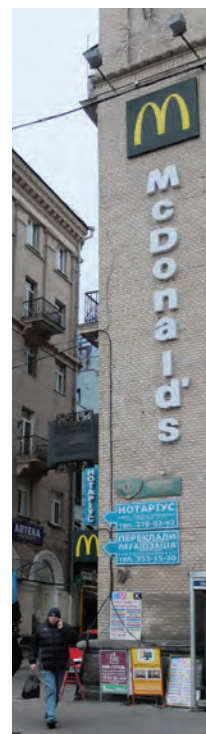




Вивіска McDonald's в Зальцбурзі



Вивіска McDonald's в центральній частині Києва



ІНФОРМАЦІЙНІ ВИВІСКИ НА ФАСАДАХ БУДІВЕЛЬ

Існуючі проблеми

- **Відсутність правил**

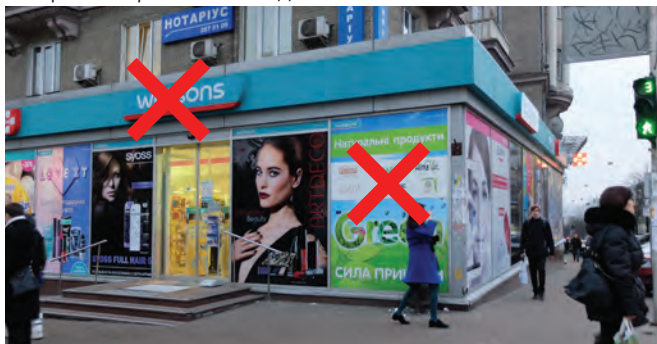
Той самий бренд в країні, де правила сформульовані і працюють, і в країні де є одне правило – «більше, ніж у сусіда»

- **Зневажливе ставлення до архітектури**

При дизайні вивіски необхідно враховувати особливості зовнішнього вигляду фасаду, на якому вивіска буде встановлюватися. Вивіски повинні вписуватися в міське середовище і взаємодіяти, а не конкурувати з ним.

ЗАБОРОНЕНО

Вивіска «перекреслює» фасад. Повністю заклені вітрини створюють враження занедбаності



Жодна деталь історичного фасаду не перекривається. Вивіски розміщені в межах вітрин

МОЖЛИВО



Гарний приклад поєднання вивіски та архітектурних елементів фасаду

● **Розмір, що несумірний до зросту людини**

Вивіски не мають бути надто великими і розміщуватись занадто високо. Ідеальний варіант – розмір вивіски сумірний до людського зросту. Вивіску висотою в чотири поверхи заборонено розміщувати в історичній частині міста. Вивіски не можна дублювати

ЗАБОРОНЕНО

Гігантські вивіски нависають над перехожими



МОЖЛИВО

Вивіску невеликого розміру прекрасно видно, якщо вона розміщена в полі зору пішохода



● **Недоречне використання декоративних панелей**

Фасади історичних будівель не можна закривати декоративними панелями. Окремі елементи або об'ємні літери, встановлені безпосередньо на площину фасаду, зазвичай виглядають краще.

● **Недоречні типи вивісок**

У центральній частині міста та на історичних фасадах рекомендовано встановлювати вивіски з окремих об'ємних літер та знаків.

ЗАБОРОНЕНО

Поганий різновид вивіски – прямокутний LED лайтбокс. Розміщення рекламного тексту або контактної інформації на вивісках неприпустиме



МОЖЛИВО

Вивіска з об'ємних літер з контр-ажурним підсвічуванням



Вивіска з об'ємних металевих літер



● Глухі вітрини

Вітрини мають бути відкритими та інформувати про товари і послуги. Заклеєні вітрини створюють враження занедбаності

ЗАБОРОНЕНО

Заклеювати вікна дозволяється тільки в разі проведення ремонтних робіт у будівлі



Заклеювання вітрин рекламою неприпустиме

МОЖЛИВО

Прозорі вітрини від підлоги до стелі створюють відчуття відкритості – незалежно від того, який товар або послуги представлені за ними



У окремих випадках у вітрині можуть бути розміщені просторові інсталяції

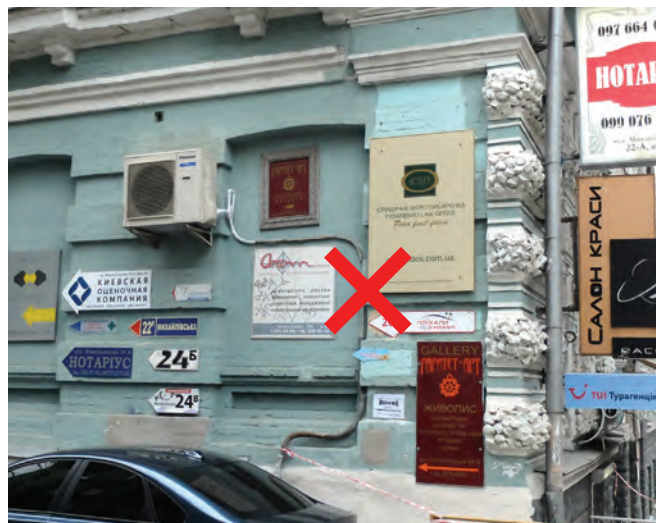


● Надмірна кількість вивісок на обмеженій площі

Хаотично розташовані різностильові покажчики та таблички біля під'їздів та в арках створюють «візуальний шум» та псують зовнішній вигляд фасадів будівель

ЗАБОРОНЕНО

Надмірна кількість табличок, вивісок та вказівників на обмеженій площі погіршує візуальне сприйняття інформації



МОЖЛИВО

Загальна табличка з переліком магазинів на фасаді торговельного центру



● **Самостійні надбудови**

Навіси та інші самостійні надбудови лише у окремих випадках бувають вдалими, оскільки не були заплановані архітектором.

ЗАБОРОНЕНО

Масивна конструкція дисонує з фасадом будівлі.
Дашок дублює навіс балкона над ним, закриваючи деталі фасаду та не відповідаючи загальному стилю будівлі



МОЖЛИВО

Вхід до магазину чудово обходиться без навісу



● **Відсутність догляду**

Власникам закладів необхідно стежити за чистотою вивісок та вітрин.

ЗАБОРОНЕНО

Недоглянуті вітрини та вивіски, напівзруйнована стіна будівлі, слід від старих оголошень та зламані вивіски – все це формує образ закладу, що відштовхує



МОЖЛИВО

Фасад, вивіска, вітрини та прилегла територія утримуються в ідеальному стані



Рекомендації, щодо можливих варіантів розміщення рекламних вивісок

● Вивіски з окремих об'ємних літер та знаків без фону

Найвдалішим видом вивісок є об'ємні, окремо розміщені літери і знаки без фону. За такою вивіскою видно ділянку фасаду, на якому вона встановлена.

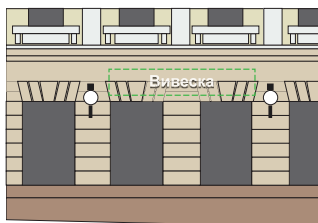
Інше визначення: вивіска з окремих об'ємних літер та знаків без фону – така вивіска, кожна літера або логотип якої відкидають власну тінь на площину фасаду. Вивіски можуть бути виготовлені з будь-яких матеріалів, але рекомендовано використовувати: метал, камінь, дерево та скло.

Вивіски з пластика допустимі, але не рекомендовані.

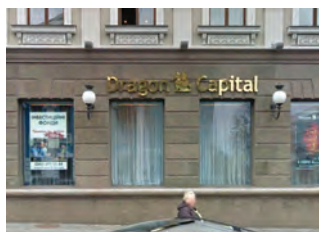


Позначення на схемах розміщення вивісок.

Штриховою лінією позначається «зелена зона»



Позначення вивіски та її «зеленої зони» на схемі розміщення вивісок



Вивіска, відповідна до схеми розміщення

Вивіска вдало поєднується з елементами фасаду



● Плоскі та об'ємні вивіски

Окремі літери та знаки, з яких складається вивіска, можуть бути плоскими або об'ємними. Перші виглядають не гірше об'ємних за умови, що кожна літера або логотип відкидають на стіну будівлі власну тінь.

Плоскі літери та знаки

Плоскі літери та знаки повинні кріпитися на відстані не менше 10 см до площини фасаду, щоб кожна літера або знак відкидали власну тінь.



Об'ємні літери та знаки

Об'ємні літери та знаки можуть кріпитися на відстані не менше 10 см. до площини фасаду або впритул до площини фасаду.

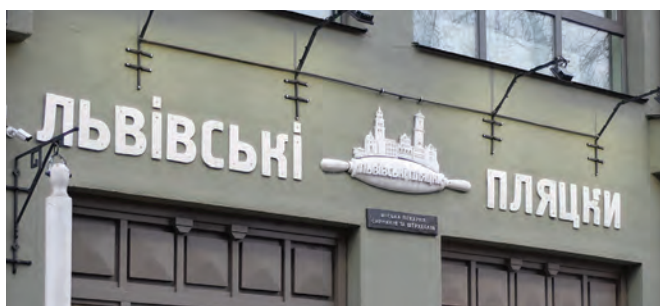


● Світлові та несвітлові вивіски

Вивіски з об'ємних літер та знаків можуть бути світловими або несвітловими. Для несвітлових вивісок можна встановити зовнішнє додаткове підсвічування. Світлові вивіски світяться самостійно.

Несвітлові вивіски та вивіски із зовнішнім підсвічуванням

Об'єм може досягатися установкою окремих літер та знаків або шляхом роботи з матеріалом.



Об'ємні літери на стіні та зовнішнє підсвічування



Вивіски з внутрішнім підсвічуванням

Існує безліч варіантів внутрішнього підсвічування літер та знаків на вивісках.

Рекомендовані контр-ажурна та неонова види підсвічування.



Об'ємні літери з підсвічуванням



Об'ємні літери з підсвічуванням з відкритих неонових трубок

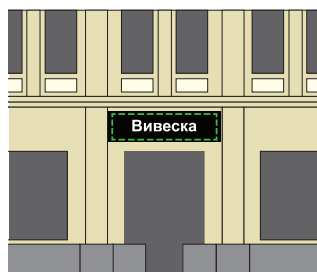
Вивіски з окремих літер та знаків з плоским фоном

Цей тип вивісок відрізняється від попереднього тим, що ділянка фасаду, на якому встановлена вивіска, може бути закрита декоративною панеллю.

Літери на фоні мають бути розміщені окремо та можуть бути плоскими (за умови, що вони закріплені на відстані від фону), або об'ємними, світловими, або несвітловими. Світлові літери на фоні так само можуть бути з внутрішнім чи контр-ажурним підсвічуванням або неоновими. Сам фон не повинен випромінювати світло.



Позначення на схемах розміщення вивісок Штриховою лінією позначається «зелена зона»



Позначення вивіски та «зеленої зони» для неї на схемі розміщення вивісок



Вивіска, відповідна до схеми розміщення

Вивіски без фону, як правило, менше псують загальний вигляд фасаду будівлі, ніж вивіска з фоном. На схемі розміщення вказані вивіски з фоном, замість них можна встановити вивіски без нього, за умови, що всі вивіски на будівлі будуть виконані так само.



Вивіски без фону (праворуч) і з фоном. У даному випадку вивіска без фону є більш вдалим варіантом.

Колір панелі

Панель може бути будь-якого кольору у темній гамі або ж виконана у кольорі будівлі. Якщо вона виготовлена з металу, натурального каменю, дерева або скла, то допускається натуральний колір матеріалу.

Темний колір фону ефективний, коли підкладка розташовується в отворах (вікна, двері, на тлі скла). У випадках, коли фон розташований на тлі стіни, краще підійдуть світлі відтінки або колір будівлі – так вказаний фон менше впливає на цілісність фасаду. Яскраві кольори фону неприпустимі, якщо на схемі розміщення не вказано інше.



Дерев'яний фон



Чорний та темно-фіолетовий фони однакового розміру і розташування



Фон з металу. Плоскі металеві літери з зовнішнім підсвічуванням

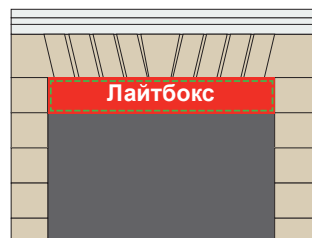
Лайтбокси

Лайтбокси відрізняються від вивісок з плоским фоном тим, що фон сам може випромінювати світло. Літери і знаки на лайтбоксах повинні бути об'ємними. Лайтбокси є найневдалішим видом вивісок і тому лише іноді зустрічаються на схемах розміщення.

Виготовляти лайтбокси рекомендується з композитного матеріалу.



Позначення на схемах розміщення вивісок
Штриховою лінією позначається «зелена зона»



Позначення вивіски та її «зеленої зони» на схемі розміщення вивісок



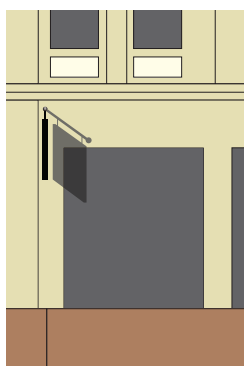
Вивіска, відповідна до схеми розміщення



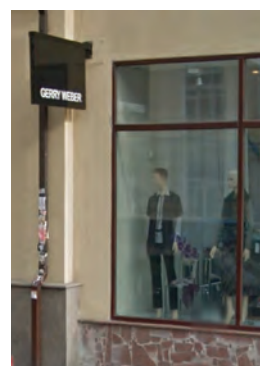
Навіть невелика товщина літер покращує вигляд вивіски

● **Кронштейни на фасаді будинку (будівлі) і споруди**

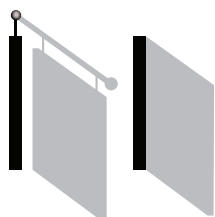
Кронштейн на фасаді будинку (будівлі) і споруди - це засіб, що встановлюється на фасаді будинку (будівлі), споруди, має зовнішні поверхні для розміщення інформації, складається з просторового металевого каркасу та поля для інформації про заклад.



Позначення панельно-кронштейна на схемі розміщення вивісок



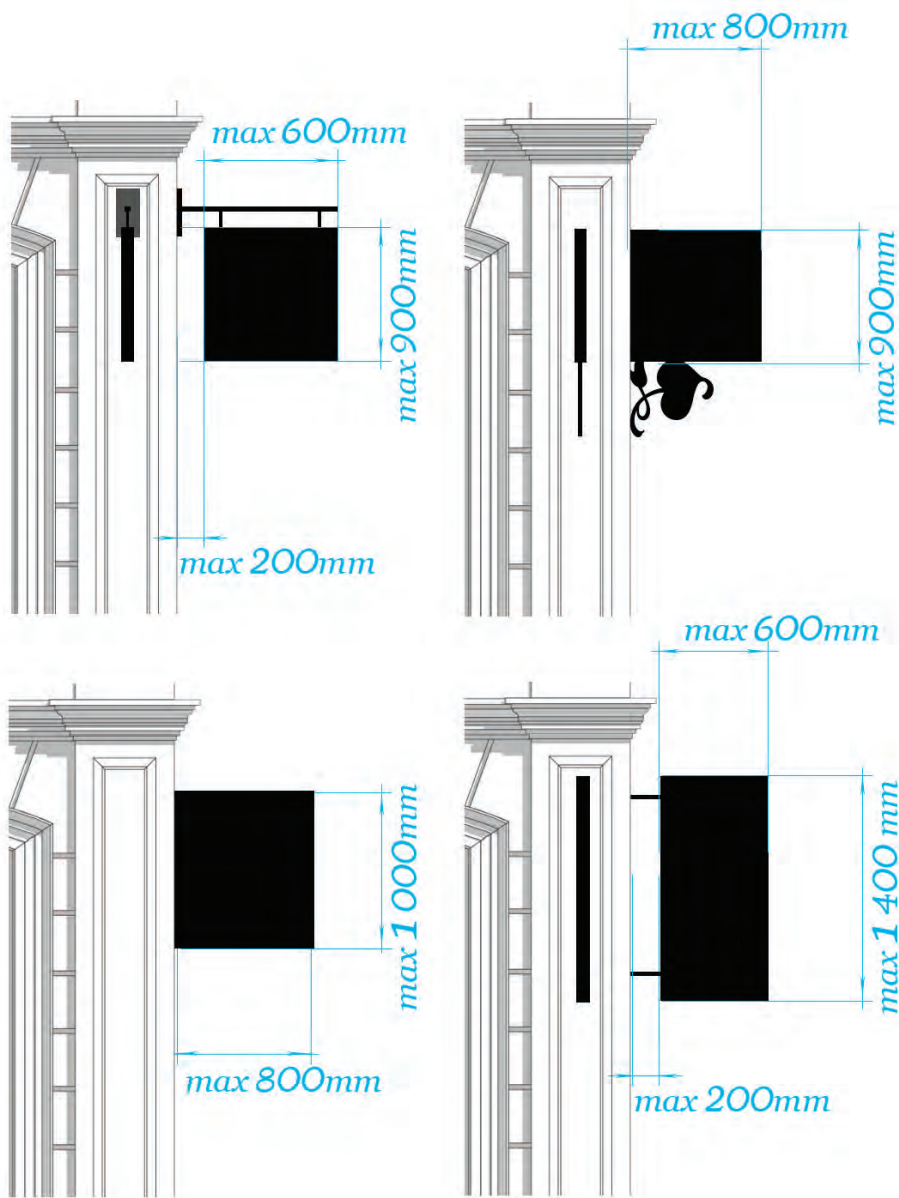
Кронштейн, відповідний до схеми розміщення



Позначення на схемах розміщення вивісок

Види кріплень кронштейнів та максимально допустимі розміри вивісок:

Вид кріплення визначається архітектурою будівлі і типом закладу



Варіант дизайнерського рішення кронштейна на фасаді будинку (будівлі) і споруди

Кронштейни можуть містити тільки логотип та визначати рід діяльності компанії (аптека, перукарня, нотаріус тощо). Фон має бути однорідним. Тип панелей-кронштейнів повинен співпадати з типом основних вивісок:

- для вивісок без фону краще підійдуть панелі-кронштейни з об'ємними літерами;
- для вивісок з фоном допускаються лайтбокси з підсвічуванням літер і знаків.

Лайтбокс зі світловим фоном можна встановлювати тільки на будівлі, де вже дозволені лайтбокси.



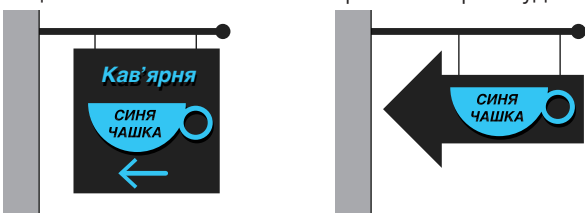
Плоский панель-кронштейн з логотипом і профілем закладу

Лайтбокс прямокутної форми. Дозволяється тільки на фасадах, на яких дозволені вивіски-лайтбокси

Панель-кронштейн у формі логотипу закладу

Кронштейни на фасаді будинку (будівлі) і споруди

Кронштейн може виконувати функцію покажчика, коли розміщується не безпосередньо біля входу в заклад. Наприклад, якщо вивіска встановлена біля арки або на розі будівлі.



Панель-кронштейн з покажчиком

Панель-кронштейн у формі стрілки

Неприпустимий дизайн кронштейнів

Панель-кронштейн не може містити рекламну або контактну інформацію.



Кронштейн не може містити інформацію про товари та послуги

Кронштейн не може містити контактну інформацію

Дизайн кріплень

Якщо кронштейн не кріпиться впритул до стіни, його кріплення також знаходяться в полі зору. Тому дизайн кріплень, як і дизайн самої вивіски – важлива задача. Кріплення кронштейнів повинні бути пофарбовані в чорний колір, або в колір будівлі, або в колір вивіски, або відповідати кольору матеріалу, що не потребує забарвлення (нержавіючий метал, камінь, дерево).

Елементи кріплення (болти, гайки, шурупи тощо) слід ховати під декоративними заглушками або фарбувати в колір кріплення.

Елементи кріплення (болти, гайки, шурупи тощо) слід ховати під декоративними заглушками або фарбувати в колір кріплення.

ЗАБОРОНЕНО



Недбало виконані кріплення, занадто великий розмір



Покрите іржею кріплення впадає в очі та встановлене на непідготовленій ділянці фасаду (видні отвори від кріплень попередньої вивіски)

МОЖЛИВО



Охайно, елементів кріплення не видно, пофарбовані в колір фасаду



Кріплення, елементи кріплення і сама вивіска пофарбовані в один колір

Приклади кронштейнів на фасаді будинку (будівлі) і споруди



● Таблички

Табличками прийнято вважати вивіски з плоским фоном, розташовані на рівні очей: вивіски закладів, загальні покажчики, меню ресторанів та кафе.



Позначення на схемах розміщення табличок



Металева табличка



Табличка з підсвіткою



Табличка вдало поєднується з деталями фасаду



Табличка, закріплена на невеликій відстані від стіни, має додатковий об'єм



Табличка с покажчиком



Кам'яна табличка з гравіюванням виглядає доречно в історичній частині міста

● Загальні покажчики

У випадках, коли кілька організацій розташовуються в одному під'їзді, при дизайні та встановленні табличок кожної фірми складно уникнути хаосу.

У цьому випадку кілька табличок слід замінювати на один загальний покажчик, на якому будуть розміщені логотипи та назви організацій із зазначенням поверху та номеру офісу.

ЗАБОРОНЕНО



МОЖЛИВО



Ієрархія вивісок

Найвдаліші вивіски мають вигляд об'ємних розміщених окремо літер та знаків без фону. Вони, як правило, менше псують вигляд будівлі.

Менш естетичні вивіски – з фоном. Літери і логотипи на фоні також повинні бути об'ємними. Найменш вдалі різновид вивісок – лайтбокси.

Лайтбокси рідко зустрічаються в схемах розміщення вивісок.



Вивіска на фризі ліворуч менше впливає на архітектурний вигляд будинку і тому є більш вдалою



Вивіска зверху виглядає солідніше і менше псує фасад

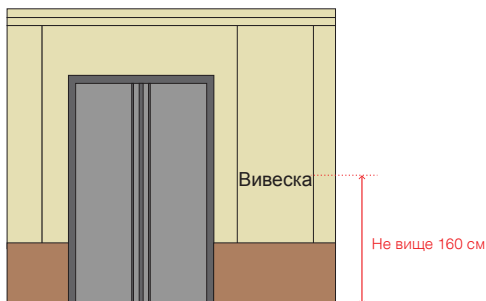
Вивіска без фону (праворуч) менше псує вигляд будівлі, ніж вивіска з плоским фоном



● **Вивіски, які не потребують узгодження**

Деякі види вивісок можна використовувати в оформленні, навіть якщо вони не вказані на схемі розміщення та реалізовані у вигляді об'ємних літер, їх дотриманням ненормативних рішень, без фону.

Вивіска не вище 20 см



Об'ємні металеві літери невеликого розміру, розташовані на рівні очей, органічно вписуються в оформлення фасаду будівлі



Об'ємні металеві літери чорного кольору, на стіні або на склі

● **Зелені зони**

Для розміщення вивісок з використанням окремо розташованих символів відведені спеціальні області на фасадах, які називаються «зеленими зонами». Літери та знаки на вивісках можна розміщувати тільки в межах «зелених зон».



Вивіска з окремо розташованими літерами та знаками без фону в межах «зеленої зони»



Вивіска з окремо розташованими літерами та знаками з плоским фоном

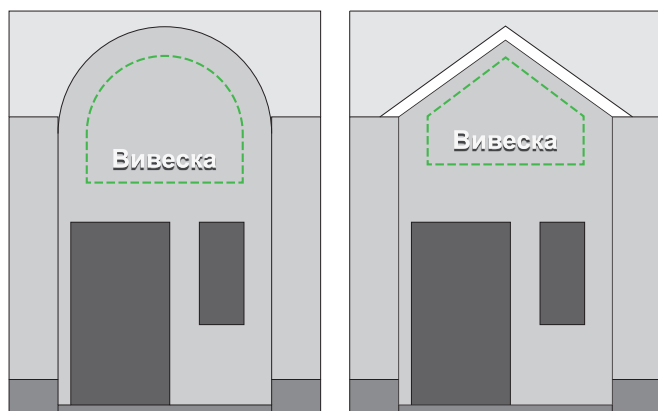
ЛАЙТБОКС

Вивіска-лайтбокс



Приклад позначення типу вивісок і «зелених зон» на схемі розміщення

«Зелені зони» можуть бути різної форми.

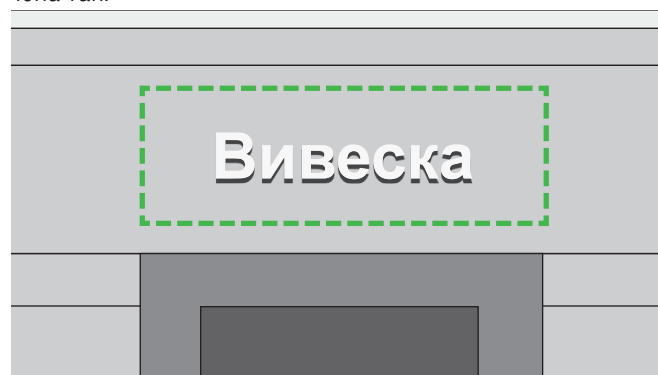


«Зелена зона» повторює форму арки

«Зелена зона» повторює форму навісу

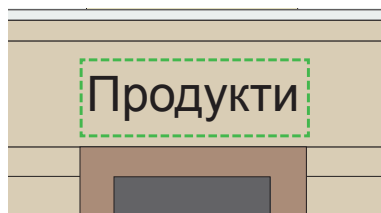
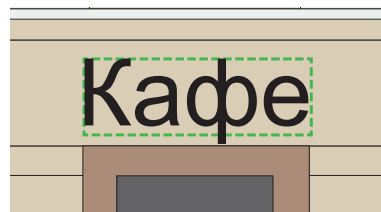
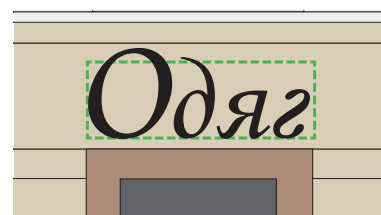
Розміщення вивіски в межах «зеленої зони»

Вивіска має бути розташована в межах «зеленої зони». Припустимо, на схемі розміщення «зелена зона» позначена так:



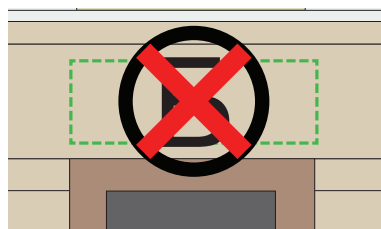
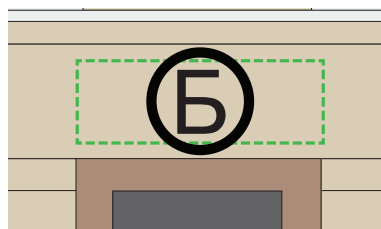
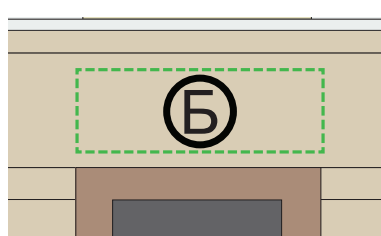
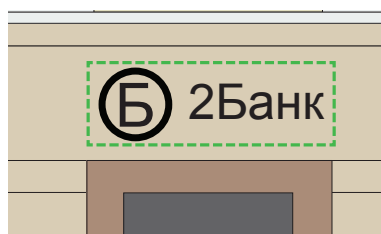
Нижче наведені приклади вивісок, вписаних в «зелену зону».

Вивіски, що позначають рід діяльності закладу



Якщо напис на вивісці складається з великих та малих літер, то за межі охоронної зони можуть виходити прописні літери, а також виносні елементи малих літер. Вивіска не обов'язково має займати весь відведений простір

Вивіски з логотипами



Якщо форма логотипу не дозволяє ефектно вписати його в «зелену зону», допускається вийти за її межі на 15-20%, за умови, що елементи логотипу при цьому не перекриватимуть (якщо це не фриз або плоска основа) архітектурні деталі фасаду будівлі

Взаємне розташування вивісок

Для розміщення вивісок з окремо розташованими літерами та знаками відведені спеціальні області на фасадах, які називаються «зеленими зонами». Літери і знаки на вивісках можна розміщувати виключно в межах «зелених зон». В межах «зеленої зони» можна розмістити одну або декілька вивісок.

Якщо вивіска розташована не по центру «зеленої зони», її необхідно вирівнювати по архітектурним елементам фасаду.



Вивіски оптично вирівнюються за центром «зеленої зони». У разі розміщення нової вивіски на фасаді слід брати до уваги розташування і розмір існуючих вивісок на будівлі

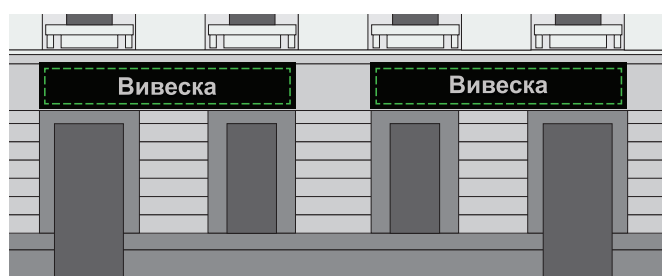
Розміщення вивісок з плоским фоном

Вивіску з плоским фоном не можна ділити на дві або зменшувати, вона має займати всю відведену площу.

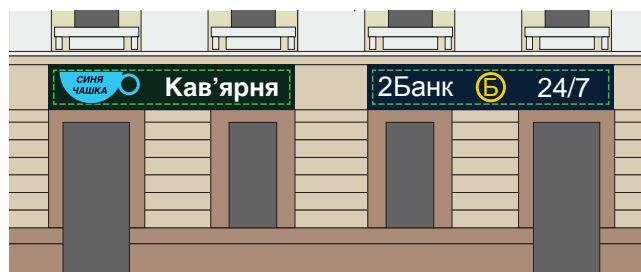
Вивіски з фоном можна замінювати на більш бажані вивіски без фону, однак робити це слід тільки на всьому фасаді відразу. В іншому випадку всі вивіски на будівлі повинні відповідати схемі розміщення.

Лайтбокси можна замінювати вивісками більш бажаних видів, але в разі узгодження з власниками сусідніх компаній. Замінювати вивіску з плоским фоном на лайтбокс забороняється.

Кольорову схему (темні або світлі кольори фону) бажано погоджувати з власниками сусідніх закладів.



Вивіски з фоном чорного кольору

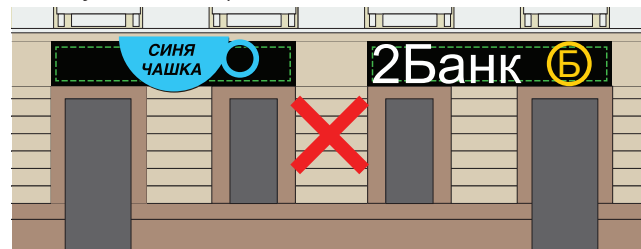


Вивіски з різними фоном темних відтінків



Вивіски з фоном одного з кольорів будівлі (але не кольору фриза, на якому вони встановлюються)

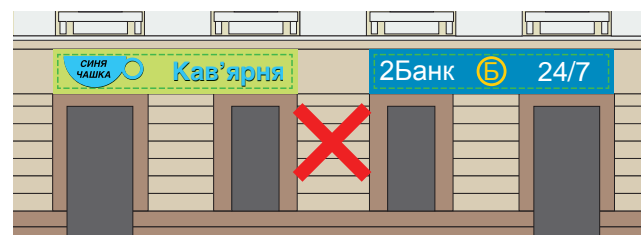
Вивіску з плоским фоном не можна замінити на лайтбокс



Літери і логотипи на вивісках не мають виходити за межі «зелених зон»



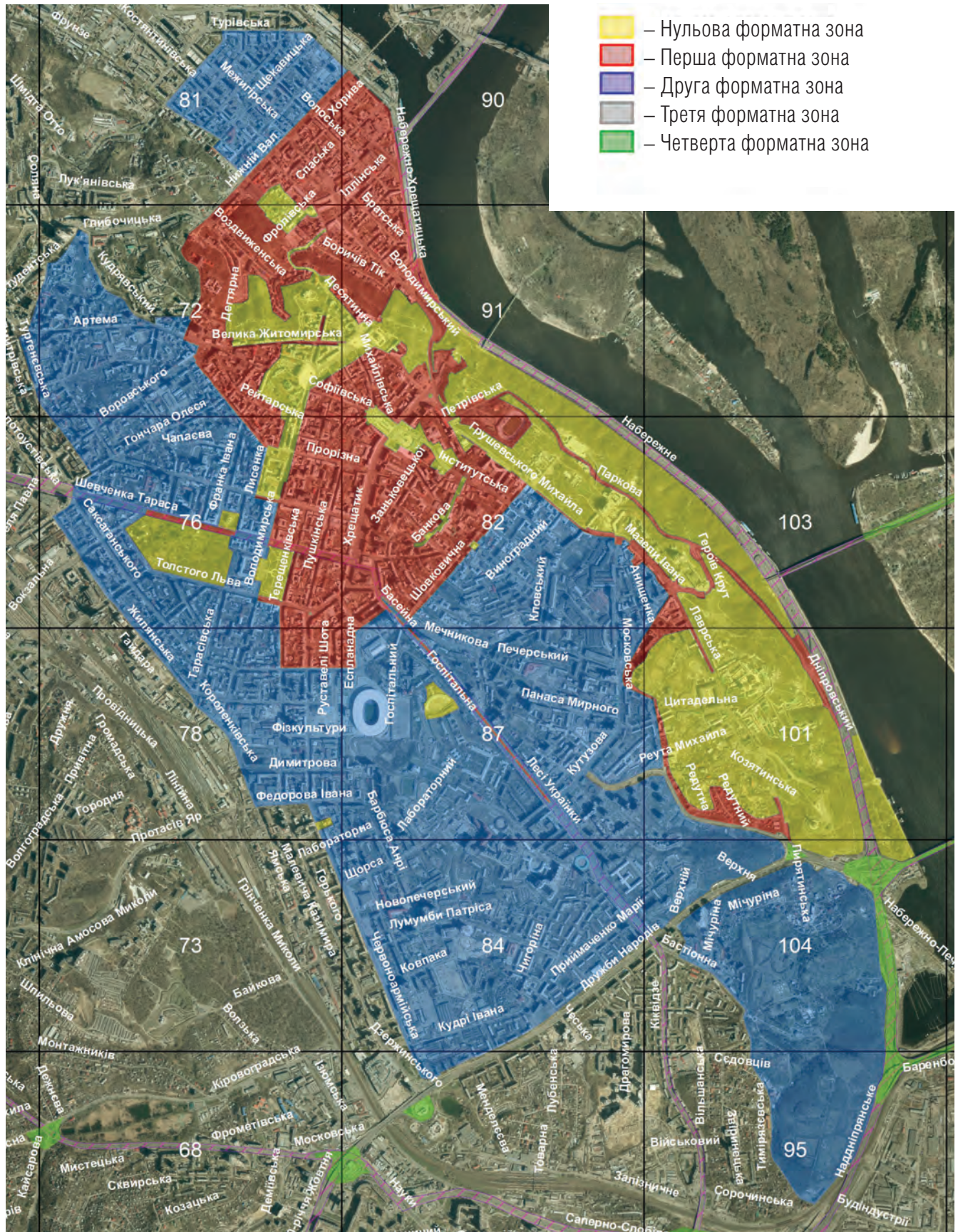
Фон повинен займати всю зазначену область



Фон не може мати яскравий колір, якщо це не вказано на схемі розміщення

ОБ'ЄКТИ ЗОВНІШНЬОЇ РЕКЛАМИ В МІСТІ

Схема зонування розміщення реклами в місті Києві



● Загальні положення

Розміщення зовнішньої реклами регламентується:

- Законом України «Про рекламу»;
- Законом України «Про благоустрій населених пунктів»;
- Законом України «Про охорону культурної спадщини»;
- Законом України «Про автомобільні дороги»;
- постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2003 № 2067 «Про затвердження Типових правил розміщення зовнішньої реклами»;

- постановою Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 № 198 «Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони»;
- рішенням Київської міської ради від 22.09.2011 № 37/6253 «Про затвердження Порядку розміщення реклами в м. Києві»;
- рішенням Київської міської ради від 25.12.2008 № 1051/1051 «Про Правила благоустрою міста Києва»;
- рішенням Київської міської ради від 27.11.2003 № 220/1094 «Про затвердження Порядку утримання, ремонту, реконструкції, реставрації фасадів будинків та споруд на території міста Києва».

До **нульової форматної зони** віднесені охоронні зони історико-культурних заповідників, пам'яток історії та культури на території м. Києва, таких як національний заповідник «Софія Київська», національний Києво-Печерський історико-культурний заповідник тощо (межі зони визначені у графічних матеріалах, які є невід'ємною частиною цього довідника).

До **першої форматної зони** віднесені території, що оточують охоронні зони та являють собою архітектурно-історичну значиму частину міста (межі зони визначені у графічних матеріалах, які є невід'ємною частиною цього довідника).

До **другої форматної зони** віднесені території історично та архітектурно важливої території міста (межі зони визначені у графічних матеріалах, які є невід'ємною частиною цього довідника).

До **третьої форматної зони** віднесені всі території міста за виключенням території вздовж магістральних вулиць і доріг (межі зони визначені у графічних матеріалах, які є невід'ємною частиною цього довідника).

До **четвертої форматної зони** віднесені території вздовж магістральних вулиць і доріг (межі зони визначені у графічних матеріалах, які є невід'ємною частиною цього довідника).

У **нульовій форматній зоні** заборонено розміщення будь-яких рекламних засобів, окрім:

- рекламна та інформаційна вивіски на фасаді будинку (будівлі), споруді (РЗф 001);
- кронштейн фасаді будинку (будівлі), споруді (РЗф 002);
- художньо-просторова композиція (зелені насадження, фітокомпозиції тощо), яка використовуються як рекламний засіб (РЗ 013);
- конструкція, що трансформується (РЗф 003).

Перелік є вичерпним.

У **першій форматній зоні** можливе розміщення наступних рекламних засобів:

- рекламні засоби, що перелічені для нульової форматної зони;
- лайтпостер, що стоїть окремо (РЗ 001);
- лайтпостер, що стоїть окремо на опорі (РЗ 002);
- тумба, об'ємно-просторова конструкція, що стоїть окремо (РЗ 003);
- прапор, прапорець, що використовуються як рекламний засіб (РЗ 004);
- елементи зовнішнього благоустрою, що використовуються як рекламні засоби (телефонна кабіна, урна, лава тощо) (РЗ 005);
- рекламно-інформаційний покажчик, що стоїть окремо на опорі (РЗ 006);
- рекламно-інформаційний покажчик, на опорі освітлення (контактної мережі) (РЗ 007);
- електронне табло, «рядок, що біжить» на фасаді будинку (будівлі), споруди (РЗф 005);
- просторова конструкція на даху будинку (будівлі), споруди (РЗф 006);

- банер, панно на фасаді будинку (будівлі), споруди (РЗф 009);
- банер, панно на захисній будівельній сітці (РЗф 010).

Перелік РЗ є вичерпним.

Площа однієї поверхні рекламного засобу не повинна перевищувати 2,16 кв.м. Зазначена вимога не розповсюджується на такі типи рекламних засобів як: «просторова конструкція на даху будинку (будівлі), споруди (РЗф 006)»; «банер, панно на фасаді будинку (будівлі), споруди» (РЗф 009) та «банер, панно на захисній будівельній сітці» (РЗф 010).

У **другій форматній зоні** можливе розміщення наступних рекламних засобів:

- рекламні засоби, що перелічені у нульовій та першій форматних зонах;
- щит, що стоїть окремо (РЗ 010);
- телевізійний екран, що стоїть окремо (РЗ 012);
- художньо-просторова композиція (зелені насадження, фітокомпозиції тощо), яка використовуються як рекламний засіб (РЗ 013);
- об'ємно-просторова конструкція індивідуального дизайнерського рішення, що стоїть окремо (РЗ 014);
- лайтпостер на фасаді будинку (будівлі), споруди (РЗф 004).
- цільна конструкція на даху будівлі (будинку), споруди (РЗф008)

Перелік РЗ є вичерпним.

Площа однієї поверхні рекламного засобу не повинна перевищувати 8 кв.м. Зазначена вимога не розповсюджується на такі типи рекламних засобів як: «просторова конструкція на даху будинку (будівлі), споруди (РЗф 006)»; «банер, панно на фасаді будинку (будівлі), споруди» (РЗф 009) та «банер, панно на захисній будівельній сітці» (РЗф 010), цільна конструкція на даху будівлі (будинку), споруди (РЗф 008).

У **третьій форматній зоні** можливе розміщення наступних рекламних засобів:

- рекламні засоби, що перелічені у нульовій, першій та другій форматних зонах;
- холдер (РЗ 008);
- транспарант-перетяжка, спеціальна рекламна конструкція на поперечинах між опорами освітлення та контактної мережі (РЗ 009);

- пілон (стела), що стоїть окремо (РЗ 015);
- телевізійний екран, на даху, фасаді будинку (будівлі), споруди (РЗф 007);
- графічна (лазерна) проекційна установка;
- об'ємно-просторова (голографічна) проекційна установка (РЗф 013);
- рекламний засіб на естакадах, мостах, шляхопроводах (РЗм 001);

Перелік РЗ є вичерпним.

Площа однієї поверхні рекламного засобу не повинна перевищувати 36 кв.м. Зазначена вимога не розповсюджується на такі типи рекламних засобів як: «просторова конструкція на даху будинку (будівлі), споруди (РЗф 006)»; «банер, панно на фасаді будинку (будівлі), споруди» (РЗф 009) та «банер, панно на захисній будівельній сітці» (РЗф 010), цільна конструкція на даху будівлі (будинку), споруди (РЗф 008).

Забороняється розміщення РЗ типів «холдер» (РЗ 008) та «транспарант-перетяжка, спеціальна рекламна конструкція на поперечинах між опорами освітлення та контактної мережі» (РЗ 009) на магістральних вулицях загальноміського та районного значення, зокрема: просп. Миколи Бажана; Бориспільське шосе; Броварський проспект; просп. Юрія Гагаріна; просп. Воз'єднання; Дарницьке шосе; Наддніпрянське шосе; Набережне шосе; вул. Набережно-Хрещатицька; вул. Набережно-Лугова; Московський проспект; вул. Олени Теліги; вул. Вадима Гетьмана; просп. Червонозоряний; вул. Саперно-Слобідська; просп. 40-річчя Жовтня; просп. Академіка Глушкова; бульв. Лесі Українки; бульв. Тараса Шевченка; просп. Перемоги; Брест-Литовське шосе; Міст Метро (включаючи транспортну розв'язку на перетині з Набережним шосе); Міст ім. Є. О. Патона (включаючи транспортну розв'язку на перетині автомобільних доріг Набережне шосе, бульв. Дружби Народів та Наддніпрянське шосе); Міст Південний (включаючи транспортну розв'язку на перетині автомобільних доріг Наддніпрянського шосе, Столичне шосе та вулиці Саперно-Слобідська); Міст Московський, Міст Дарницький (включаючи транспортну розв'язку на перетині з Наддніпрянським шосе) (графічне зображення додається).

У **четвертій форматній зоні** можливе розміщення наступних рекламних засобів:

- рекламні засоби, що перелічені у нульовій, першій, другій та третій форматних зонах;
- щит, що стоїть окремо (суперсайт) (РЗ 011);
- телевізійний екран, на фасаді будинку (будівлі), споруди (РЗф 011);
- медіафасад (РЗф 012).

Перелік РЗ є вичерпним.

Площа однієї поверхні рекламного засобу не повинна перевищувати 75 кв.м. Зазначена вимога не розповсюджуються на такі типи рекламних засобів як: «просторова конструкція на даху будинку (будівлі), споруди (РЗф 006)»; «банер, панно на фасаді будинку (будівлі), споруди» (РЗф 009) та «банер, панно на захисній будівельній сітці» (РЗф 010), цільна конструкція на даху будівлі (будинку), споруди (РЗф 008).

Забороняється розміщення РЗ типів «холдер» (РЗ 008) та «транспарант-перетяжка, спеціальна рекламна конструкція на поперечинах між опорами освітлення та контактної мережі» (РЗ 009) на магістральних вулицях загальноміського та районного значення, зокрема: просп. Миколи Бажана; Бориспільське шосе; Броварський проспект; просп. Юрія Гагаріна; просп. Воз'єднання; Дарницьке шосе; Наддніпрянське шосе; Набережне шосе; вул. Набережно-Хрещатицька; вул. Набережно-Лугова; Московський проспект; вул. Олени Теліги; вул. Вадима Гетьмана; просп. Червонозоряний; вул. Саперно-Слобідська; бульв. Лесі Українки; бульв. Тараса Шевченка; просп. Перемоги; Міст Метро (включаючи транспортну розв'язку на перетині з Набережним шосе); міст ім. Є. О. Патона (включаючи транспортну розв'язку на перетині автомобільних доріг Набережного шосе, бульв. Дружби Народів та Наддніпрянського шосе); міст Південний (включаючи транспортну розв'язку на перетині автомобільних доріг Наддніпрянського шосе, Столичного шосе та вул. Саперно-Слобідська); Міст Московський, Міст Дарницький (включаючи транспортну розв'язку на перетині з Наддніпрянським шосе) (графічне зображення додається).

● Типовий класифікатор рекламних засобів та вимоги щодо їх розміщення

Класифікатор містить перелік типових тимчасових і стаціонарних рекламних засобів, які передбачаються до розміщення на території м. Києва, основні технічні характеристики цих засобів та загальні вимоги до їх розміщення. Варіанти дизайнерського рішення рекламних засобів, зазначені в цьому розділі, можуть бути запропоновані розповсюджувачами в якості як індивідуального, так і типових рішень, долучених до бібліотеки типових конструкцій, елементів. Такі рішення не можуть перевищувати граничні розміри та порушувати вимоги щодо конструктиву, розміщення.

Рекламні засоби, що стоять окремо

Встановити, що рекламні засоби типу РЗ 001, РЗ 002, РЗ 003, РЗ 006, РЗ 010, РЗ 011, РЗ 012 розміщується на відстані не менше ніж 25 м один від одного незалежно від типу з урахуванням обмежень, що стосуються окремих типів.

РЗ 001

Лайтпостер, що стоїть окремо – рекламний засіб, що розміщується на відкритій місцевості, складається з фундаменту, опорної стійки, просторового металевого каркаса та однієї або двох рекламних поверхонь.

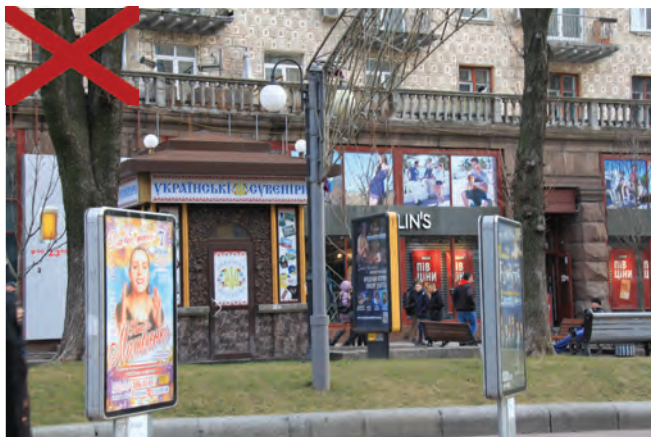
Основні характеристики:

- розмір однієї рекламної поверхні 1,2 x 1,8 м;
- габарити РЗ становлять не більше 1,4 x 2 м;
- висота опорної стійки становить до 1,2 м;
- повинен мати внутрішнє підсвічування;
- можливі різноманітні технології зміни зображення.



Вимоги до розміщення:

- розміщуються з дотриманням достатньої відстані для проходу пішоходів, але не менше ніж 2 м чистої пішохідної зони від опорної стійки РЗ до фасаду будівлі;
- РЗ розміщуються на відстані не ближче ніж 10 м в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку міського громадського транспорту (паралельно проїжджій частині).
- розміщуються не ближче ніж за 100 м до залізничних переїздів;
- розміщуються на відстані 50 м до однотипних РЗ;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщуються із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- рекламна поверхня РЗ, на якій тимчасово не розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям або інформацією соціального змісту.



РЗ 002

Лайтпостер, що стоїть окремо – рекламний засіб, що розміщується на відкритій місцевості, складається з фундаменту, опорної стійки, просторового металевого каркаса та однієї або двох рекламних поверхонь.

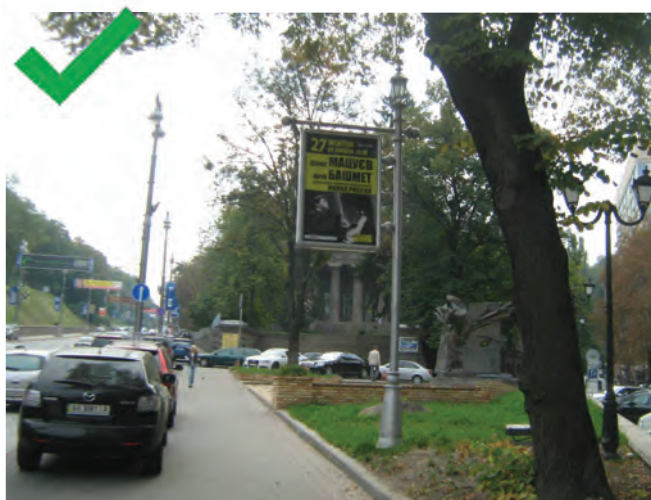
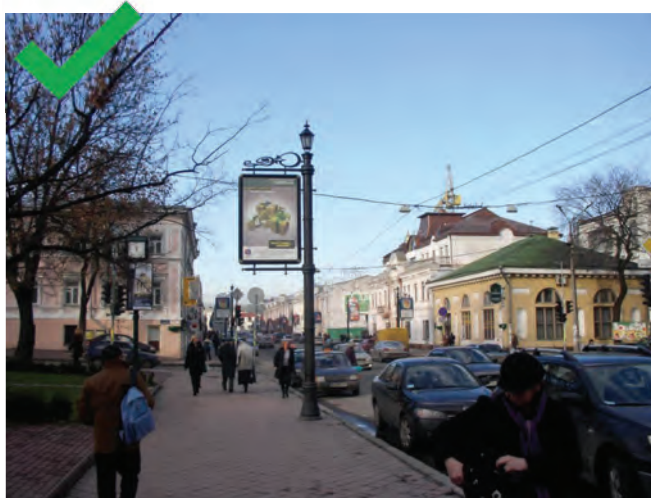
Основні характеристики:

- розмір рекламної поверхні 1,2 x 1,8 м;
- габарити РЗ становлять не більше 1,4 x 2 м;
- висота опорної стійки становить не менше 2,5 м;
- повинен мати внутрішнє підсвічування;
- висота розміщення рекламної поверхні повинна становити не менше 5 м від поверхні дорожнього покриття, якщо рекламне поле виступає над проїжджою частиною;
- можливі різноманітні технології зміни зображення.



Вимоги до розміщення:

- розміщуються з дотриманням достатньої відстані для проходу пішоходів, але не менше ніж 2 м чистої пішохідної зони від опорної стійки РЗ до фасаду будівлі;
- РЗ розміщуються на відстані не ближче ніж 10 м в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку міського громадського транспорту (паралельно проїжджій частині).
- розміщуються не ближче ніж за 100 м до залізничних переїздів;
- розміщуються на відстані 50 м до однотипних РЗ;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщуються із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- рекламна поверхня РЗ, на якій тимчасово розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям або інформацією соціального змісту;
- опорна стійка РЗ, встановленої вздовж проїжджої частини доріг повинні мати вертикальну дорожню розмітку, нанесену світлоповертальними матеріалами, заввишки до 2 м від поверхні землі (на вимогу органів ДАІ).



РЗ 003

Тумба, об'ємно-просторова конструкція, що стоїть окремо - об'ємний рекламний засіб, що розміщується на відкритій місцевості, має одну, дві і більше рекламних поверхонь, складається з фундаменту, просторового каркаса та рекламної поверхні.

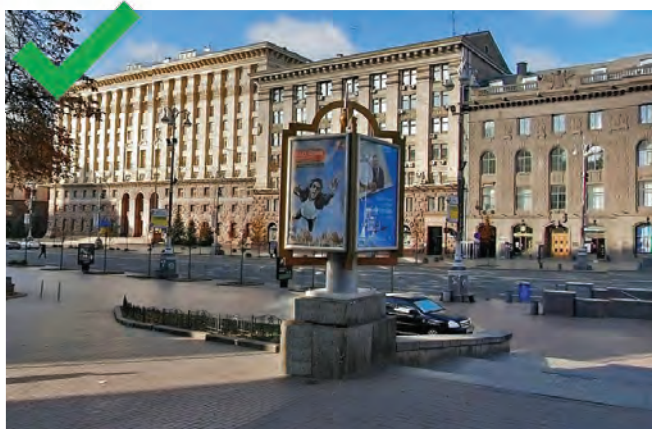
Основні характеристики:

- розмір однієї рекламної поверхні становить не більше 1,5 x 3,0 м;
- може мати підсвічування;
- можуть бути як статичними так і динамічними;
- висота РЗ не повинна перевищувати 5 м;
- можливі різноманітні технології зміни зображення.



Вимоги до розміщення:

- розміщуються на відстані не ближче ніж 10 м в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку міського громадського транспорту (паралельно проїжджій частині);
- розміщується не ближче ніж за 100 м до залізничних переїздів;
- розміщується з дотриманням достатньої відстані для проходу пішоходів, але не менше ніж 2 м чистої пішохідної зони до фасаду будівлі;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- рекламна поверхня РЗ на якій тимчасово розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям або інформацією соціального змісту.
- Біля закладів культури та мистецтв щодо анонсів заходів та подій розміщуються незалежно від зон обмежень не створюючи перешкоди руху пішоходам.

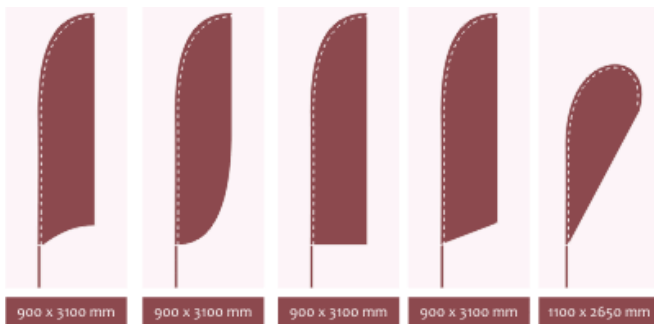
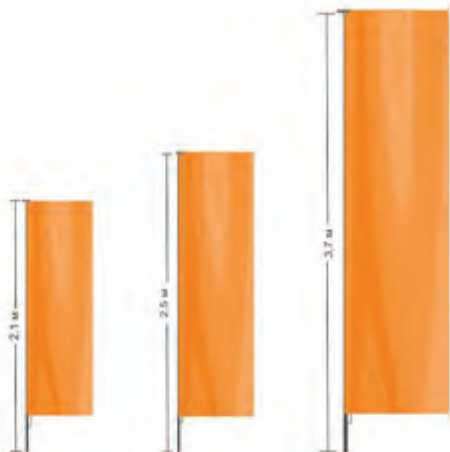


РЗ 004

Прапор, прапорець, що використовується як рекламний засіб - рекламний засіб, що розміщується на відкритій місцевості, має зовнішні поверхні для розміщення реклами (товарні знаки, скорочені найменування тощо) та складається з фундаменту, флагштоку (опорної стійки) та рекламної поверхні (м'якого полотнища).

Основні характеристики:

- може підсвічуватись;
- рекламна поверхня не повинна виступати над проїжджою частиною.



Вимоги до розміщення:

- розміщується в безпосередній близькості від об'єкту, що рекламується;
- відстань від флагштоку (опорної стійки) РЗ до проїжджої частини становить не менше 1,5 м;
- розміщуються на відстані не ближче ніж 10 м в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку міського громадського транспорту (паралельно проїжджій частині);
- розміщується не ближче ніж за 100 м до залізничних переїздів;
- розміщуються з дотриманням достатньої відстані для проходу пішоходів, але не менше ніж 2 м чистої пішохідної зони від флагштоку (опорної стійки);
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- опорна стійка РЗ, розміщеного вздовж проїжджої частини доріг повинна мати вертикальну дорожню розмітку, нанесену світлоповертальними матеріалами, заввишки до 2 м від поверхні землі (на вимогу органів ДАІ).



РЗ 005

Елементи благоустрою, що використовуються як рекламний засіб (зупинковий павільйон, телефонна кабіна, урна, урна із вказівником, лава тощо) об'єкти інфраструктури, які мають зовнішню поверхню для розміщення реклами.

Основні характеристики:

- розмір однієї рекламної поверхні не більше 2,16 м;
- може мати внутрішнє підсвічування;
- можливі різноманітні технології зміни зображення;
- форма, колір, матеріал виконання та стилістика РЗ мають бути гармонійними з оточуючим середовищем та іншими елементами благоустрою;
- конструкція та матеріал РЗ мають бути стійкими до погодних умов і механічних чинників, зручними у догляді та обслуговуванні.



Вимоги до розміщення:

- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщуються із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;

- рекламна поверхня РЗ, на якій тимчасово не розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям або інформацією соціального змісту;
- площа рекламного покриття не має перевищувати 50% від загальної площі елемента благоустрою.



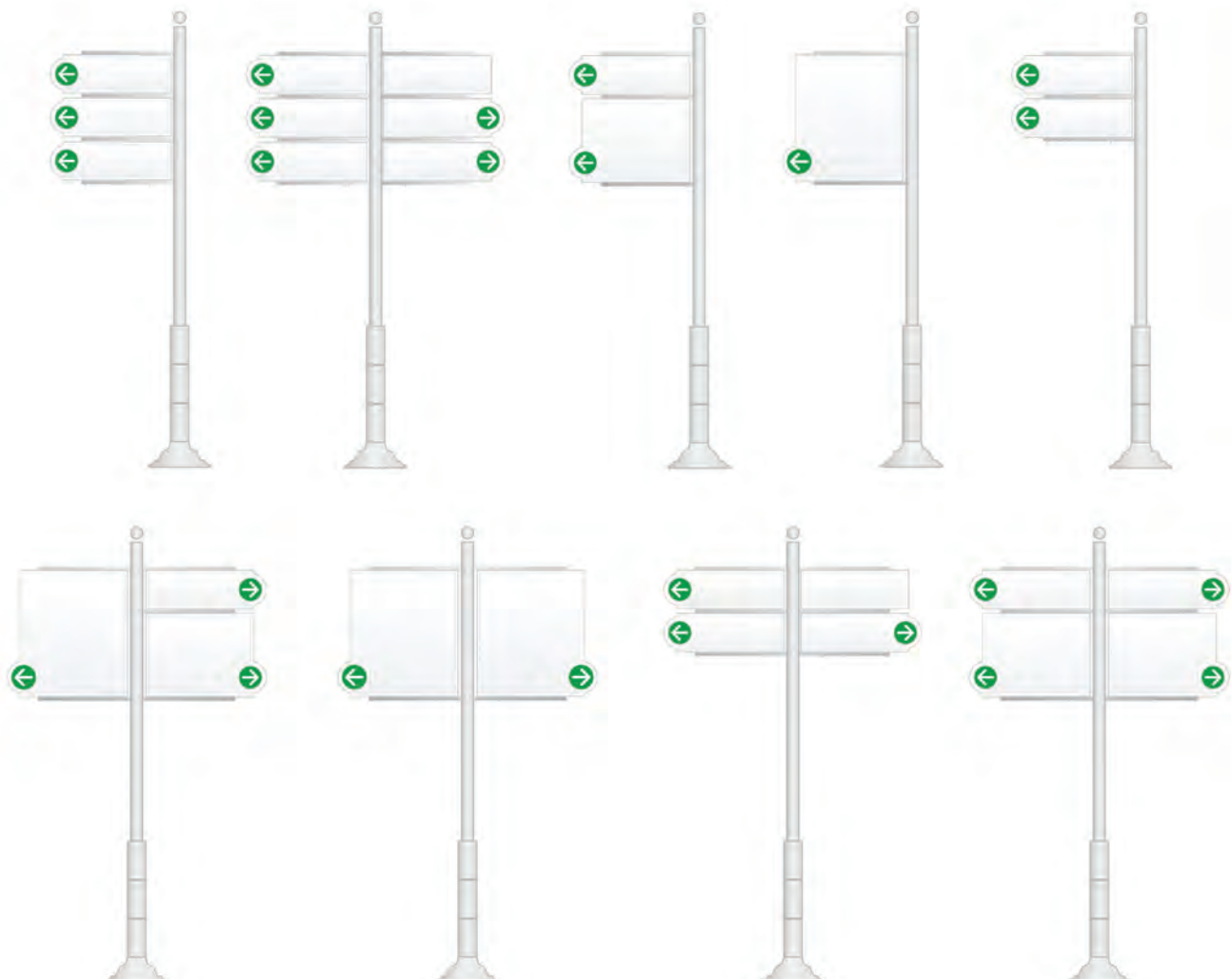
РЗ 006

Рекламно-інформаційний покажчик, що стоїть окремо на опорі – рекламний засіб, що розміщується на відкритій місцевості, складається з фундаменту, просторового сталюого каркасу, опорної стійки та одночасно містить інформацію про вуличну систему, напрямок руху та рекламну поверхню.

Основні характеристики:

- розмір однієї рекламно-інформаційної поверхні не більше 1,28 x 1,21 м;
- габарити РЗ становлять не більше 1,53 x 1,52 м;
- відсоток інформаційного поля в загальній площі рекламно-інформаційної поверхні повинен складати не менше ніж 40%;
- висота опорної стійки становить не менше 3 м;
- рекламно-інформаційна поверхня не повинна виступати над приїжджою частиною;

- виступ від опори не більше 1,55 метрів в одну сторону;
- повинен мати внутрішнє підсвічування;
- площа поля з інформацією про вуличну систему та рекламна поверхня визначається як загальна площа.



Вимоги до розміщення:

- розміщуються з дотриманням достатньої відстані для проходу пішоходів, але не менше ніж 2 м чистої пішохідної зони від опорної стійки РЗ;
- розміщуються на відстані не ближче ніж 10 метрів в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку міського громадського транспорту (паралельно проїжджій частині);
- розміщується на відстані не менше 50 м до однотипних РЗ;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- опорна стійка РЗ, встановленої вздовж проїжджої частини доріг повинна мати вертикальну дорожню розмітку, нанесену світлоповертальними матеріалами, заввишки до 2 м від поверхні землі (на вимогу органів ДАІ).



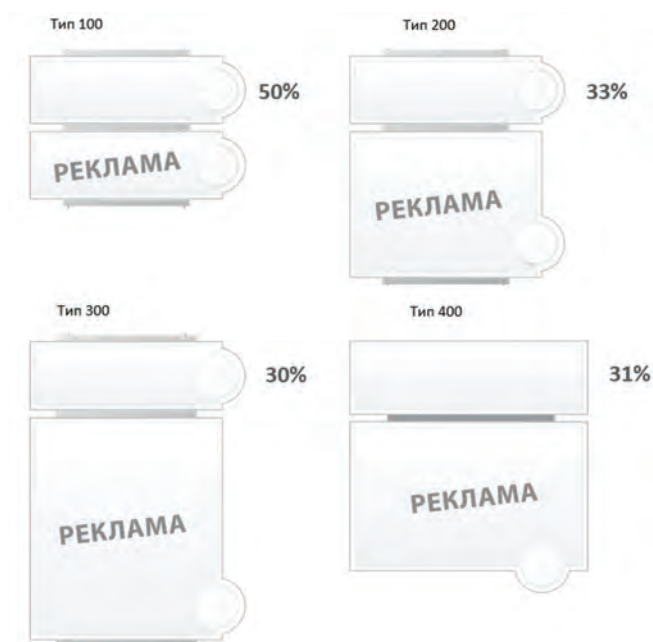
РЗ 007

Рекламно-інформаційний покажчик, на опорі освітлення (контактної мережі) - рекламний засіб, що встановлюється на опорах (мачтах-опорах міського освітлення, опорах контактної мережі), має зовнішні поверхні для розміщення реклами, складається з просторового сталюого каркасу та одночасно містить інформацію про вуличну систему, напрямок руху та рекламну поверхню.

Основні характеристики:

- розмір однієї рекламно-інформаційної поверхні не більше 1,44 x 1,68 м;
- габарити РЗ становлять не більше 1,56 м x 1,99 м;
- відсоток інформаційного поля в загальній площі рекламно-інформаційної поверхні повинен складати не менше ніж 40%;

- висота розміщення РЗ на опорі повинна становити не менше 3 м від поверхні землі та 5 м від поверхні дорожнього покриття, якщо рекламне поле виступає над проїжджою частиною;
- виступ від опори не більше 1,6 м від зовнішнього краю рекламно-інформаційно поверхні;
- повинен мати внутрішнє підсвічування;
- площа поля з інформацією про вуличну систему та рекламна поверхня визначається як загальна площа.



Вимоги до розміщення:

- розміщуються на відстані не ближче ніж 10 метрів в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку міського громадського транспорту (паралельно проїжджій частині);
- розміщується на відстані не менше 50 м до одностипних РЗ;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків.



РЗ 008

Холдер – рекламний засіб, що розміщується на опорах (мачтах-опорах міського освітлення, опорах контактної мережі) та фасадах будинків (будівель), споруд та складається з пристрою кріплення, пристрою натягу та рекламної поверхні.

Основні характеристики:

- розмір рекламної поверхні 0,75 x 2,05 м;
- висота розміщення РЗ на опорі повинна становити не менше 3 м від поверхні землі та 5 м від поверхні дорожнього покриття, якщо рекламне поле виступає над проїжджою частиною;
- виступ від опори не більше 0,9 м від зовнішнього краю рекламної поверхні;
- може мати підсвічування.



Вимоги до розміщення:

- розміщуються на відстані не ближче ніж 10 метрів в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку міського громадського транспорту (паралельно проїжджій частині);
- на магістральних вилицях загальноміського значення РЗ розміщується на відстані не менше ніж 100 м до однотипних РЗ, розміщення РЗ на магістральних вулицях районного значення здійснюється з дотриманням відстані не менше ніж 50 м до однотипних РЗ;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- висота рекламного поля має становити не більше 1/10 від висоти опори, на якій вона встановлена.



РЗ 009

Транспарант-перетяжка, спеціальна рекламна конструкція на поперечинах між опорами освітлення та контактної мережі - рекламний засіб, що розміщується між опорами (власними опорами, мачтами-опорами міського освітлення, опорах контактної мережі) між опорою та фасадом або між фасадами будинків (будівель), споруд та складається з пристрою кріплення, пристрою натягу та рекламної поверхні.

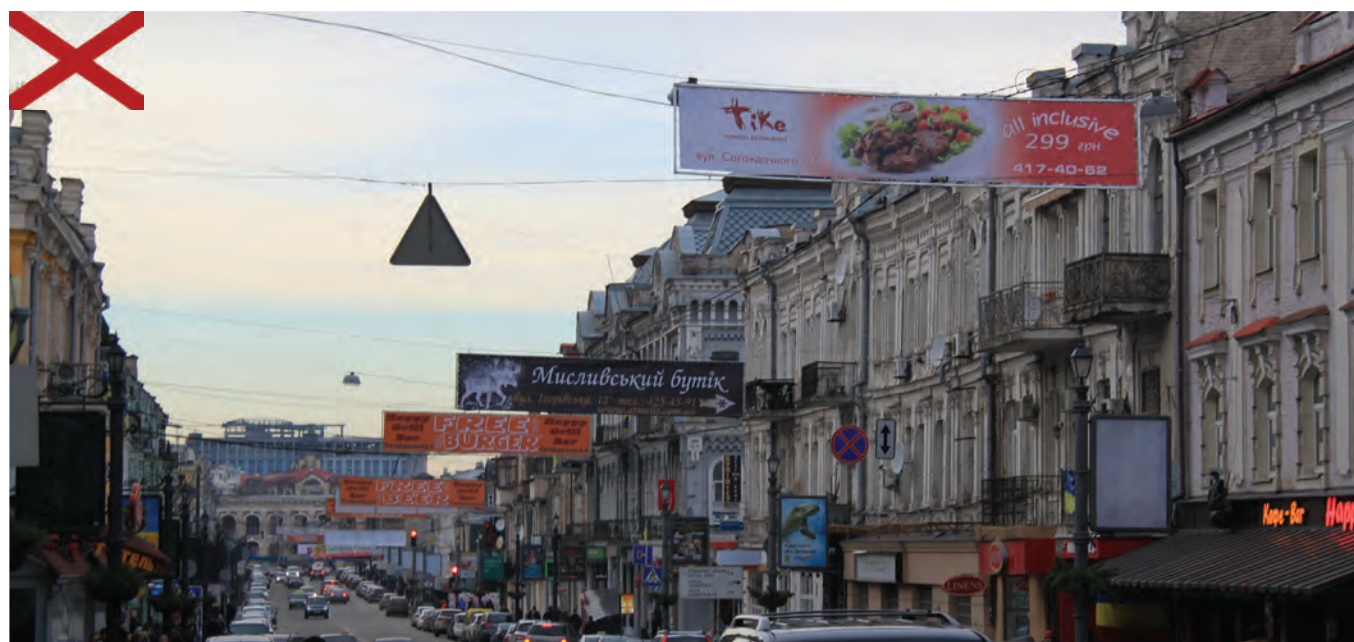
Основні характеристики:

- розмір однієї рекламної поверхні не більше 1 x 5 м;
- висота розміщення РЗ повинна становити не менше 3 м від поверхні земельної ділянки та 5 м від поверхні дорожнього покриття, якщо рекламне поле виступає над проїжджою частиною;
- не може мати підсвічування.



Вимоги до розміщення:

- розміщується не ближче ніж за 100 м до залізничних переїздів;
- на магістральних вилицях загальноміського значення РЗ розміщується на відстані не менше ніж 100 м до однотипних РЗ, розміщення РЗ на магістральних вулицях районного значення здійснюється з дотриманням відстані не менше ніж 50 м до однотипних РЗ;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- заборонено розміщувати РЗ на відстані ближче 50 м від архітектурних об'єктів визначного історичного та культурного значення.



РЗ 010

Щит, що стоїть окремо – рекламний засіб, що розміщується на відкритій місцевості, складається з фундаменту, опорної стійки, просторового металевого каркаса та однієї, двох та більше рекламних поверхонь.

Основні характеристики:

- розмір однієї рекламної поверхні не може перевищувати 36 кв.м;
- може мати зовнішнє або внутрішнє підсвічування;
- висота опорної стійки РЗ повинна становити не менше 2 м;
- висота розміщення рекламної поверхні повинна становити не менше 5 м від поверхні дорожнього покриття, якщо рекламне поле виступає над проїжджою частиною;
- може мати різні технології зміни зображення (скрол, призматрон, суцільний, беклайт, комбіновані варіанти).

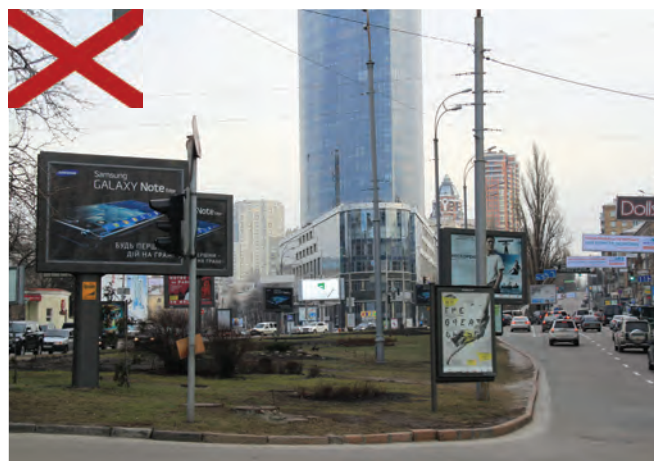
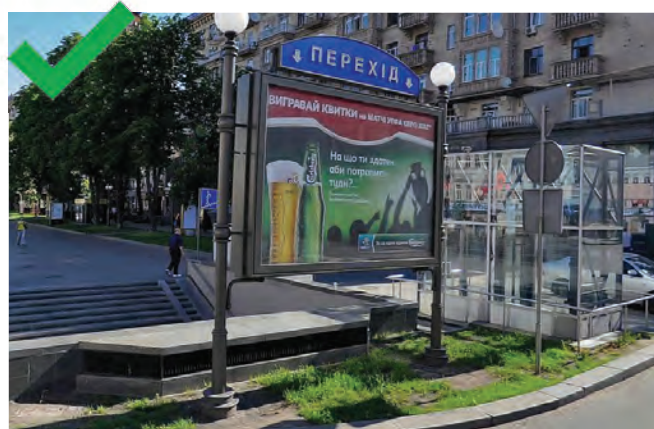


Вимоги до розміщення:

- розміщуються на відстані не ближче ніж 10 м в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку громадського транспорту (паралельно проїжджій частині);
- РЗ розміщується на відстані не менше 50 м відносно встановлених однотипних РЗ – для РЗ розміром однієї рекламної площини до 8 кв. м та на відстані не менше 100 м відносно встановлених однотипних РЗ – для РЗ розміром однієї рекламної площини більше 8 кв. м;
- розміщується з дотриманням достатньої відстані для проходу пішоходів, але не менше ніж 2 м чистої пішохідної зони від опорної стійки до фасаду будівлі;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- фундамент РЗ, що виступає над поверхнею землі має бути декоративно оформленим;
- рекламна поверхня РЗ на якій тимчасово не розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям або інформацією соціального змісту;
- у разі коли РЗ має одну рекламну поверхню, її зворотня сторона має бути декоративно оформлена або пофарбована у сірий колір;
- опорна стійка РЗ, розміщеного вздовж проїжджої частини доріг повинна мати вертикальну дорожню розмітку, нанесену світлоповертальними матеріалами, заввишки до 2 м від поверхні землі (на вимогу ДАІ)

Можливі такі типи РЗ в залежності від зміни зображення:

- Суцільний щит (РЗ, рекламна поверхня якого складається із суцільної металевої поверхні, змонтованої безпосередньо на метало каркасі);
- Призматрон (РЗ, рекламна поверхня якого складається з тригранних сегментів, за допомогою яких послідовно змінюється рекламний сюжет);
- Беклайт (РЗ, рекламна поверхня якого виготовляється на просвічуваній банерній тканині, яка прикріплена за допомогою системи натягу);
- Скролінг (РЗ, рекламна поверхня якого кріпиться до спеціальних барабанів та дистанційних кронштейнів, за допомогою яких змінюється рекламний сюжет);
- Комбінований.



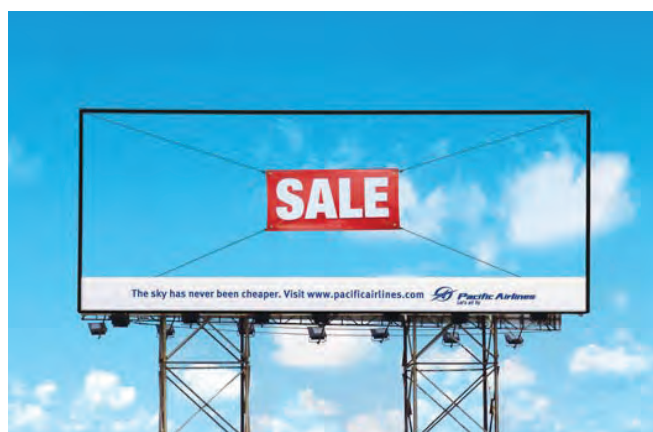
Недостатня відстань між однотипними конструкціями

РЗ 011

Щит, що стоїть окремо (суперсайт) - рекламний засіб, що розміщується на відкритій місцевості, складається з фундаменту, опорної стійки, просторового каркаса та однієї, двох і більше рекламних поверхонь.

Основні характеристики:

- розмір однієї рекламної поверхні може становити 4 x 12 м; 4 x 16 м; 5 x 12 м; 5 x 15 м.
- висота опорної стійки РЗ становить не менше 5 м;
- може мати зовнішнє/внутрішнє підсвічування.



Вимоги до розміщення:

- розміщення РЗ на тротуарах забороняється;
- розміщується не ближче ніж 10 м до фасаду будівлі;
- розміщується на відстані 300 м до однотипних РЗ;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- фундамент РЗ, що виступає над поверхнею землі має бути декоративно оформленим;
- рекламна поверхня РЗ на якій тимчасово не розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям або інформацією соціального змісту;
- у разі коли РЗ має одну рекламну поверхню, її зворотня сторона має бути декоративно оформлена або пофарбована у сірий колір;
- опорна стійка РЗ, розміщеного вздовж проїжджої частини доріг повинні мати вертикальну дорожню розмітку, нанесену світлоповертальними матеріалами, заввишки до 2 м від поверхні землі (на вимогу ДАІ).



РЗ 012

Телевзійний екран, що стоїть окремо - рекламний засіб, що розміщується на відкритій місцевості та використовується для відображення та передачі візуальної інформації, складається з фундаменту, опорної стійки, просторового каркаса та світлодіодної рекламної поверхні.

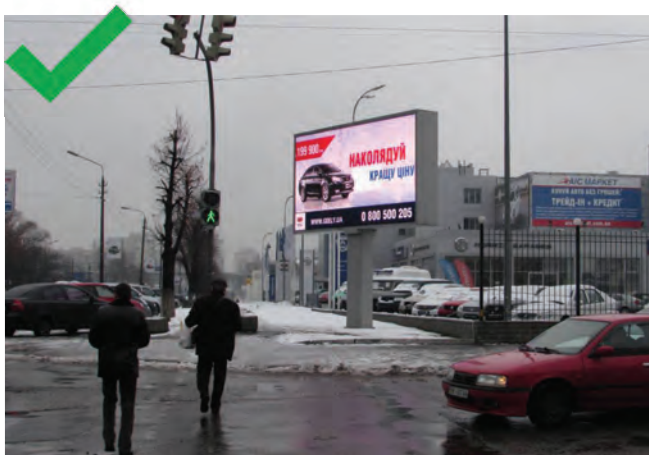
Основні характеристики:

- розмір однієї рекламної поверхні становить не більше 18 кв.м;
- має багатоколірне швидкозмінюване зображення;
- рекламна поверхня не повинна виступати над проїжджою частиною;
- висота опорної стійки становить не менше 3 м.



Вимоги до розміщення:

- розміщується на тротуарах завширшки не менше 3 м або на прилеглих до них газонах;
- розміщуються на відстані не ближче ніж 10 м в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку громадського транспорту (паралельно проїжджій частині);
- розміщується з дотриманням достатньої відстані для проходу пішоходів, але не менше ніж 2 м чистої пішохідної зони від опорної стійки РЗ до фасаду будівлі;
- РЗ розміщується на відстані не менше 50 м відносно встановлених однотипних РЗ – для РЗ розміром однієї рекламної площини до 8 кв. м та на відстані не менше 100 м відносно встановлених однотипних РЗ – для РЗ розміром однієї рекламної площини більше 8 кв. м;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- фундамент РЗ, що виступає над поверхнею землі має бути декоративно оформленим;
- яскравість рекламної поверхні не може перевищувати яскравість дорожніх знаків;
- опорна стійка РЗ, розміщеного вздовж проїжджої частини доріг повинна мати вертикальну дорожню розмітку, нанесену світлоповертальними матеріалами, заввишки до 2 м від поверхні землі (на вимогу ДАІ).

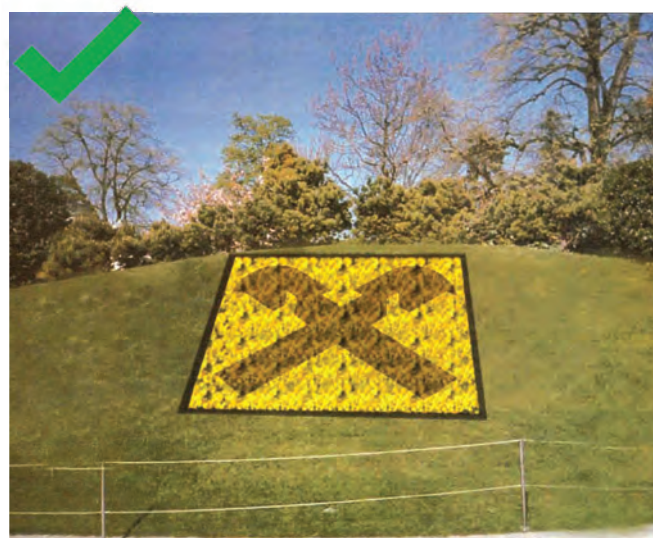


РЗ 013

Художньо-просторова композиція (зелені насадження, фітокомпозиції тощо), які використовуються як рекламний засіб - рекламний засіб, що знаходиться на землі у вигляді фітооздоблення.

Основні характеристики:

- рекламна композиція, яка створюється за допомогою квіткових насаджень.



РЗ 014

Об'ємно-просторова конструкція індивідуального дизайнерського рішення, що стоїть окремо - об'ємний рекламний засіб, що розміщується на відкритій земельній ділянці, складається з елементів, що відтворюють логотипи, знаки для товарів та послуг, корпоративну символіку та інші елементи брендові ідентичності, а також масштабні моделі продукції рекламодавця тощо (нетиповий рекламний засіб).

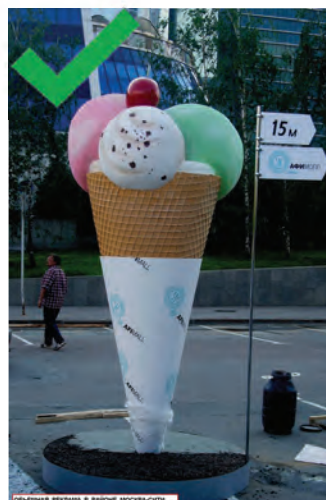
Основні характеристики:

- може мати підсвічування;
- виготовлена з дотриманням високохудожніх вимог;
- може бути як статичним та і динамічним.



Вимоги до розміщення:

- розміщується на тротуарах завширшки не менше 5 м або на прилеглих до них газонах;
- розміщуються на відстані не ближче ніж 10 м в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку громадського транспорту (паралельно проїжджій частині);
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором зі спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- розміщується з дотриманням достатньої відстані для проходу пішоходів, але не менше ніж 2 м чистої пішохідної зони від опорної стійки РЗ до фасаду будівлі;
- рекламний засіб не повинен містити додаткову інформацію (акції, особливості бренду тощо), окрім найменування.



РЗ 015

Пілон (Стела), що стоїть окремо - рекламний засіб, що розміщується на відкритій місцевості, складається з фундаменту, просторового металевого каркаса та однієї або двох рекламних поверхонь.

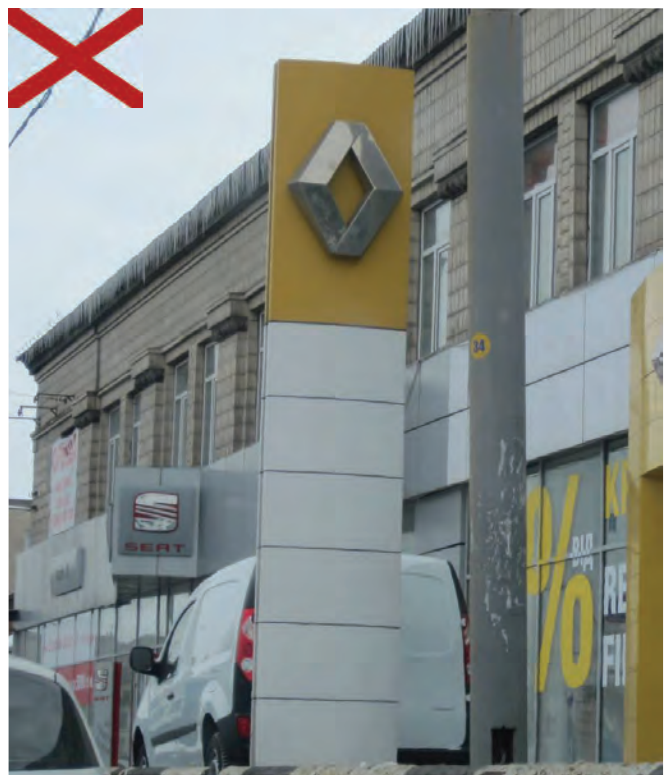
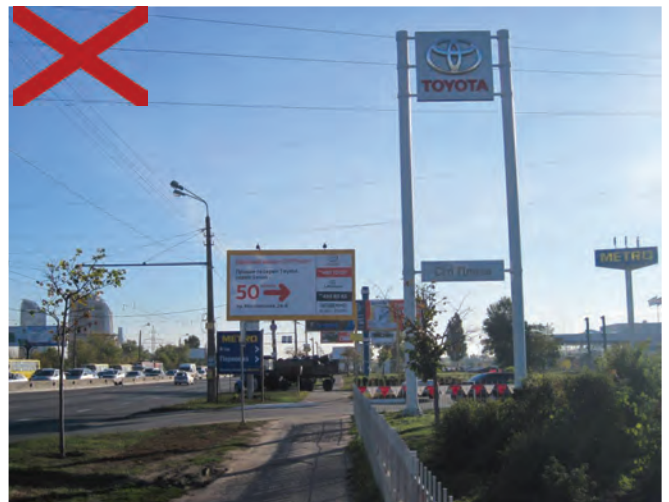
Основні характеристики:

- розмір однієї рекламної поверхні не більше 2,м x 8,0 м;
- габарити РЗ становлять не більше 2,0 x 8,0 м;
- може мати внутрішнє підсвічування;
- можливі різноманітні технології зміни зображення.



Вимоги до розміщення РЗ:

- розміщуються на відстані не ближче ніж 10 м в обидва боки від встановленого дорожнього знаку, що позначає зупинку громадського транспорту (паралельно проїжджій частині).
- розміщується не ближче ніж за 100 м до залізничних переїздів;
- розміщується з дотриманням достатньої відстані для проходу пішоходів, але не менше ніж 2 м чистої пішохідної зони до фасаду будівлі;
- після розміщення РЗ пошкоджені зелені насадження підлягають відновленню власником РЗ самостійно або за договором із спеціалізованою організацією чи балансоутримувачем;
- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- рекламна поверхня РЗ на якій тимчасово розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям або інформацією соціального змісту.



● **Рекламні засоби, що розміщуються на будинках (будівлях), спорудах**

РЗф 001

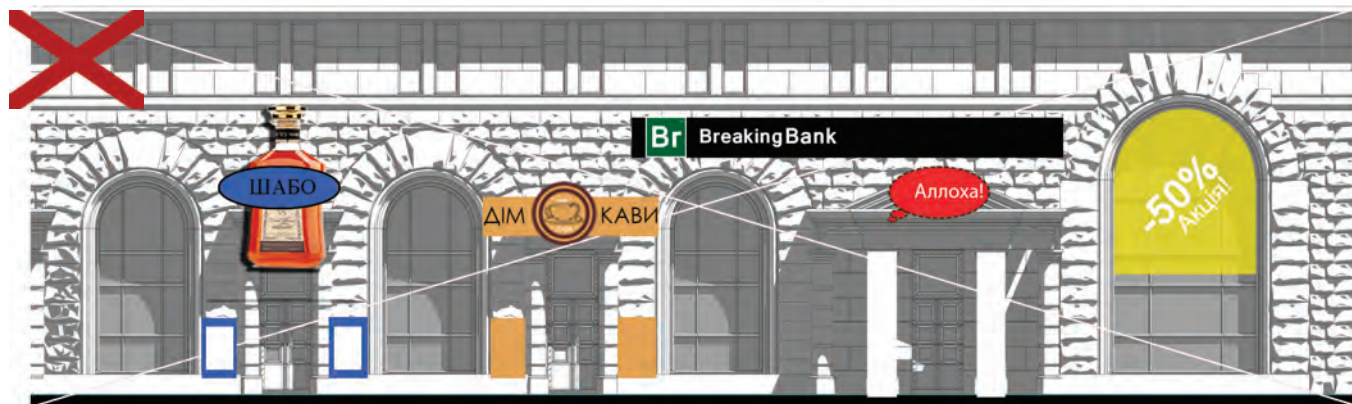
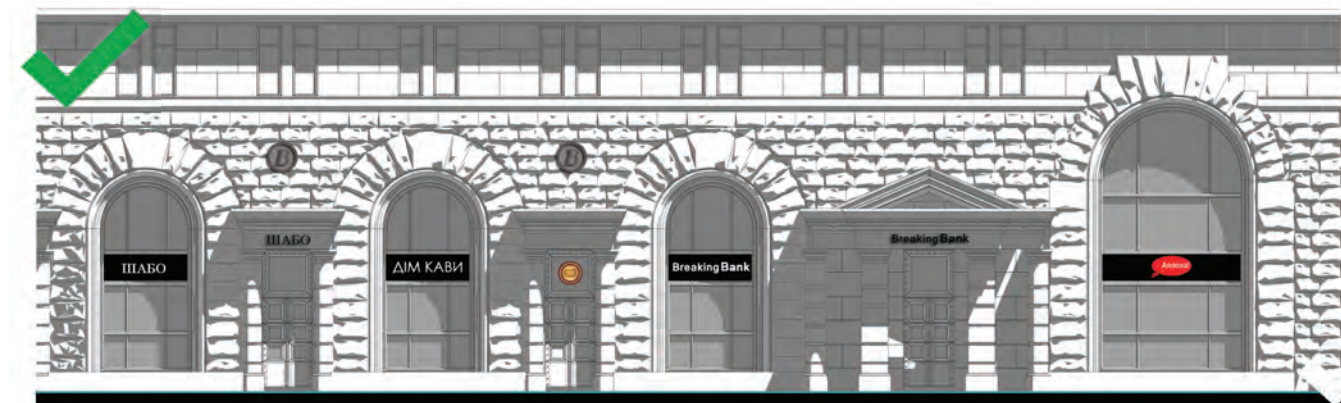
Рекламна вивіска на будинку (будівлі), споруді - плоский або об'ємний (об'ємні літери тощо) рекламний засіб, що встановлюється на фасаді будинку (будівлі), споруди та має одну рекламну поверхню.

Основні характеристики:

- розміри РЗ повинні бути масштабними до архітектурного вирішення фасаду та його елементів.
- відстань від поверхні фасаду до лицевої поверхні РЗ, розміщеного паралельно до фасаду, не повинна перевищувати 10 см.
- РЗ не повинен закривати елементи декору фасаду

(декоративні рельєфи, карнизи, огороження балконів, еркери, колони, пілястри).

- РЗ не повинен закривати вікна будинків (будівель).
- конструкція та матеріал РЗ повинні бути стійкими до погодних умов і механічних чинників, зручними у догляді та обслуговуванні.
- форма, колір, шрифт, матеріал виконання та стилістика РЗ повинні бути гармонійними з елементами фасаду, на яких вони розташовуються.
- Вивіска може бути виготовлена у вигляді:
 - поверхні геометричної або іншої форми, що розміщується паралельно до фасаду, з нанесеним зверху або прорізаним зображенням чи написом;
 - окремих об'ємних літер, прикріплених безпосередньо на стіні (рекомендується у разі короткого напису);



- напису чи зображення на прозорій безколірній поверхні (скло, акрил) плоскими, об'ємними чи вигравіюваними літерами;
- кам'яної, дерев'яної, металевої плити з різьбленим або гравійованим написом чи зображенням;
- світлових носіїв, що своїм розташуванням формують напис чи зображення;
- іншої конструкції, виконаної на високому мистецькому і дизайнерському рівні, що відповідає стилізації фасаду та архітектурному середовищу.
- Джерела світла для вивісок, розташованих паралельно до поверхні фасаду, можуть бути:
 - вмонтовані всередині об'ємних літер (світяться літери) або всередині поверхні вивіски (при цьому світяться лише літери чи зображення, фон залишається непрозорим та неосвітленим);
 - розташовані між вивіскою і поверхнею фасаду (контражно освітлюється стіна під вивіскою);
 - вмонтовані на торці вивіски (освітлюється від зовнішнього контуру);
 - винесені назовні (освітлюється частина фасаду разом з вивіскою).
- Вивіска може бути виготовлена зі світлових трубок (неонових або діодних), які формують зображення чи напис.
- Світлове оформлення вивіски не має засліплювати учасників дорожнього руху, а також не повинно освітлювати вікна житлових будинків.
- Освітлення вивісок має вмикатися з настанням темноти одночасно з вуличним освітленням.



Вимоги до розміщення:

- РЗ розміщується з врахуванням архітектурного вирішення, стилістичних особливостей, декоративних елементів та колористики фасаду.
- РЗ не повинно створювати перешкод для експлуатації та ремонту будинку або будівлі, на яких вони розміщуються.
- розміщується на плоскій ділянці зовнішнього фасаду будинку або будівлі вільної від архітектурних елементів, виключно у межах площі зовнішнього фасаду будинку або будівлі, що відповідають розмірам власного чи наданого особі приміщення.
- розміщується не вище лінії перекриття між першим та другим поверхами зовнішнього фасаду будинку або будівлі, де знаходиться власне чи надане у користування особі приміщення.
- при розміщенні на одному зовнішньому фасаді будинку або будівлі декількох РЗ, їх розміщення здійснюється в один висотний ряд на одній горизонтальній лінії (на одному рівні та висоті).

- у разі наявності на зовнішньому фасаді будинку або будівлі козирка, РЗ розміщується на фризі козирка, виключно у габаритах зазначеного фриза.
- при розміщенні РЗ на зовнішньому фасаді будинку або будівлі, які є об'єктами культурної спадщини, РЗ розміщується у вигляді окремих елементів (літер, абрєвіатур або цифр) без використання основи для їх кріплення.
- РЗ повинні розміщуватись не ближче ніж 1 м до меморіальних дощок.



РЗф 002

Кронштейн на фасаді будинку, будівлі споруді - консольний рекламний засіб, що встановлюється на фасаді будинку (будівлі), споруди, складається з просторового металевого каркаса та має одну або дві рекламні поверхні.

Основні характеристики:

- виступ рекламної поверхні від фасаду не повинен перевищувати 0,8 м;
- висота РЗ не повинна перевищувати 1,4 м.



Вимоги до розміщення:

- висота розміщення РЗ повинна становити не менше 3 м від поверхні земельної ділянки до нижнього краю РЗ;
- якщо РЗ розміщується поряд із рекламною або інформаційно вивіскою його висота не повинна перевищувати висоту такої вивіски;
- розміщується на відстані не менше 2 м до однотипних РЗ;



РЗф 003

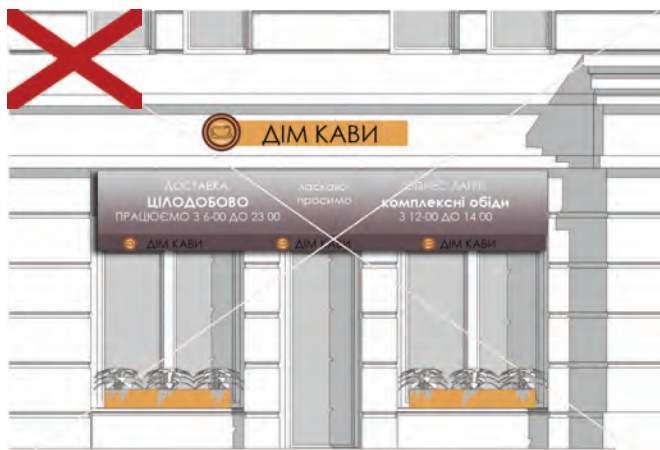
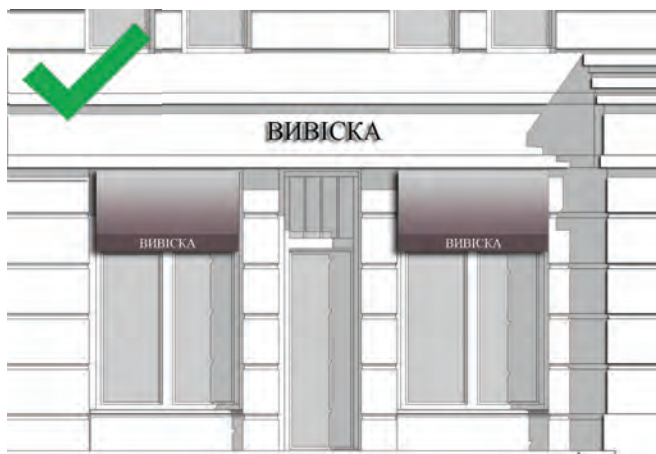
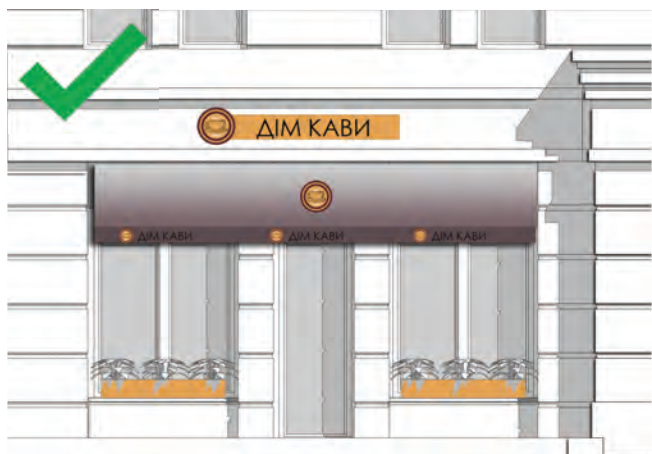
Конструкції, що трансформуються - рекламний засіб виконаний у вигляді навісів з нанесеною на них рекламою, складається з елементів кріплення до будинку (будівлі), каркаса та рекламної поверхні, виконаній на м'якій або жорсткій основі.

Основні характеристики:

- може мати підсвічування.

Вимоги до розміщення:

- РЗ не повинен перешкоджати вільному руху пішоходів.
- РЗ не повинен розміщуватись на балконах будинків (будівель), споруд;
- РЗ не повинен закривати елементи декору фасаду (декоративні рельєфи, карнизи, огороження балконів, еркери, колони, пілястри);
- рекламний напис на РЗ має бути надрукованим. Використання об'ємних літер або інших об'ємно-просторових рішень заборонено.



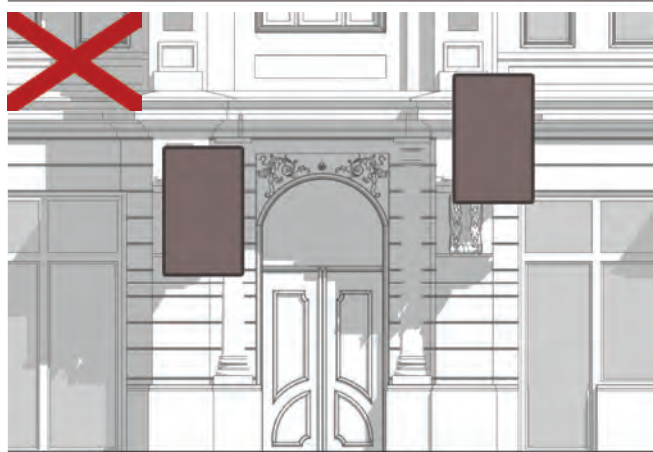
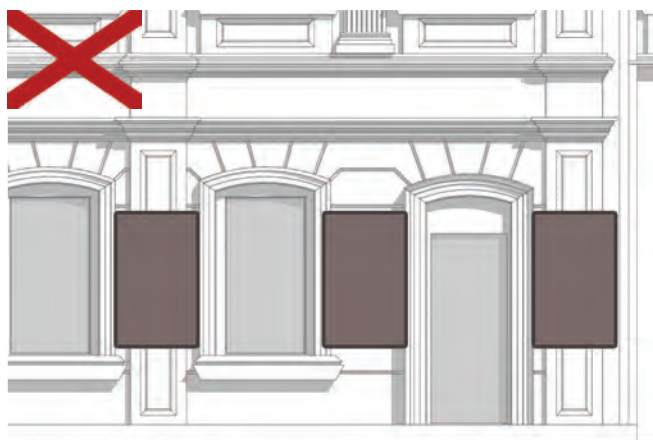


РЗф 004

Лайтпостер на фасаді будинку (будівлі), споруди - рекламний засіб, що встановлюється на фасаді будинку (будівлі), споруди, має зовнішню поверхню для розміщення реклами, складається з просторового металевого каркаса та рекламного поля.

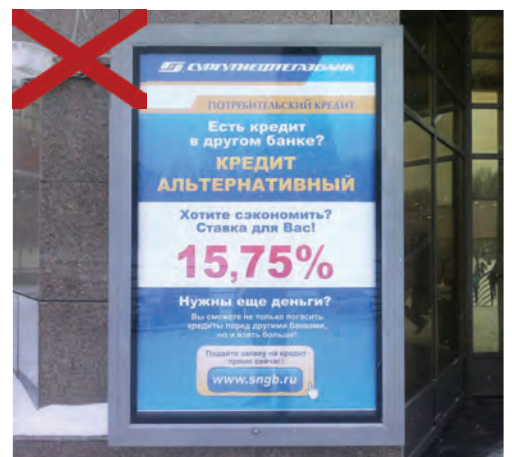
Основні характеристики:

- розмір рекламної поверхні 1,2 x 1,8 м;
- габарити РЗ становлять не більше 1,4 x 2 м;
- повинен мати внутрішнє підсвічування;
- можливі різноманітні технології зміни зображення.



Вимоги до розміщення:

- розміщується в спеціальних нішах або в арках;
- відстань від поверхні фасаду до лицевої поверхні РЗ, розміщеного паралельно до фасаду, не повинна перевищувати 15 см;
- - РЗ не повинен закривати елементи декору фасаду (декоративні рельєфи, карнизи, огороження балконів, еркери, колони, пілястри);
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- рекламна поверхня РЗ на якій тимчасово розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям або інформацією соціального змісту.

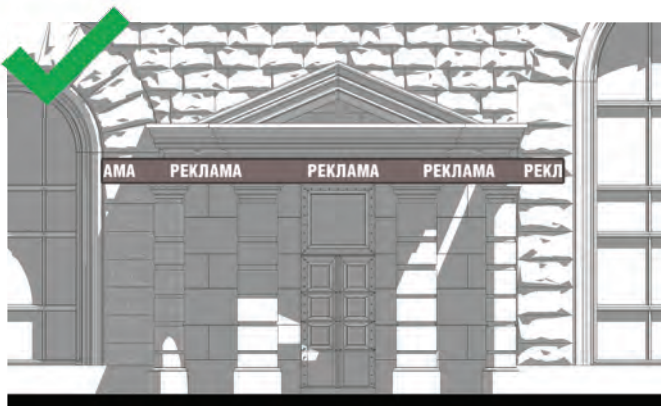


РЗф 005

Електронне табло, «рядок, що біжить» на фасаді будинку (будівлі), споруд - рекламний засіб, що встановлюється на фасаді будинку (будівлі) та використовується для відображення і передачі візуальної інформації, складається з просторового каркаса та світлодіодної рекламної поверхні.

Основні характеристики:

- пропорційне відношення сторін (довжина-висота) 2 x 0,5 м.
- стандартна лінійка розмірів: 4 x 1 м; 6 x 1,5 м; 8 x 2 м.
- текстово-символьне швидкозмінюване зображення.
- можливість програмування.



Вимоги до розміщення:

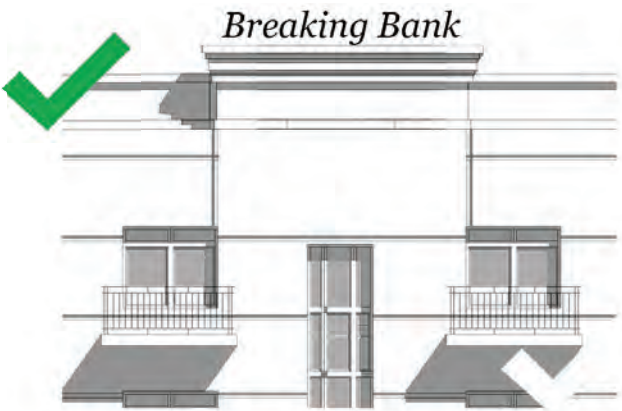
- РЗ не повинен закривати елементи декору фасаду (декоративні рельєфи, карнизи, огороження балконів, еркери, колони, пілястри);
- відстань від поверхні фасаду до лицевої поверхні РЗ, розміщеного паралельно до фасаду, не повинна перевищувати 10 см;

- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків.



РЗф 006

Просторова конструкція на даху будівлі (будинку), споруди - рекламний засіб у вигляді об'ємно-просторових літер, цифр та зображувальних елементів без фону, що повністю встановлюється вище за рівень карниза будинку (будівлі), споруди або безпосередньо розміщується на даху будинку (будівлі), споруди, складається з просторового каркаса та рекламної поверхні.



Основні характеристики:

- розміри рекламної поверхні визначаються габаритами даху, на якому вмонтовується установка, і несучою здатністю стін будівлі;
- може мати зовнішнє/внутрішнє підсвічування.



Вимоги до розміщення:

- рекламний засіб монтується на стійках просторового каркаса, який, в свою чергу, прикріплюється до несучих елементів будівлі шляхом закладання кріплення;
- РЗ має гармонійно вписуватись у архітектурну композицію будинку (будівлі), споруди;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- розміщення РЗ на будівлях, які є пам'ятками культурної спадщини національного значення забороняється;
- на даху будівлі (будинку), споруди на одній стороні може розміщуватись лише один РЗ;
- розташування РЗ забороняється без попередньої технічної експертизи місця розміщення РЗ (даху) спеціалізованими (ліцензованими або сертифікованими) підприємствами, установами та організаціями з урахуванням вітрових, снігових та інших навантажень.

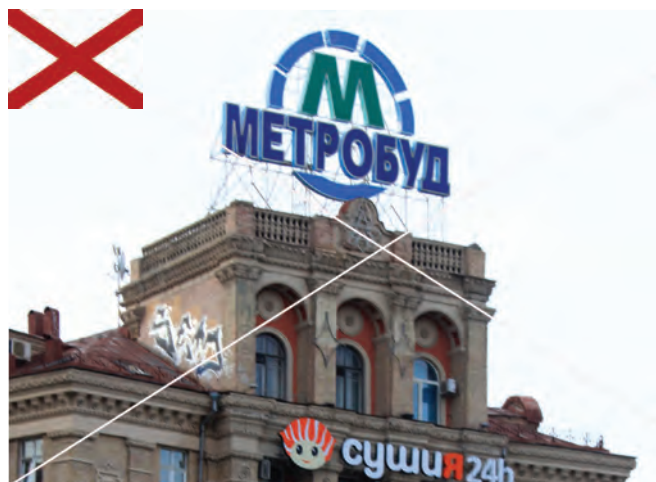
Встановлення РЗ на даху будинку можливо виключно у білій зоні для даху будинку і тільки на будинках без просторового (ярусного) звершення («корони»), що створює індивідуальний силует будинку.



Біла зона на даху будинку - вільна від архітектурних елементів частина даху будинку, що обмежена композиційними лініями, утвореними вікнами, колонадами, портиками, та іншими архітектурними елементами. Максимальна висота білої зони складає третину її ширини. Недопустимо розміщувати рекламу поза межами білих зон. Винятком є будинки, в яких реклама на даху була передбачена на етапі проектування, і місце для розміщення РЗ було зафіксоване у паспорті фасаду.

РЗ повинен бути відцентрований відносно центру білої зони. За винятком будівель, у яких біла зона даху будинку розміщена по всій ширині даху будівлі. В таких будинках можливе розміщення РЗ з краю. Верхні межі білої зони вираховуються із співвідношення 1:5. РЗ не повинен захаращувати візуальне сприйняття міського простору.

Розповсюджувач реклами має право вільно обирати проектні організації, що мають відповідну ліцензію або сертифікат.



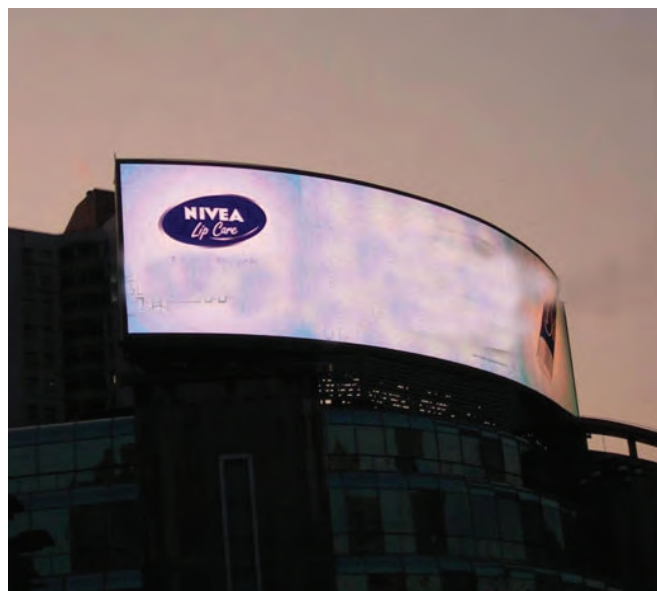
РЗф 007

Телевізійний екран на даху будинку (будівлі), споруди - рекламний засіб, що встановлюється вище за рівень карниза будівлі (споруди) або безпосередньо розміщується на даху будівлі (споруди) та використовується для відображення і передачі візуальної інформації, складається з просторового каркаса та світлодіодної рекламної поверхні.



Основні характеристики:

- розміри рекламної поверхні визначаються габаритами даху, на якому вмонтовується установка, і несучою здатністю стін будівлі;
- має багатоколірне швидкозмінюване зображення;



Вимоги до розміщення:

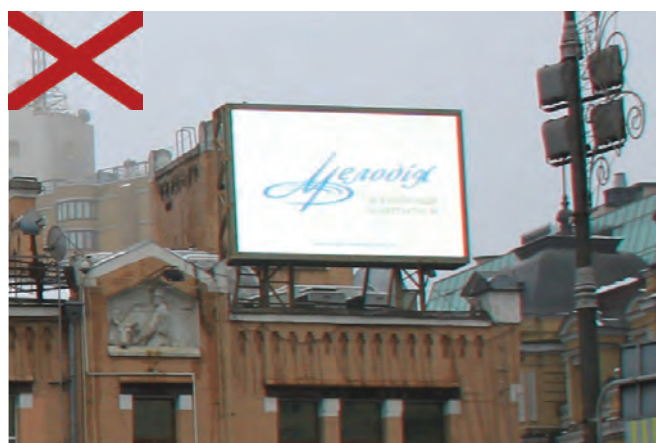
- РЗ монтується на стійках просторового каркаса, який, в свою чергу, прикріплюється до несучих елементів будівлі шляхом закладання кріплення;
- розміщується на будинках сучасного стилістичного вирішення;
- РЗ не повинен засліплювати учасників дорожнього руху, а також житлові приміщення будинків;
- на даху будівлі (будинку), споруди на одній стороні може розміщуватись лише один РЗ;
- розміщення РЗ на будівлях, які є пам'ятками культурної спадщини національного значення забороняється;
- яскравість рекламної поверхні не може перевищувати яскравість дорожніх знаків;
- розташування РЗ забороняється без попередньої технічної експертизи місця розміщення РЗ (даху) спеціалізованими (ліцензованими або сертифікованими) підприємствами, установами та організаціями з урахуванням вітрових, снігових та інших навантажень.



Встановлення РЗ на даху будинку можливо виключно у білій зоні для даху будинку і тільки на будинках без просторового (ярусного) звершення («корони»), що створює індивідуальний силует будинку.. Біла зона на даху будинку - вільна від архітектурних елементів частина даху будинку, що обмежена композиційними лініями, утвореними вікнами, колонадами, портиками, та іншими архітектурними елементами. Максимальна висота білої зони складає третину її ширини. Недопустимо розміщувати рекламу поза межами білих зон. Винятком є будинки, в яких реклама на даху була передбачена на етапі проектування, і місце для розміщення РЗ було зафіксоване у паспорті фасаду.

РЗ повинен бути відцентрований відносно центру білої зони. За винятком будівель, у яких біла зона даху будинку розміщена по всій ширині даху будівлі. В таких будинках можливе розміщення РЗ з краю. Верхні межі білої зони вираховуються із співвідношення 1:5. РЗ не повинен захаращувати візуальне сприйняття міського простору.

Розповсюджувач реклами має право вільно обирати проектні організації, що мають відповідну ліцензію або сертифікат.



РЗф 008

Цільна конструкція на даху будівлі (будинку), споруди – рекламний засіб, що встановлюється повністю вище за рівень карниза будинку (будівлі), споруди або безпосередньо розміщується на даху будинку (будівлі), споруди, складається з просторового каркаса та рекламної поверхні.

Основні характеристики:

- розміри рекламної поверхні не повинні перевищувати габарити даху, на якому вмонтовується установка, і визначаються несучою здатністю стін будівлі;
- РЗ може мати зовнішнє/внутрішнє підсвічування;
- РЗ має плоский фон сталої геометричної форми (прямокутник, овал, багатокутник).



Вимоги до розміщення:

- рекламний засіб монтується на стійках просторового каркаса, який, в свою чергу, прикріплюється до несучих елементів будівлі шляхом закладання кріплення;
- просторова конструкція має гармонійно вписуватись у архітектурну композицію будівлі;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків;
- розміщення РЗ на будівлях, які є пам'ятками культурної спадщини національного значення забороняється;
- на даху будівлі (будинку), споруди на одній стороні може розміщуватись лише один РЗ;
- розміщення РЗ можливе лише після проведення ліцензійною організацією попередньої експертизи місця розміщення з урахуванням вітрових, снігових та інших навантажень.

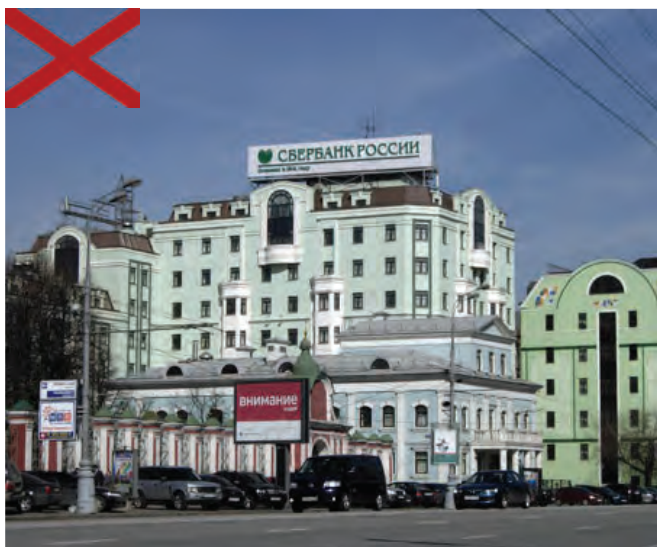
Встановлення РЗ на даху будинку можливо виключно у білій зоні для даху будинку і тільки на будинках без просторового (ярусного) звершення («корони»), що створює індивідуальний силует будинку.

Біла зона на даху будинку - вільна від архітектурних елементів частина даху будинку, що обмежена композиційними лініями, утвореними вікнами, колонадами, портиками, та іншими архітектурними елементами. Максимальна висота білої зони складає третину її ширини. Недопустимо розміщувати рекламу поза межами білих зон. Винятком є будинки, в яких реклама на даху була передбачена на етапі проектування, і місце для розміщення РЗ було зафіксоване у паспорті фасаду.

РЗ повинен бути відцентрований відносно центру білої зони. За винятком будівель, у яких біла зона даху будинку розміщена по всій ширині даху будівлі. В таких будинках можливе розміщення РЗ з краю. Верхні межі білої зони вираховуються із співвідношення 1:5. РЗ не повинен захарачувати візуальне сприйняття міського простору.

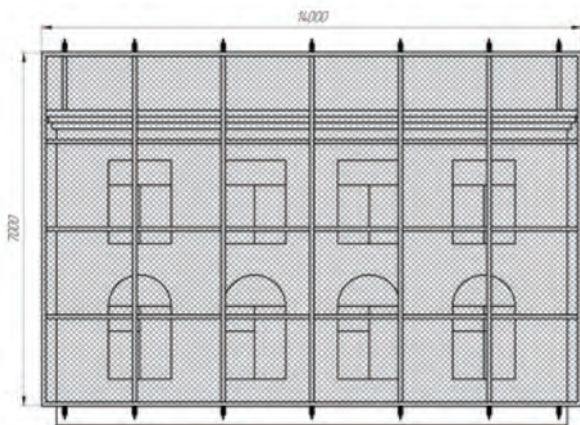
Розташування дахових РЗ забороняється без попередньої технічної експертизи місця розміщення РЗ (даху) спеціалізованими (ліцензованими або сертифікованими) підприємствами, установами та організаціями.

Розповсюджувач реклами має право вільно обирати проектні організації, що мають відповідну ліцензію або сертифікат.



РЗф 009

Банер, панно на фасаді будинку (будівлі), споруди - рекламний засіб, що розміщується на фасаді будинку, складається з каркаса та має зовнішню поверхню для розміщення реклами.



Основні характеристики:

- розмір рекламного поля обмежується розміром фасаду будинку;
- може мати зовнішнє підсвічування.

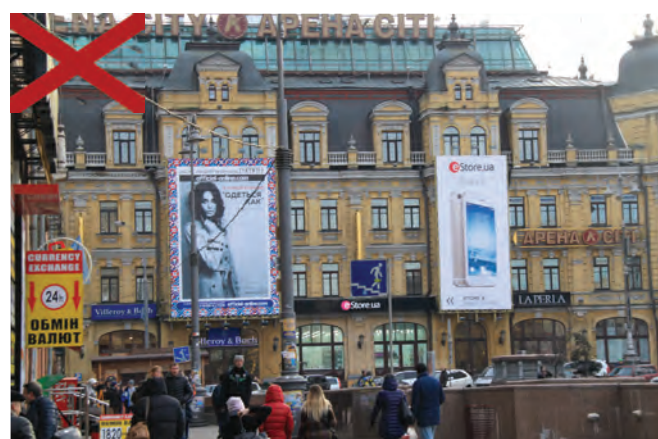


Вимоги до розміщення:

- банерне полотно кріпиться до металевого каркасу, змонтованого на фасаді будинку. Кріплення каркасу до стіни виконується дюбелями або анкерними болтами. Каркас може мати різні конфігурації залежно від фасаду будинку, способу кріплення банерного полотна тощо;
- розміщується паралельно до фасаду;
- розміщення РЗ не повинно закривати вікна будинків (будівель), окрім промислових будівель та споруд;
- розміщення реклами здійснюється на 50% загальної площі РЗ, площа яка не зайнята рекламою повинна містити зображення, що імітує фасад будинку (будівлі), на якому розміщений цей РЗ;
- розмір та розташування має гармонійно вписуватись у архітектурну композицію будівлі;
- розміщення РЗ на фасадах невеликих та одноповерхових будівель, тимчасових спорудах забороняється;
- РЗ не повинен закривати елементи декору фасаду (декоративні рельєфи, карнизи, огороження балконів, еркери, колони, пілястри), якщо інше не було

- визначено рішенням Комісії з питань розміщення тимчасових споруд торговельного, побутового, соціально-культурного чи іншого призначення для здійснення підприємницької діяльності, засобів пересувної дрібнороздрібної торговельної мережі, майданчиків для харчування біля стаціонарних закладів ресторанного господарства;
- рекламна поверхня РЗ на якій тимчасово розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям, інформацією соціального змісту або панорамним зображенням міста;
- розміщення РЗ на будівлях, які є пам'ятками культурної спадщини національного значення забороняється;
- РЗ повинен повністю закривати фасад будинку (будівлі)

Якщо для розміщення сюжету реклами використовується частина РЗ, площа яка не зайнята рекламним сюжетом повинна містити зображення, що імітує фасад будинку (будівлі), на якій розміщений РЗ.



РЗф 010

Банер, панно на захисній будівельній сітці - рекламний засіб, який виготовляється на банерній сітці та розміщується виключно на огорожувальних об'єктах або будівельних риштуваннях у місцях будівництва/реконструкції.

Основні характеристики:

- розмір рекламного поля обмежується розміром огорожувального об'єкта або будівельних риштувань;
- може мати зовнішнє підсвічування;
- матеріал РЗ повинен бути пожегобезпечним, міцним, та зберігати свої якості не менше одного року.



Вимоги до розміщення:

- РЗ кріпиться до металевого каркасу, змонтованого на фасаді будинку, або на конструкцію будівельних риштувань при їх наявності. Кріплення каркасу до стіни виконується дюбелями або анкерними болтами. Каркас може мати різні конфігурації залежно від фасаду будинку, способу кріплення банерного полотна тощо;
- розміщується паралельно до фасаду;
- розміщення РЗ на фасадах будинків (будівель), які є об'єктами культурної спадщини забороняється, окрім пам'яток історії місцевого значення та у разі коли фасад будівлі перебуває у стані реставрації або потребує реставрації, що підтверджено висновком будівельно-технічної експертизи, схваленим Комісією з питань розміщення тимчасових споруд торговельного, побутового, соціально-культурного чи іншого призначення для здійснення підприємницької діяльності, засобів дрібнороздрібної торговельної мережі, майданчиків для харчування біля стаціонарних закладів ресторанного господарства;

- РЗ повинен повністю закривати фасад/частину фасаду, що реконструюється (будується);
- розміщення реклами здійснюється на 50% загальної площі РЗ, площа яка не зайнята рекламою повинна містити зображення, що імітує фасад будку (будівлі), на якому розміщений цей РЗ;
- рекламна поверхня РЗ на якій тимчасово розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям, інформацією соціального змісту або панорамним зображенням міста;
- розмір та розташування має гармонійно вписуватись у архітектурну композицію будівлі.

РЗ з інформацією рекламного характеру може розміщуватись на період проведення робіт з капітального ремонту, реконструкції або реставрації, що вказаний у декларації або дозволі на проведення таких видів робіт та контрольній картці на тимчасове порушення благоустрою.

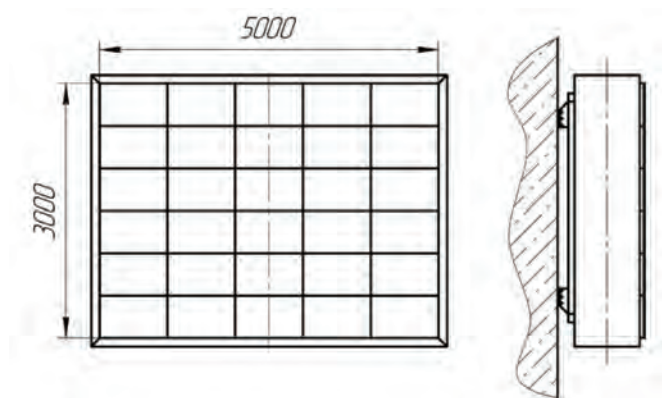


РЗф 011

Телевізійний екран на фасаді будинку - рекламний засіб, що встановлюється на фасаді будинку (будівлі) та використовується для відображення і передачі візуальної інформації, складається з просторового каркаса та світлодіодної рекламного поля.

Основні характеристики:

- розмір рекламного поля становить не більше 18 кв.м;
- має багатоколірне швидкозмінюване зображення.



Вимоги до розміщення:

- РЗ не повинен засліплювати учасників дорожнього руху, а також житлові приміщення будинків;
- розміщення можливе тільки на фасадах будинків сучасного стилістичного вирішення;
- РЗ не повинен закривати елементи декору фасаду (декоративні рельєфи, карнизи, огороження балконів, еркери, колони, пілястри);

- розміщення РЗ на будівлях, які є пам'ятниками культурної спадщини забороняється;
- яскравість рекламної поверхні не може перевищувати яскравість дорожніх знаків.



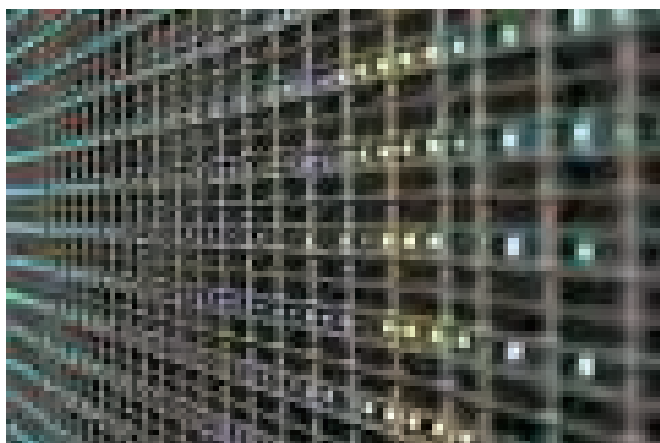
РЗф 012

Медіафасад - це гнучка сітчасто-каркасна конструкція, що розміщується на фасаді будинку (будівлі), споруди, або окремо встановленому РЗ і складається з металокаркаса, термотрубок із світлодіодними платами всередині, окремих модульних фреймів (т. зв. кабінетів) з вмонтованими світлодіодами та електронними процесорами.

Основні характеристики:

- розмір рекламного поля обмежується розміром фасаду будинку (будівлі), споруди, або окремо встановленому РЗ;

- можливість багатопверхоньних конфігурацій;
- відносна прозорість конструкцій (до 80 %);
- висота від поверхні дорожнього покриття нижнього краю світлодіодної поля становить не менше 3 м;
- не потребує зовнішнього підсвічування.



Вимоги до розміщення:

- конструкція за допомогою металокаркаса монтується на фасаді;
- розміщується на відстані не менше ніж двократний діагональний розмір від проїжджої частини;
- розміщується на фасадах, що не мають архітектурних елементів та балконів
- розміщення РЗ на будівлях, які є пам'ятниками культурної спадщини забороняється



РЗф 013

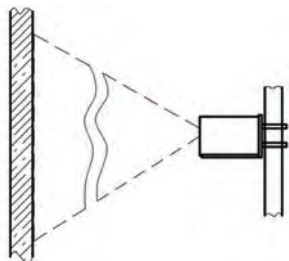
Графічна (лазерна) проекційна установка, об'ємно-просторова (голографічна) проекційна установка - рекламний засіб призначений для відтворення зображення на фасадах будинків (будівель) та в об'ємі, складаються з графічного пристрою та поверхні (екрана) або об'єму, в якому формується рекламне зображення.

Основні характеристики:

- розмір рекламного поля обмежується розміром фасаду будинку або площею об'ємного зображення;
- не потребує зовнішнього підсвічування;
- висота від земляної поверхні до графічного пристрою складає не менше 5 м.

Вимоги до розміщення:

- РЗ не повинен засліплювати учасників дорожнього руху, а також нежитлові приміщення будинків.



Рекламні засоби, що розміщуються на естакадах, мостах, шляхопроводах

РЗм 001

Щит, що розміщується на естакадах, мостах, шляхопроводах – рекламний засіб, що встановлюється на естакадах, мостах, шляхопроводах, складається з просторового металевого каркаса та рекламної поверхні.

Основні характеристики:

- розміри рекламної поверхні визначаються габаритами естакади, мосту шляхопроводу;
- може мати зовнішнє/внутрішнє підсвічування;
- рекламна поверхня РЗ, на якій тимчасово не розміщений рекламний сюжет, повинна бути заповнена фоновим покриттям або інформацією соціального змісту.

Вимоги до розміщення:

- розміщується із забезпеченням видимості дорожніх знаків, світлофорів, перехресть, пішохідних переходів, зупинок транспорту громадського користування та не повинен відтворювати зображення дорожніх знаків;
- нижній край РЗ, що розміщується над проїжджою частиною повинен розташовуватись на висоті не менше ніж 5 м від поверхні дорожнього покриття;
- освітлення РЗ не повинно засліплювати учасників дорожнього руху, а також помешкання житлових будинків.

Забораються:

- нанесення реклами безпосередньо на асфальтове покриття;
- розміщення рекламних оголошень (повідомлень) на елементах та об'єктах благоустрою, а також транспортної мережі, окрім спеціально відведених для цього місць.



ЗОВНІШНЄ ОСВІТЛЕННЯ ВУЛИЦЬ

● Принципи розміщення

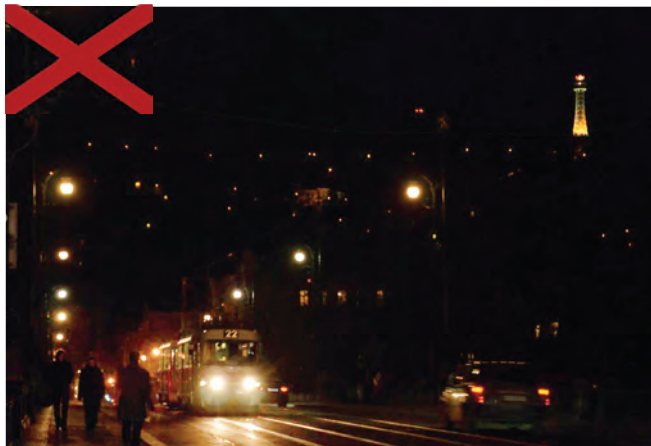
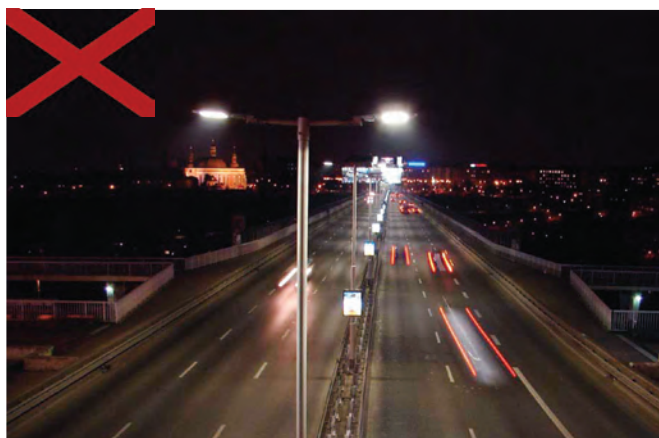
Основна функція освітлення – безпека користувачів публічних просторів та вуличної мережі. Людина почувається захищеною при достатній освітленості простору та можливості розгледіти територію навколо себе. Освітлення також має значний вплив на зовнішній вигляд міста та його нічну атмосферу.

Головне завдання посібника визначити правильні місця для розміщення освітлення, та його якість, а не сам дизайн світильників або їхній вигляд. Вуличне освітлення впливає на вигляд громадських просторів не лише вночі, але й протягом дня. Якість громадських просторів та транспортна безпека залежать від потужності освітлення та його відблискування на вуличних поверхнях. Важливим є тональне використання кольорів освітлення.

Розташування освітлювальних приладів визначається їхньою формою, пропорцією, кольорами та розташуванням в просторі, що пов'язане з масштабом, ритмом та видимістю самих об'єктів. Світлове устаткування не повинно створювати перешкод та бар'єрів для пішоходів в громадських місцях. Світлове забруднення простору та його поверхонь потрібно зводити до мінімуму, аби не порушувати естетичної насолоди від користування громадськими місцями.

● Комфорт

Мета вуличного освітлення – не лише забезпечити достатню видимість дорожнього покриття, але й освітлення пішохідних шляхів та вертикальних поверхонь, що їх обмежують. В громадських місцях та пішохідних зонах доцільно освітлювати фасади будівель, що розташовані навколо.



Ліхтарі недостатньо освітлюють дорогу, викликаючи відблиски та неадекватне сприйняття простору пішоходами

● Масштаб

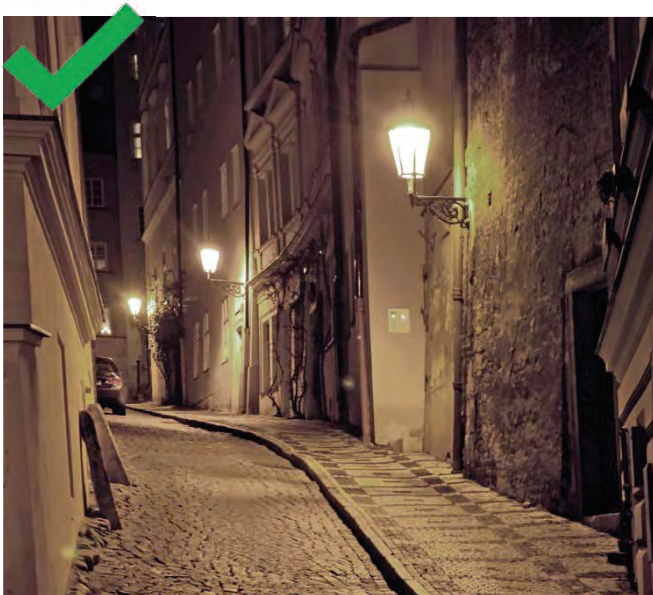
При проектуванні освітлення варто брати до уваги профіль вулиці та загальний масштаб простору. Ліхтарі необхідно розташовувати в межах тротуарів, відведених для об'єктів міського дизайну. Важливо, щоб висота ліхтарів та їхній масштаб відповідали простору вулиці та пішоходам. Неприпустимо, коли освітлювальне обладнання порушує зорові осі простору та негативно впливає на архітектурні види вулиці.

Ліхтар на тротуарі у Філадельфії



● **Відповідність простору**

Проект освітлення вулиць необхідно вирішувати у відповідності до архітектурного контексту, в якому знаходиться вуличний простір. Важливо враховувати як естетичні аспекти освітлення та його позитивний вплив на сприйняття території, так і руйнівні властивості освітлення при неправильно розробленому проекті. Кількість, розташування та зовнішній вигляд об'єктів освітлення повинні відповідати простору, оточуючим будівлям та архітектурній цілісності території.



Приклад розташування світильників на фасадах будівель в обмежених умовах

● **Правильність освітлення**

Освітлення повинно відповідати функціональному зонуванню території. В житлових просторах вуличне освітлення не повинно потрапляти в житлові кімнати суміжних будівель, а також створювати відблиски для водіїв та пішоходів на прилеглих вулицях. Щоб підвищити безпеку на вулиці, рекомендується підсвітити прилеглі території. Важливо освітлювати не лише дорожню поверхню, а й адресні таблички, навігаційні елементи та міські меблі.



Розташування світильників, що поважає простір і підтримує мальовничі місця



Розташування світлових точок, які негативно впливають на громадський простір, домінуючи над ним та привертаючи зайву увагу



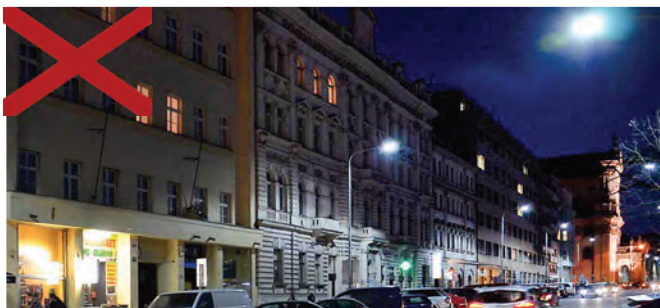
Занадто велике число і пропорції світлих плям призводять до втрати нічної атмосфери і заважають сприйняттю мальовничості місцевості

● Тональність

Для вуличного освітлення рекомендується використовувати джерела світла з теплим тоном білого кольору. Для ліпшої орієнтації водіїв дозволяється використовувати лампи з нейтральним тоном білого кольору. На дорогах з високою пішохідною активністю варто використовувати джерела світла з високим індексом освітлювальності.



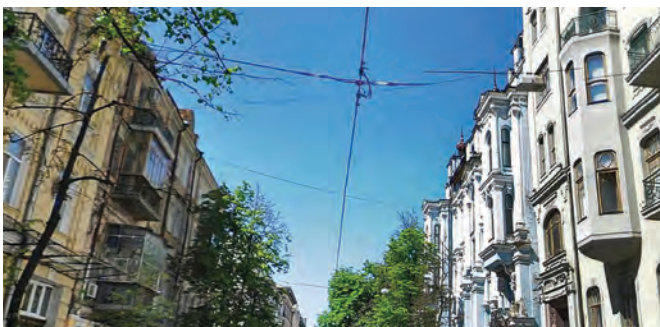
Вуличне освітлення історичної частини теплим білим світлом



Вуличне освітлення в центрі невідповідного холодного білого світла

● Обладнання

Необхідно дотримуватись правил догляду за освітлювальним обладнанням. Слід мінімізувати вплив технічного обладнання на естетичну складову простору та архітектурне середовище вулиці. Технічні засоби та устаткування освітлювальних приладів необхідно прибирати з основних вуличних видів та зменшувати їхній вплив на стилістику вуличного простору.



Через дреди освітлення погіршується естетичне сприйняття міста

Види освітлення

● Підвісні

Підвісні ліхтарі дозволяється використовувати лише за крайньої необхідності, коли немає можливості встановити інші види освітлення. Для його встановлення слід кріпитись до будівель з обох боків вулиці, що негативно впливає на її естетичне сприйняття. Відтак окремих ліхтар освітлює не лише проїжджу частину, але й пішохідний тротуар, що збільшує кількість освітлювальних приладів і негативно впливає на видові осі вулиці.



● Кронштейни

Звичайні кронштейні – елементи освітлення, що розміщуються на фасадах будівель для освітлення тротуару за умов, коли не вдається розмістити повноцінний пішохідний ліхтар. В таких випадках слід мінімізувати вплив устаткування та елементів кріплення на фасад будівлі. Освітлення ряду кронштейнів не повинно бути занадто яскравим, щоб не створювати світлових плям на фасадах вулиці.



● Пішохідні ліхтарі

Пішохідні ліхтарі потрібно розміщувати на території пішохідного тротуару. Рекомендується не використовувати їх вище 4 метрів для забезпечення необхідного для комфорту у масштабі, що відповідає людині. Дизайн ліхтарів повинен відповідати єдиному стилю вуличних об'єктів.



● Шосейні ліхтарі

Шосейні ліхтарі розміщуються біля проїжджих частин для освітлення поверхні проїзду автомобілів. При їхньому розміщенні варто звертати увагу на той вплив, що вони мають на стильову єдність вулиці та її архітектурну цілісність. Необхідно намагатися, не порушуючи нормативи освітлення, мінімізувати вплив масивних форм шосейних ліхтарів на видові точки вуличного простору.

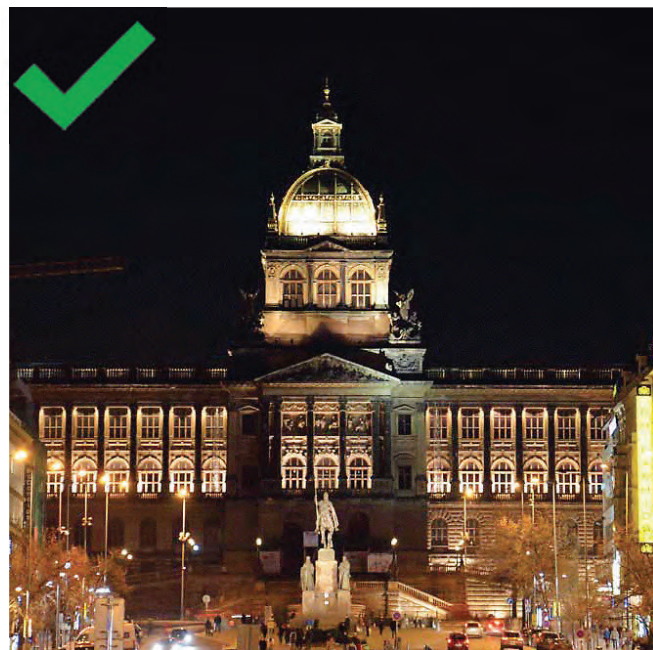


ПІДСВІЧУВАННЯ ФАСАДІВ

Принципи освітлення

● Тектонічна структура

Архітектурне освітлення фасадів повинно відповідати зовнішньому вигляду будівлі та її тектонічній структурі. Окремі зони світла зобов'язані підкреслювати архітектурні елементи та об'єднувати їх в єдиний архітектурний образ.



Правильна комбінація архітектурного освітлення та його елементів.



Деталі освітлення виділяють окремі частини будівлі і руйнують її загальний образ

● Відповідність середовищу

Будівля повинна бути освітлена таким чином, щоб вирізнялась на фоні загального виду міста, але в той же час не порушувати цілісність всієї забудови. В історичній забудові не варто використовувати кольорове або динамічне освітлення.



Рівномірне освітлення будівлі, що забезпечує сприйняття всіх елементів фасаду



Будівля консерваторії втратила величний образ через недоречне використання кольору.

● Колористика

Колірні характеристики освітлення будівель повинні обиратися у відповідності до існуючої колористики фасадів будівлі. Важливо точно підібрати відповідність освітлення до кольору фасаду, щоб не зруйнувати архітектурний образ. Варто мати на увазі відмінність сприйняття освітлення вночі та в сутінках, оскільки освітлення сприймається в різні години доби по-різному.



Кольорове освітлення невідповідне колористиці фасаду

● Розміщення

Положення та орієнтація засобів освітлення повинні бути обрані таким чином, щоб вони не засліплювали пішоходів та автомобілістів. Варто обмежувати кількість відблискування світла від поверхонь. Світильники слід обирати та встановлювати з оглядом на їхнє мінімальне втручання в архітектурний образ будівлі та легкої доступності для обслуговування.



Непридатне розташування для лампи архітектурного освітлення

ТИМЧАСОВІ СПОРУДИ

ЛІТНІ КАФЕ І ТЕРАСИ

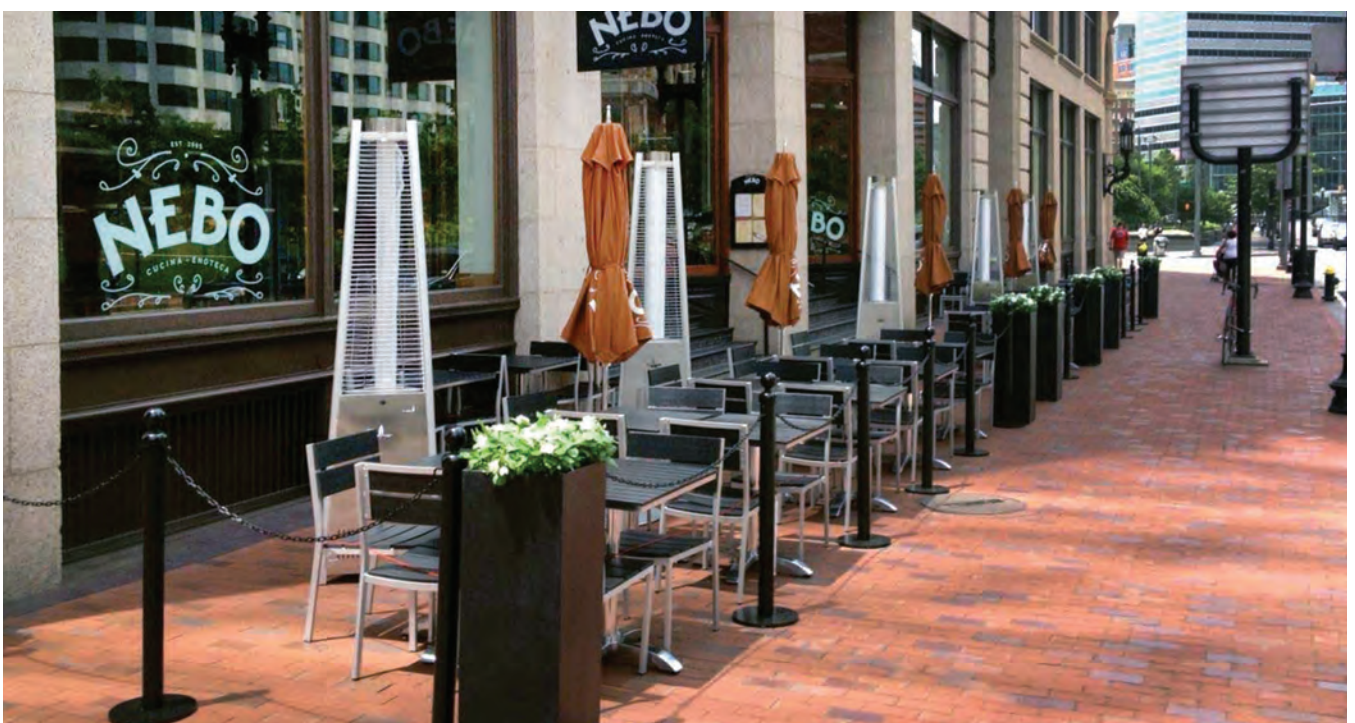
Майданчик для харчування біля стаціонарного закладу ресторанного господарства (далі - майданчик) - місце для надання послуг з харчування біля стаціонарного (капітального) закладу ресторанного господарства, який відкритий для обслуговування населення на певний сезон року, розміщений на відкритому повітрі (під тентами, на верандах, у павільйонах легкого типу) або виготовлений з полегшених конструкцій з урахуванням основних вимог до споруд, визначених технічним регламентом будівельних виробів, будівель і споруд, та встановлений тимчасово, без улаштування фундаменту, не є капітальною спорудою. У залежності від типу конструкцій, які використовуються для влаштування, та періоду функціонування майданчики поділяються на відкриті (літні) майданчики та сезонні майданчики.

Види літніх кафе і терас

● **Відкритий (літній) майданчик для харчування біля стаціонарного закладу ресторанного господарства** (далі - відкритий (літній) майданчик) - різновид майданчика для харчування біля стаціонарного закладу

ресторанного господарства, місце для надання послуг з харчування біля стаціонарного (капітального) закладу ресторанного господарства на відкритому повітрі (під тентами, на верандах, у павільйонах легкого типу), що діє щорічно з 01 травня до 31 жовтня відповідного року.

● **Сезонний майданчик для харчування біля стаціонарного закладу ресторанного господарства** (далі - сезонний майданчик) - різновид майданчика для харчування біля стаціонарного закладу ресторанного господарства, місце для надання послуг з харчування біля стаціонарного (капітального) закладу ресторанного господарства, влаштоване з полегшених конструкцій з урахуванням основних вимог до споруд, визначених технічним регламентом будівельних виробів, будівель і споруд, встановлений тимчасово без улаштування фундаменту, не є капітальною спорудою та може функціонувати в термін, визначений в паспорті прив'язки.



Приклад розміщення відкритого (літнього) майданчику для харчування біля стаціонарного закладу ресторанного господарства



Приклад розміщення сезонного майданчику для харчування біля стаціонарного закладу ресторанного господарства

Вимоги щодо розміщення майданчиків:

- Майданчики встановлюються виключно біля стаціонарних (капітальних) закладів ресторанного господарства.
- При влаштуванні майданчиків на пішохідних доріжках, тротуарах та алеях ширина для проходу пішоходів повинна бути не менше 1,8 м (поза межами парків, скверів, площ), розміщення майданчика не має перешкоджати вільному руху пішоходів.
- Майданчики розташовуються виключно в межах фасаду стаціонарного (капітального) закладу ресторанного господарства зі збереженням вільних проходів у вхідні (в'їзні) брами будинків. Збільшення лінійних розмірів майданчика поза межі закладу можливе лише за умови письмової згоди власників (орендарів) сусідніх приміщень.



Літнє кафе окремо від фасаду у Відні

- Майданчики встановлюються із забезпеченням безперешкодного доступу для осіб з обмеженими фізичними можливостями та маломобільних груп населення.
- Освітлювальні прилади (світильники, ліхтарі тощо) встановлюються лише у межах майданчика таким чином, щоб не засліплювати пішоходів, водіїв та не освітлювати вікна мешканців прилеглих житлових будинків.
- Конструкція майданчика має забезпечувати жорсткість, міцність, стійкість, безпеку при експлуатації, розміщуватися з дотриманням правил техніки безпеки та відповідати протипожежним вимогам.
- Майданчики мають бути розміщені без втручання у несучі конструкції будівлі, легко демонтуватися у разі необхідності проведення робіт, пов'язаних з експлуатацією та ремонтом будівлі.
- У межах відкритих (літніх) майданчиків можуть бути встановлені лише столики, крісла, лавки, світильники, декоративні елементи, парасольки, урни для сміття, квіткові та ландшафтні композиції, спеціальне обладнання для регулювання температурного режиму, холодильне обладнання.
- По периметру огорожі відкритих (літніх) майданчиків допускається влаштування легких збірно-розбірних конструкцій висотою до метра, в яких можуть бути оформлені квіткові композиції, світильники.
- Об'ємно-просторове та художньо-естетичне рішення майданчиків, розміщених на території, що знаходиться в межах історико-культурних заповідників і зон охорони пам'яток історії та культури та/або біля будинків, які є пам'ятками національного чи місцевого значення, має бути у контексті сформованого історичного середовища та відповідати таким вимогам:
- Розміщення майданчиків проводиться з дотриманням структурної побудови, стилістичної єдності фасадів, з урахуванням зовнішнього опорядження фасаду будинку.
- Розміщення майданчиків не повинно заважати сприйняттю архітектурних деталей та декору фасадів будинків. Забороняється розміщувати майданчики із закриттям автентичних елементів архітектури фасадів, зокрема мозаїки, елементів ліпнини, колон, ротонд, пілястр тощо.
- Сонцезахисні елементи відкритих (літніх) майданчиків можуть бути у вигляді навісних маркіз, що кріпляться до фасаду або на опорах біля фасаду, або навісів у фронтальних межах фасаду за умови, якщо вони не перекривають декоративних елементів фасадів.



Літні майданчики на пішохідній вулиці в Копенгагені

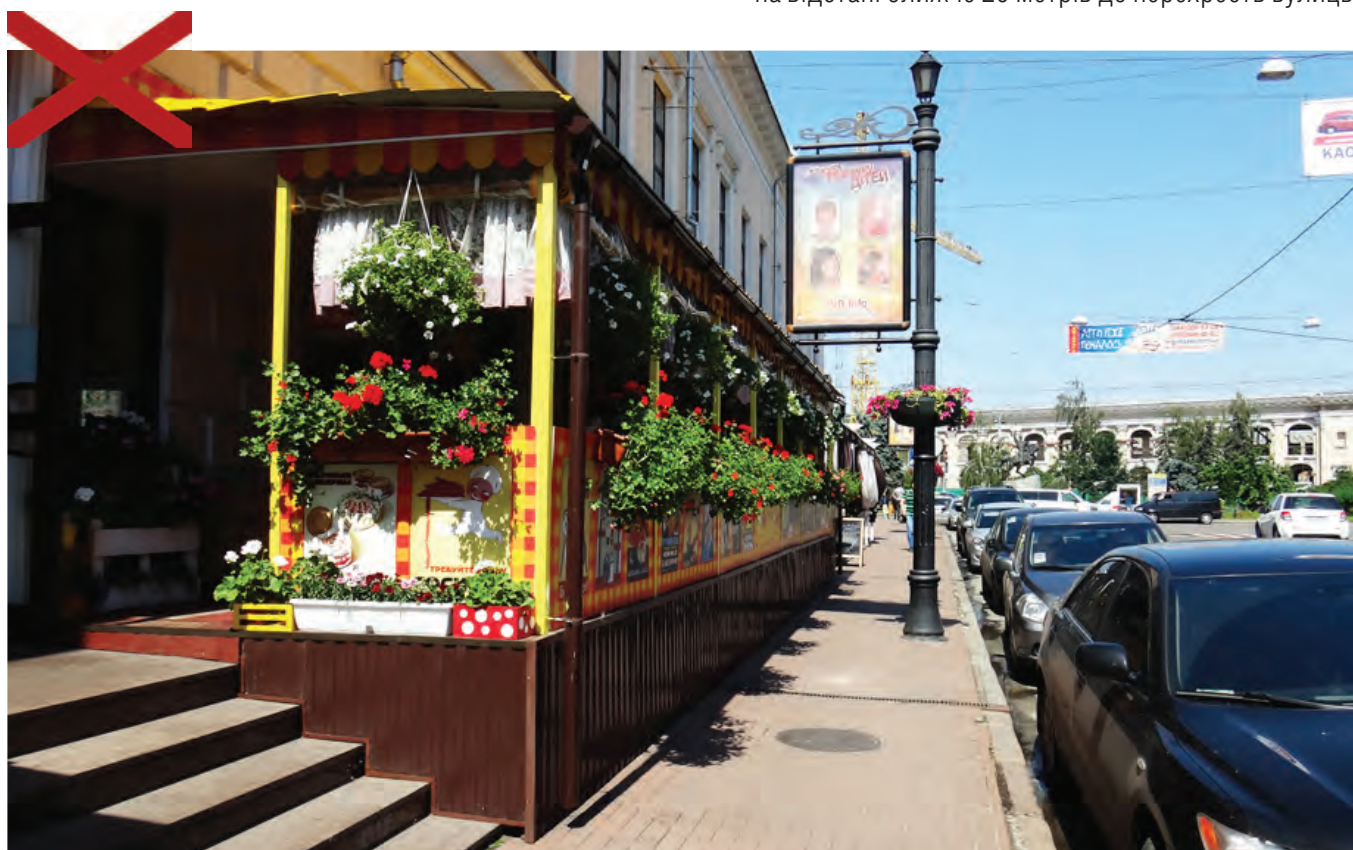


Літні майданчики на пішохідній вулиці в Брюсселі

- На відкритих (літніх) майданчиках забороняється встановлення сцен, естрад, танцювальних майданчиків тощо, грилів та мангалів.
- На відкритих (літніх) майданчиках, розміщених в межах житлової забудови міста, забороняється використовувати живу музику та звуковідтворювальну апаратуру.
- Майданчики, що розміщуються з боку проїзної частини, мають бути захищені від випадкового (аварійного) наїзду автотранспорту.
- У разі розміщення майданчика на земельній ділянці, що знаходиться у власності (користуванні) третіх осіб, таке розміщення допускається виключно за їх письмовою згодою.
- В охоронних зонах інженерних комунікацій дозволяється розміщувати сезонні майданчики виключно за погодженням з утримувачами інженерних комунікацій, які експлуатують ці комунікації.
- Організація роботи майданчиків здійснюється за умови укладення договору про сплату пайової участі відповідно до Порядку визначення обсягів пайової участі.

Забороняється розміщення майданчиків:

- на пішохідних доріжках, тротуарах та алеях, якщо це перешкоджає вільному руху пішоходів;
- на проїзній частині вулиць і доріг;
- на зелених насадженнях та газонах;
- якщо влаштування майданчика створює загрозу для здоров'я та/або життя людей;
- на відстані 20 метрів від площини дверей у напрямку евакуації з центром у середині дверної групи, яка включає всі двері з написом «Вхід» та «Вихід» (на виходах із підземних переходів, які не мають дверей, відлік слід виконувати від центра площини краю останньої сходинки) (ДБН В.2.3-7-2010 «Споруди транспорту. Метрополітен»);
- на відстані ближче 20 метрів в обидва боки по тротуару від встановленого дорожнього знака, що позначає зупинку громадського транспорту;
- на штучних спорудах (крім випадків, коли їх розміщення передбачено проектом будівництва або реконструкції, затвердженим в установленому порядку);
- на відстані ближче 100 метрів до залізничних перейздів;
- на відстані ближче 20 метрів до перехресть вулиць.



Рекомендації щодо розміщення літніх майданчиків

Щоб створити тінь та захистити літній майданчик від негоди, використовуються **маркізи**. Матеріал маркізи має бути надійно закріплений на рамі, яка може бути висувною або зйомною. Кольори та матеріали мають відповідати навколишньому архітектурному середовищу та дизайну міських об'єктів.

Бажано, щоб **мощення** літньої тераси відрізнялося від пішохідної частини. Воно повинно бути неслизькими, зручними для прибирання та експлуатації. Слід використовувати матеріали, схожі на ті, що використовуються на прилеглій території, однак вони повинні мати відмінний колір або текстуру для візуального відокремлення території. Ухил майданчику не може бути меншим за 1% й більшим за 4%.

Додаткову привабливість та комфорт літнім майданчикам надає **озеленення**. Заохочується висадка однорічних рослин та рослин у горшках, але вони повинні легко прийматися з дороги. Рослинність має складати одне ціле з парканом та навісом літнього майданчику і не може перешкоджати проходу пішоходів.

ГРОМАДСЬКІ ВБИРАЛЬНІ

Дані методичні рекомендації розроблені з урахуванням вимог та рекомендацій наступних нормативних документів:

- ДБН Б.2.2-5:2011. Благоустрій територій;
- ТДБН В.2.2-17:2006. Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення.

У даному розділі викладено основні санітарні вимоги до громадських туалетів, включаючи питання їх розміщення і експлуатації, виключно в рамках вище згаданих нормативних актів. У місті Києві в місцях масового зосередження людей повинні влаштовуватись громадські туалети. Правильне вирішення цих питань має велике соціально-гігіє-

Освітлення відіграє важливу роль у вигляді літнього майданчику, а також у безпеці громадського простору. Зовнішнє освітлення не повинно потрапляти всередину приватних приміщень навколишніх будівель. Воно може бути змінним та не повинно мати відкритих кабелів. Дизайн приладів освітлення повинен відповідати загальному стилю літнього майданчику та дизайну міського середовища. Неприпустимо кріпити освітлення до дерев або іншого озеленення на території.



нічне, естетичне та санітарно-епідеміологічне значення.

Місця розташування громадських вбиралень

Громадські вбиральні необхідно влаштовувати в таких місцях:

- на площах, на узбіччі транспортних магістралей, на вулицях з великим пішохідним рухом;
- на площах біля залізничних та автостанцій, на території авто•, аеро- та річкових вокзалів;
- біля виходів та в вестибюлях метрополітену;
- у місцях проведення масових заходів.

- на території ярмарок, у зонах розміщення крупних об'єктів торгівлі та послуг, громадського харчування, культурно-розважального та спортивного призначення;
- на території об'єктів рекреації: у садах, парках, лісопарках, на бульварах шириною більше, ніж 25 м;
- на АЗС, стоянках автомобілів більше ніж, на 25 місць (як багатопверхових, так і відкритих автостоянках);
- спеціально обладнаних майданчиках для паркування транспортних засобів;
- на територіях, прилеглих до зовнішніх магістральних доріг;
- на підприємствах торгівлі потужністю більше ніж, 15 торговельних місць;
- у зонах масового відпочинку, на стадіонах, пляжах;
- біля кінотеатрів, виставок.

Розміщення громадських вбиралень у житлових, шкільних, дитячих дошкільних, лікувально-профілактичних та санітарно-епідеміологічних установах не допускається. Місця розташування громадських вбиралень слід позначати відповідними покажчиками («WC», «ТУАЛЕТ»).

Покажчики розташовують в місцях інтенсивного пішохідно-го руху, або скупчення людей. Вони повинні бути освітлені.

ВИДИ ГРОМАДСЬКИХ ВБИРАЛЕНЬ:

- стаціонарні;
- напівстаціонарні;
- мобільні туалетні кабінки без вигребу.

Стаціонарні та напівстаціонарні туалети можуть бути постійними громадськими вбиральнями. Мобільні туалетні кабінки встановлюються виключно при нестачі вбиралень під час проведення масових заходів. Громадські вбиральні мають бути справними та працювати цілодобово.



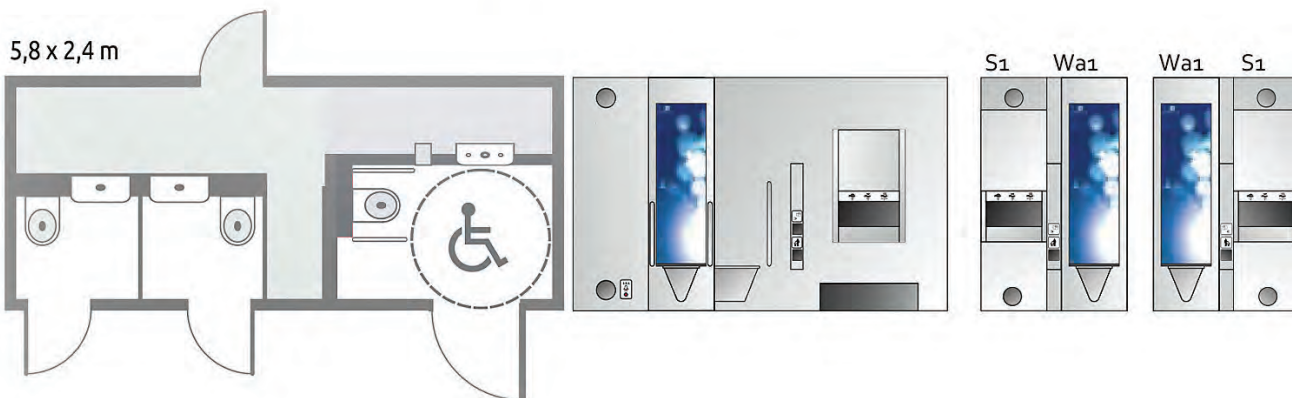
● Стаціонарні туалети

Стаціонарні туалети – капітальні споруди із набором приміщень, що необхідний для обслуговування та санітарного очищення. Розміщення більшості таких вбиралень відбувалося за радянських часів, відтак схема їх встановлення часто не відповідає потребам сьогоденного суспільства. Суттєвим недоліком стаціонарних вбиралень є потреба в постійній присутності персоналу. При відсутності обслуговування такі туалети виходять з ладу та зазвичай не відповідають санітарним стандартам. Ще один недолік стаціонарних туалетів: вони не можуть працювати цілодобово. Відтак, у великих містах їх приміщення стають об'єктами вандалних нападів з боку нічних відвідувачів. Станом на 2015 рік всі стаціонарні вбиральні м. Києва потребують капітального ремонту, оснащення сучасними системами догляду та адаптації для користування ними людей з обмеженими можливостями. Рекомендовано оснащувати вбиральні системами автоматичної оплати послуг без залучення касирів.

● Напівстаціонарні туалети

Напівстаціонарні туалетні кабінки – туалети без вигребу, під'єднані до мереж водопостачання. Такий тип є найбільш вдалим для розташування в місті. Зазвичай кабінки виготовляються як цільний виріб і монтуються відповідно до інструкцій виробника. Сучасні напівстаціонарні кабінки оснащені системами дезінфекції та передбачають можливість використання інвалідами. Суттєвий плюс – можливість автоматизації процесу санітарного очищення та автоматизації оплати за послуги.





Громадські вбиральні напівстационарного типу мають бути оснащені системами автоматичної очистки та оплати послуг.

Туалетні kabini напівстационарного типу можуть бути різних планувальних рішень та виготовлені із різноманітних матеріалів. Обов'язкова умова: високий рівень естетичності. Рекомендовано розміщувати kabini, виконані у темних кольорах, з розташуванням на фасаді міської навігації. Розміщення реклами на kabинах громадських вбиралень не рекомендується. Залучення касиру до процесу оплати послуг туалетів, що мають систему автоматизованої оплати, не рекомендується. Заборонено розміщувати поряд із туалетом підприємства торгівлі продуктами харчування.



Приклад kabini з розміщенням зовнішньої реклами

Туалетну кабінку треба встановлювати на тверді види покриття. Покриття і ширина пішохідного підходу до кабінки мають бути розраховані на епізодичний проїзд спеціалізованого автотранспорту. Покриття до громадської вбиральні має бути рельєфним для орієнтування інвалідів з вадами зору. На шляху до громадської вбиральні і перед її входом не повинно бути сходів, порогів та інших бар'єрів, які обмежують безперешкодне пересування маломобільних груп населення.

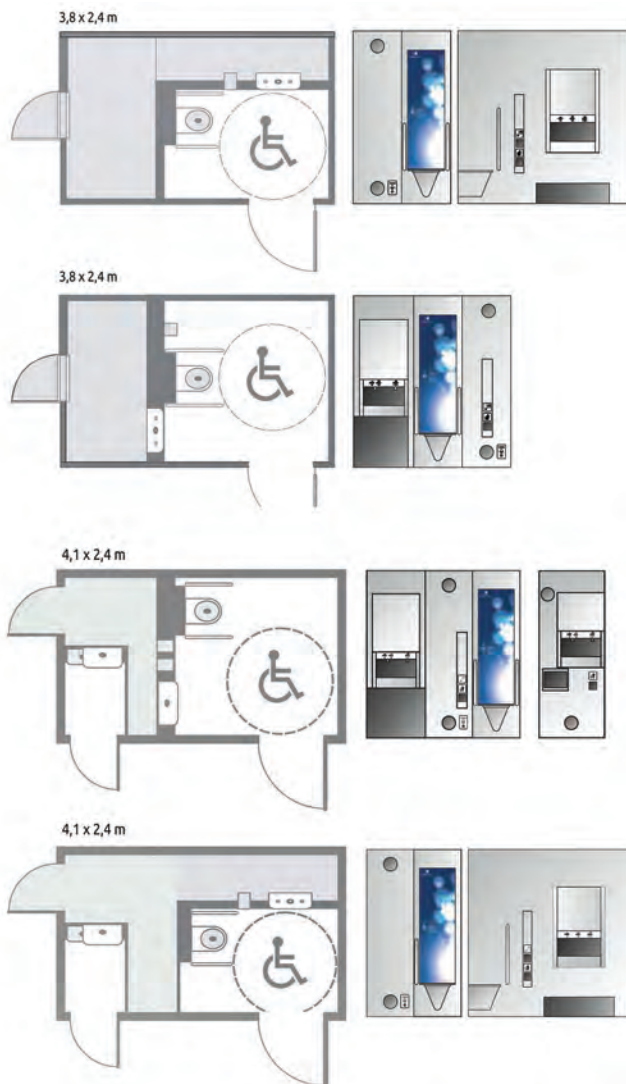


● **Мобільні туалетні кабінки (біотуалети)**

Біотуалети – туалетні кабінки, що не мають необхідності під'єднання до міських мереж водопостачання та каналізації. Зазвичай виготовляються із пластику.

Як показує практика, використання даного типу туалетів в місті для дотримання відповідного санітарного стану, потребує догляду та очищення не рідше 5 разів на добу, що є суттєвим недоліком даного типу вбиральні.

Розміщення туалетних кабін треба передбачати на активно відвідуваних територіях населеного пункту за відсутності або у разі недостатньої пропускної спроможності громадських вбиральні: у місцях проведення масових заходів, біля великих об'єктів торгівлі і послуг, на території об'єктів рекреації (парках, садах), а також при некапітальних нестационарних спорудах харчування. У цих випадках розміщення туалетів допускається на відстані не менше



25 м від об'єкта і 50 м від житлових і громадських будівель. Заборонено розміщення туалетних кабін на прибудинковій території.



Встановлювати такі вбиральні можна виключно в тимчасовому порядку під час проведення масових заходів

ТИМЧАСОВІ СПОРУДИ ДЛЯ ВЕДЕННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Тимчасова споруда торговельного, побутового, соціально-культурного чи іншого призначення для здійснення підприємницької діяльності - однопверхова споруда, що виготовляється з полегшених конструкцій з урахуванням основних вимог до споруд, визначених технічним регламентом будівельних виробів, будівель і споруд, і встановлюється тимчасово, без улаштування фундаменту.

Тимчасова споруда для здійснення підприємницької діяльності може мати закрите приміщення для тимчасового перебування людей (павільйон площею не більше 30 квадратних метрів по зовнішньому контуру) або не мати такого приміщення.

Тимчасові споруди для здійснення підприємницької діяльності розміщуються у відповідності до комплексної схеми розміщення тимчасових споруд торговельного, побутового, соціально-культурного чи іншого призначення для здійснення підприємницької діяльності, яка затверджується розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

● Розподіл за функціональним призначенням

Види функціонального призначення ТС у Комплексній схемі розміщення ТС:

1. Продаж продукції друкованих ЗМІ.

Продаж друкованих засобів масової інформації (преси) (>70 % площі вітрини).

2. Продаж продуктів та товарів широкого вжитку.

Продовольчих та непродовольчих товарів; іграшок та

товарів для дітей, книг, зоологічних товарів, квітів та садово-городнього інвентарю; поліграфічної продукції та канцелярії, інших товарів широкого вжитку та непродовольчих товарів; бари, кафе, кафетерії (без продажу тютюнових виробів, алкогольних чи слабоалкогольних напоїв).

3. Реалізація питної води.

4. Заклади швидкого харчування.

5. Громадські вбиральні.

6. Шиномонтаж.

7. Продаж тютюнових та алкогольних виробів.

Продаж тютюнових виробів, алкогольних та слабоалкогольних напоїв, шкіри та хутра, ювелірних прикрас; бари, кафе, кафетерії (з продажем тютюнових виробів, алкогольних чи слабоалкогольних напоїв).

8. Продаж пива.

9. Надання населенню побутових послуг (крім перукарських).

10. Пункти приймання вторинної сировини.

11. Туристичні інформаційні центри (продаж виключно товарів туристичного напрямку).

12. Продаж хлібобулочних та молочних виробів.

13. Інше функціональне використання.

Зміна цільового призначення ТС можлива за умови погодження з Департаментом містобудування та архітектури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації), внесення відповідних змін до Комплексної схеми та переоформлення паспорту прив'язки ТС і договору щодо пайової участі (внеску) в утриманні об'єктів благоустрою міста.



● Архітипи

Архітектурні типи ТС - зовнішній архітектурний вигляд ТС із розміщенням інформації про її власника (користувача), назви продукції та/або послуг, які надаються.

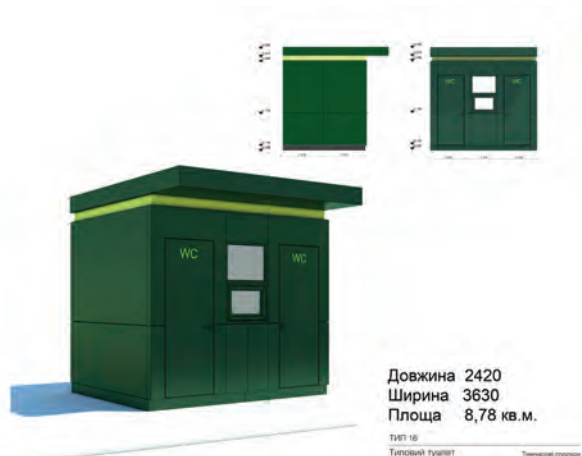
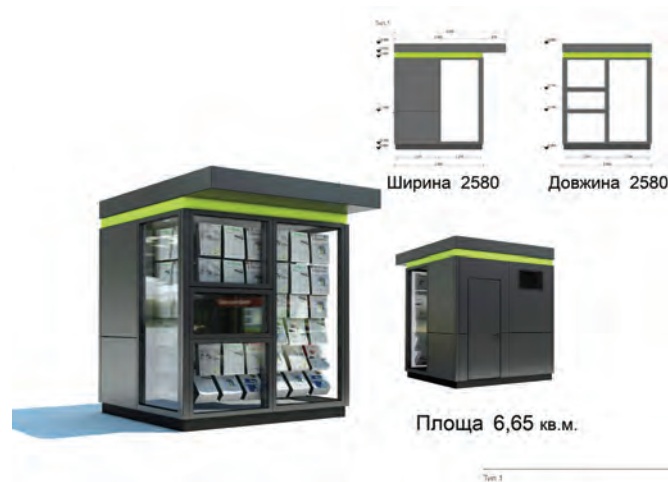
Інформація про продукцію або послуги, які реалізуються та надаються (функціональне призначення), подана у вигляді кольорової смуги у верхній частині конструкції ТС.

Відповідність кольору смуги у верхній частині ТС виду функціонального призначення ТС:

Функціональне призначення	Колір	Код кольору (у стандарті кодування кольорів RAL *)
продаж друкованих ЗМІ	Червоний	RAL 3020
продаж продуктів та товарів широкого вжитку	Зелений	RAL 6018
реалізація питної води	Блакитний	RAL 5012
заклади швидкого харчування	Коричневий	RAL 8004
громадські вбиральні	Жовтий	RAL 1021
шиномонтаж	Фіолетовий	RAL 5022
продаж тютюнових та алкогольних виробів	Синій	RAL 5017
надання населенню побутових послуг	Рожевий	RAL 4003
пункти приймання вторинної сировини	Білий	RAL 9016
продаж хлібобулочних та молочних виробів	Помаранчевий	RAL 2008
туристично-інформаційні центри	Чорний	RAL 9005
інше функціональне використання	Сірий	RAL 7040

* - стандарт кодування кольорів RAL - найбільш вживаний у світі стандарт, розроблений Німецьким інститутом гарантії якості та сертифікації у 1927 році.

● Приклади архітепів тимчасових споруд різного призначення





Біля кожної ТС для здійснення підприємницької діяльності встановлюється не менше двох урн для збирання твердих побутових відходів місткістю не менш ніж 10 куб. дм, а також забезпечується прибирання прилеглої території на відстані не менше 10 м.

Основний колір конструкції тимчасової споруди – RAL 7043.

До ТС, встановлених біля визначних та знакових місць, як виключення можуть застосовуватися інші архітек-турні типи конструкцій, якщо вони високоестетичні ар-хітек-турні рішення, погоджені з Архітектурно-містобудівною радою Департаменту містобудування та архітектури.

● Додаткове обладнання

Холодильне та інше обладнання повинно розміщуватись в межах закритого приміщення тимчасової споруди. Розміщення холодильного та іншого обладнання за межами конструкції тимчасової споруди заборонено.

Таке обладнання повинне мати зовнішній вигляд, який відповідає архітипу ТС.

Зонування розміщення ТС в місті Києві

Зонування розміщення ТС в місті Києві (далі - форматні зони) – зонування території міста Києва, яке передбачає визначення архітипів та площі ТС для кожної зони.

Основними завданнями зонування розміщення ТС в місті Києві є:



- врахування типології елементів міського середовища, архітектурних, функціонально-планувальних та історико-культурних чинників;
- зменшення площі ТС у напрямку від околиць до центральної частини міста.

Зонування розміщення ТС в місті Києві складається з графічної частини.

Зонування розміщення ТС містить перелік зон розміщення ТС в м. Києві, поділ ТС відповідно до площі та архітипів, перелік об'єктів, вулиць, проспектів, площ, бульварів тощо (вулично-шляхову мережу), що визначають межі зон розміщення ТС.

Розміщення ТС на території, які належать до парків, відбувається відповідно до розробленої схеми розміщення ТС такого парку, що є складовою Комплексної схеми ТС.

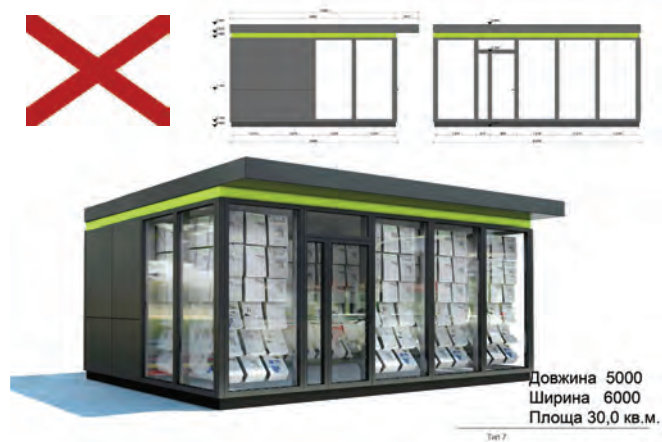


● Використання архітипів

У залежності від зони розміщення ТС, дозволяється використання наступних архітипів:

Зона розміщення ТС	Максимальна площа ТС	Архітипи, які можуть використовуватися
Форматна зона 0 (нульова)	0	Розміщення ТС заборонено, окрім громадських вбиральень та туристичних інформаційних центрів (ТІЦ)
Форматна зона 1	до 10 кв. м.	№ 1, № 2, «шиномонтаж», «громадські вбиральні», «виноградна лоза», «продаж СМІ»
Форматна зона 2	до 20 кв. м.	№ 1, № 2, №3, №4 «шиномонтаж», «громадські вбиральні», «виноградна лоза», «продаж СМІ»
Форматна зона 3	до 30 кв. м.	№ 1, № 2, №3, №4, №5, №6, №7, «шиномонтаж», «громадські вбиральні», «виноградна лоза», «продаж СМІ».

Форматна зона № 1



Форматна зона № 1



Графічне визначення форматних зон доступно за посиланням:



● Пересувні кіоски у нульовій та першій форматних зонах

До пересувних торгових споруд сезонної торгівлі, які розміщуються у нульовій форматній зоні, висуваються певні вимоги.

Засоби пересувної дрібнороздрібної торговельної мережі - автомагазини, автокафе, автокав'ярні, авторозвозки, автоцистерни, лавки-автопричепи, візки, спеціальне технологічне обладнання (низькотемпературні лотки-прилавки) тощо.

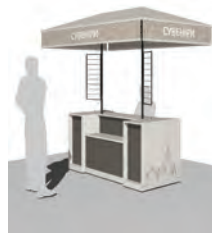
Об'єкти сезонної дрібнороздрібної торговельної мережі - намети, палатки, лотки, рундуки, в яких здійснюється сезонний (з 01 квітня до 15 жовтня календарного року) продаж безалкогольних напоїв (крім пива), морозива, продовольчих товарів у герметичній упаковці промислового виробництва, плодоовочевої продукції, фруктів, кісточкових плодів, баштанних культур, меду, дитячих та карнавальних іграшок, повітряних кульок, сувенірної продукції (в тому числі сувенірної продукції національної тематики).

Вимоги до розміщення

Розміщення засобів пересувної дрібнороздрібної торговельної мережі та об'єктів сезонної дрібнороздрібної торговельної мережі на території міста Києва здійснюється відповідно Порядку розміщення засобів пересувної дрібнороздрібної торговельної мережі та об'єктів сезонної дрібнороздрібної торговельної мережі в місті Києві, яка затверджується розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Місця розміщення цих об'єктів визначені схемою розміщення засобів пересувної дрібнороздрібної торговельної мережі та схемою розміщення об'єктів сезонної дрібнороздрібної торговельної мережі на території міста Києва, розроблених з урахуванням Зонування розміщення засобів пересувної дрібнороздрібної торговельної мережі та об'єктів сезонної дрібнороздрібної торговельної мережі в місті Києві та затверджених розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації).

Право на розміщення об'єктів на місцях, визначених схемами виборюється на торгах. Вимоги до кольору, брендування та оздоблювальних матеріалів такі ж, як і до пересувних кіосків у нульовій та першій форматних зонах.



Брендування наметів та торгового обладнання кольорами торгової марки заборонено

Графічне визначення форматних зон доступно за посиланням:



МАЛІ АРХІТЕКТУРНІ ФОРМИ

Фонтани

Фонтани в Києві мають відповідати наступним вимогам:

1. Санітарна безпека. Вода, що циркулює у фонтані, повинна проходити належне очищення.
2. Економічність. Не припустимо влаштовувати фонтани, що працюють без циркуляції води
3. Естетичність. Фонтани повинні бути яскравими художніми домінантами міських куточків для відпочинку та мати естетичний вигляд цілодобово та протягом усього року.

Рекомендовано встановлювати пішохідні світлові (світломузичні) фонтани з системою очищення води, що циркулює.

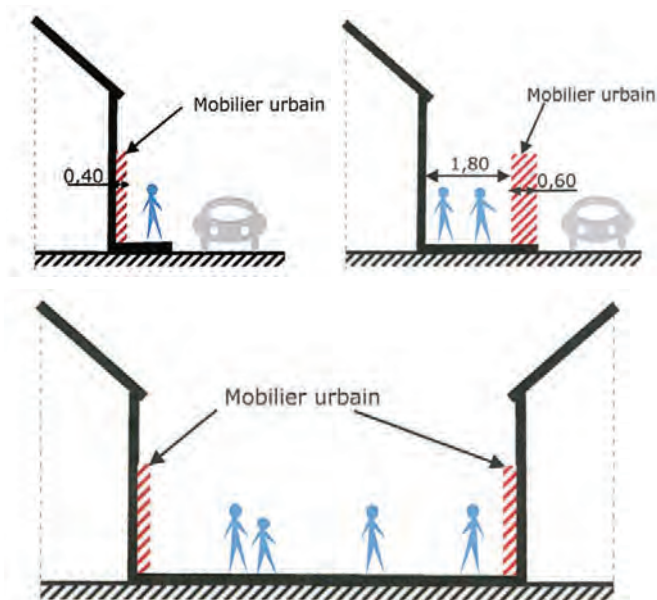


ВУЛИЧНІ МЕБЛІ

ПРИНЦИПИ РОЗМІЩЕННЯ

● Зони розміщення

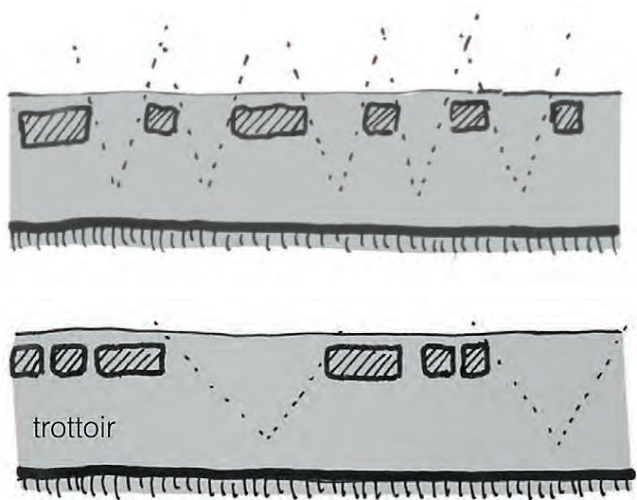
При розташуванні об'єктів благоустрою необхідно виходити з позиції їхнього найменшого впливу на рух пішоходів. Вуличні меблі повинні не заважати та дратувати пішоходів своїм незручним розташуванням. Треба мати на увазі, що на комфортне сприйняття прогулянки та міста у цілому негативно впливають постійні перешкоди, бар'єри та звуження проходів на шляхах. Всю територію вулиці потрібно сприймати, як єдиний простір, відводячи для об'єктів спеціально виділені зони.



Принципова схема розміщення зон для вуличних меблів

● **Об'єднання об'єктів**

Окремі об'єкти необхідно об'єднувати та створювати зональні блоки. Це дозволить запобігти монотонній розбивці вуличного простору та створити видові зони необхідної величини.



Принципова схема групування міських меблів



Приклад вдалого розміщення вуличних меблів

● **Візуальна чистота**

Необхідно слідкувати за візуальною чистотою простору. Вулиця може бути привабливою і без високої активності на ній. Важливо звертати увагу на якісні матеріали вуличних поверхонь, історичні об'єкти, від-

крите поле огляду. Всі ці елементи впливають на якість навколишнього простору. Об'єкти благоустрою не повинні руйнувати цілісний образ вулиці, не порушувати масштаб вулиці чи закривати вид.



● Стильова єдність

Не рекомендується стилізувати об'єкти, виходячи з вподобань окремих людей. З часом накопичення подібних розрізнених в стильовому плані об'єктів призведе до погіршення візуальної естетики міста. Рекомендується встановлювати **якомога нейтральніші та простіші об'єкти**. Одним з можливих варіантів дотримання однорідності є використання однієї кольорової гамми в оздобленні вуличних меблів. В такому випадку навіть при розрізнених стильових особливостях окремих об'єктів вони не будуть контрастувати один з одним.



● Комфорт пішоходів

Розташування вуличних об'єктів необхідно регулювати. Інакше неминуче враження безладу, який може збити з напрямку, дезорієнтувати пішохода або ускладнити його розуміння місцезнаходження. Всі елементи необхідно розташовувати згідно основних вуличних осей, створюючи окремі групи та не перешкоджаючи руху.



● **Безперервний шлях**

Необхідно організувати простір вулиці таким чином, щоб розташування об'єктів не порушувало безперервний рух пішохода. Відчуття комфорту від простору складається завдяки легкості переміщення з однієї точки в іншу. Відсутність прямої дороги, необхідність постійно обходити вуличні об'єкти та змінювати напрямок псує відчуття задоволення та комфорту.

ПОГАНО



ДОБРЕ



Достатня кількість місця для проходу на тротуарі в Берліні

ВИДИ МІСЬКИХ МЕБЛІВ

● **Велосипедна стійка**
(див. бібліотека елементів)

Велосипедні стійки забезпечують парковку велосипедів на вулиці. Їх необхідно розміщувати поруч із велосипедними доріжками або проїжджими частинами дороги. Сійки бажано групувати та створювати паркувальні зони.



Дизайн велопарковки





Приклад реалізації навісу над велопарковкою в Нью-Йорку

● **Навіс над велопарковкою**

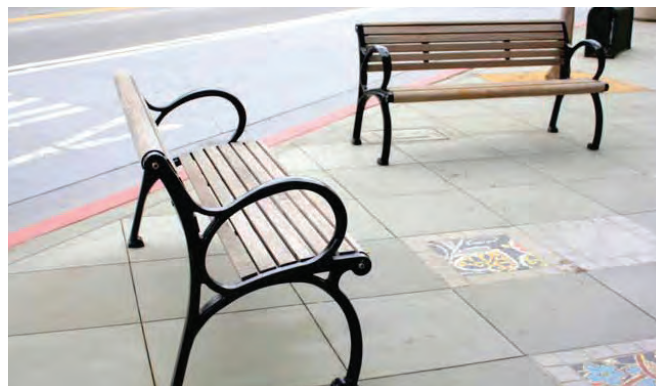
Щоб забезпечити кращий захист для припаркованих велосипедів, бажано влаштовувати «велосипедні навіси» для захисту від опадів. Велосипедні парковки бажано робити в єдиному стилі з іншими об'єктами, які використовують навіси, наприклад, автобусними зупинками.

● **Зупинковий павільйон (див. бібліотека елементів)**

Зупинкові павільйони дають можливість пасажиром громадського транспорту захиститись від непогоди та спланувати власний маршрут. Повинні розміщуватись обабіч проїжджої частини. В дизайні бажано використовувати прозорі конструкції, аби не закрити огляд пішоходам.



Приклад реалізації зупинкового павільйону в Нью-Йорку



● **Лави**

Міські лави створюють комфортне та активне середовище, де мешканці можуть відпочити, поспілкуватись або почитати на вулиці. Розміщувати їх необхідно в затіненій зоні з видовими панорамами. Якщо дозволяє ширина тротуару, то їх можна розміщувати перпендикулярно до проходу.

● **Газетний кіоск**

Газетні кіоски повинні бути частиною єдиної мережі вуличних меблів в місті. Їхнє розташування на тротуарі підпорядковується загальним принципам розміщення міських об'єктів у вуличному просторі. Важливо, щоб дизайн кіосків відповідав єдиному стилю вуличних об'єктів.



Приклад реалізації газетного кіоску в Нью-Йорку



Приклад реалізації громадського туалету в Нью-Йорку

● Громадський туалет

Вуличні вбиральні займають важливе місце в створенні комфортного міського середовища. Дизайн громадських туалетів варто узгоджувати з загальним дизайном міських об'єктів вуличного простору. Особливу увагу слід приділити відповідності зі схожими за габаритами об'єктами, такими, як автобусні зупинки та навіси для велопарковок.

● Урна для сміття

Наявність урн для сміття на вулицях міста в достатній кількості – це суттєвий вплив на загальне сприйняття вулиці та на комфорт громадян. За відсутності урн або за відсутності їхнього обслуговування тротуари швидко наповнюються сміттям, що негативно впливає на естетичне задоволення від користування містом. Необхідно розміщувати достатню кількість урн біля основних громадських місць та пішохідних шляхів. Їхній дизайн повинен відповідати загальним стильовим особливостям вуличних меблів міста.

● Болард

Боларди використовуються насамперед для безпеки пішоходів та обмеження руху автотранспорту тротуаром.

Продуманий дизайн та їхнє розташування додає характерності вулиці та визначає пішохідні зони. Боларди з можливістю їх пересування або демонтажу рекомендується розташовувати на постійних або тимчасових проїздах. Дизайн стовпчиків повинен бути узгоджений з іншими елементами вулиці. Вздовж лінії статичних стовпчиків повинні також знаходитись боларди з можливістю їх прибирання, щоб надати проїзд аварійному транспорту.



Урна для сміття



Боларди

Арт-об'єкти у міському середовищі

Арт-об'єкт – об'єкт мистецтва. Має насамперед художню цінність. Арт-об'єкти, що створюються безпосередньо у міському середовищі та мають соціальну тематику та ідею, об'єднують у єдину течію – стріт-арт (англ. street art – вуличне мистецтво). Яскравим прикладом може стати один з найпоширеніших видів цього мистецтва – графіті, настінне малярство, написи та малюнки на зовнішніх стінах будівель, на парканах, мостах та інших спорудах. Стріт-арт давно набув популярності у всьому світі. У таких містах, як Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Барселона, Париж і Амстердам, вуличній творчості свого часу відвели так звані «законні стіни і двори». У Лондоні уряд займається фінансуванням масштабних соціальних арт-проектів, тут графіті – це спосіб реклами і пропаганди.

Стріт-арт чи вандалізм?

Малюнки, зображення та написи на фасадах будинків, залізобетонних парканах, асфальті та інших поверхнях міської власності не можуть вважатися стріт-артом у випадках, якщо:

- виглядають неестетично;
- мають аморальний зміст;
- не вписуються в архітектурну композицію;
- виконані на об'єкті, що має історико-культурне значення.

Прийоми художнього оформлення можуть вважатися стріт-артом за умови, якщо вони:

- реорганізують простір та збільшують його соціокультурну значимість;
- створюють цільний образ;
- виконують соціально-педагогічну та психолого-естетичну функції, допомагаючи, зокрема, зняти психологічну напругу мешканців урбаністичного простору.



Розпис на тротуарі



Пейзажна алея





Монументальний живопис застосовується для «вуалювання» архітектури



ВИДИ МІСЬКИХ АРТ-ОБ'ЄКТІВ

Відокремлюють такі види міських арт-об'єктів:

- монументальний живопис;
- графіті;
- інсталяції;
- окрема скульптурна композиція.

● Монументальний живопис

Розпис виконується на оштукатурених поверхнях фасадів, які не мають жодних виразних елементів декору та віконних отворів. За умови погодження з власником (балансоутримувачем) об'єкту благоустрою, на якому планується виконання твору та внесення змін до паспорту фасаду.

Монументальний живопис на стінах будинків можна поділити на такі типи:

- декорування фасаду за рахунок розпису;
- імітація простору – навмисне створення ефекту відсутності стіни;
- використання фасаду в якості полотна для живопису.

Мета монументального живопису – органічне поєднання з об'єктом архітектури, як результат – створення закінченого об'єкту міського середовища.



● Графіті

Графіті - це порівняно новий напрямок у створенні зображень на поверхнях архітектурних об'єктів (фасади будинків, паркани, гаражі, веранди, асфальтове покриття і тощо). Виконується як в стандартній техніці – аерозольним балончиком з фарбою, так і з світлодіодів, пряжі, тканини, об'ємних елементів. Складні композиції графіті містять не тільки сюжети, а й шифри, гіпертексти і підтексти. Графіті можуть бути цікавою деталлю вулиць та дворів міста, однак слід розрізняти професійні графіті і вандалські написи та малюнки.

● Тривимірний стріт-арт

Тривимірний стріт-арт – різновид графіті, що виконується на горизонтальній або вертикальній поверхні маркерами, аерозольним балончиком з фарбою або навіть крейдою. Це художні роботи на міських вулицях, які з певного кута зору створюють оптичну ілюзію, дозволяють відчувати ефект тривимірного простору.

● Інсталяція

Інсталяція – художня техніка, у якій використовуються тривимірні об'єкти. Завдяки прийому інсталяції створюються самоцінні символічні декорації. Зазвичай це просторові композиції з різних предметів, що об'єднані за змістом і територіально в єдине ціле.

Інсталяції інтерактивні, глядач є безпосереднім учасником композиції, він не споглядає інсталяцію відсторонено, як картину, а опиняється всередині неї.

Архітектурні об'єкти в таких творах можуть виконувати роль простору для організації видовища або бути його учасниками.



ЕЛЕМЕНТИ ОЗЕЛЕНЕННЯ

● Переваги озеленення на вулицях

Розміщення зелених насаджень на вулицях дає суттєві переваги. При цьому значно більшу користь приносять рослини більших розмірів, насамперед це стосується дерев.

За висотою дорослі дерева поділяються на малі (до 10 м), середні (10-15 м), та великі (понад 15 м). В місті потрібно першочергову увагу приділяти висадці саме великих дерев.

Усі рослини:

- нейтралізують двоокис вуглецю і пил з повітря;
- обмежують ефект «теплого шатра» над містом і зменшують витрати енергії, пов'язані з температурою повітря;
- оптимізують роботу зливової каналізації;
- зменшують вуличний шум (що добре впливає на здоров'я і психологічний стан містян);
- створюють природне середовище для життя тварин і птахів;

Користь значно збільшується зі збільшенням розмірів рослин

- візуально звужують вулицю, змушуючи водіїв зменшувати швидкість, тим самим підвищуючи безпеку руху;
- покращують зовнішній вигляд вулиці (що приваблює клієнтів для місцевого бізнесу);
- збільшують вартість нерухомості на прилеглих територіях.

Рекомендується розміщувати рослини всюди, де це дозволяють умови і де є можливість забезпечення їх належним доглядом.

На територіях з великою площею заощених поверхонь, високою щільністю забудови і підземних комунікацій потрібно застосовувати мобільні і компактні прийоми озеленення.

Під час вибору видового складу зелених насаджень треба звертати увагу на кліматичні та мікрокліматичні умови території. Крім цього, при формуванні ландшафтів потрібно враховувати існуюче техно- та антропогенне навантаження на територію з подальшою мінімізацією цього впливу за рахунок рекреаційних властивостей рослин.



Знесення та пересадження дерев, чагарників, газонів, квітників здійснюються лише у разі наявності спеціального дозволу (ордера) та акту обстеження зелених насаджень (дерев, чагарників, газонів).

Зелені насадження (дерева або чагарники), знесені під час реконструкції та будівництва нових будівель та споруд, мають бути компенсовані (компенсаційне озеленення). Місто мусить мати стандарт озеленення (посібник). Заміна чи посадка нових дерев повинна відбуватися згідно проекту довгострокового плану озеленення міста.

● Вимоги до розміщення елементів озеленення

Дерева та інші рослини не мають обмежувати видимість на перехрестях для водіїв, велосипедистів і пішоходів.

На усіх перехрестях дерева і будь-які рослини, що можуть вирости вище 60 см, потрібно розміщувати не ближче, ніж 10 м від краю проїжджої частини на перпендикулярній вулиці, таким чином, щоб не перешкоджати видимості світлофорів, дорожніх знаків чи сигналів учасників руху. На розділювальній смозі дерева необхідно розміщувати не ближче, ніж 10 м від перехрестя.

Розміщення дерев і інших рослин на вулицях безпосередньо впливає на безпеку і вартість обслуговування. Висаджені на вулицях рослини не мають розростатися на тротуар і проїжджу частину за межами посадкової ями за винятком крони дерев. Гілки зелених насаджень, якщо вони ростуть над пішохідною доріжкою, мають бути не нижче, ніж 2,5 м.



Золотоворітський сквер в м. Києві

Об'єкти дрібнороздрібної торгівлі, побутового обслуговування і харчування, зупинкові павільйони, туалетні кабінки тощо та елементи інженерного потрібно розміщувати не ближче, ніж 3 м від стовбура дерева, при цьому дерева мають бути з компактною кроною.

Мінімальна відстань від стовбура дерева до вуличного обладнання має бути: для невеликих дерев – 0,6 м, для великих – 0,8 м.

Необхідно брати до уваги перешкоди, що розміщені вище чи нижче рівня землі: вуличне обладнання, колектори, підвали, льохи, сховища та інші підземні споруди, що можуть обмежити можливості ділянки для розміщення рослинності. Зокрема, не слід висаджувати дерева безпосередньо над теплопровідними, водопровідними і каналізаційними магістралями.

● Утримання і обслуговування

Під час проектування зон розміщення зелених насаджень, потрібно передбачити необхідний простір навколо рослин для їх обслуговування (наприклад, простір для стежок у зоні висадки дерев). Слід також брати до уваги частоту обслуговування рослин і необхідні для цього навички робітників.

Необхідно залишати простір між групами рослин для їх обслуговування



● Посадкові ями для дерев

Спеціально облаштовані місця для висадки дерев, які дозволяють висаджувати на вулицях дерева і інші рослини, широко використовуються у місті і мають розміщуватися на тротуарах там, де це можливо.

ПРОЕКТУВАННЯ

При розміщенні посадкових ям на тротуарах слід залишати вільним прохід завширшки мінімум 2,5 метри для ділянок з інтенсивним рухом пішоходів і завширшки мінімум 1,5 м для ділянок з низкою інтенсивністю пішогодного руху (посадкова яма має бути не більшою, ніж 50% загальної ширини тротуару).

Де це можливо, слід використовувати поєднані посадкові ями замість окремих, щоб збільшити простір для коренів і обсяг утримуваної дощової води.

Потрібно висаджувати різні породи дерев у межах одного кварталу, щоб уникнути захворювання рослин. Перевагу слід надавати породам з найбільшою кроною, яку дозволяють умови розміщення.

Мінімальна дистанція між стовбурами дерев складає 7 м і залежно від породи дерев і місцевих умов може до-

Приклад використання водопроникного покриття у місцях, де рух пішоходів інтенсивний



сягати 12 м – якщо існуючі сусідні дерева мають велику крону. Дещо менша дистанція між стовбурами можлива, якщо дерева висаджуються у поєднані посадкові ями або якщо використовуються породи з малими кронами. Площа відкритого ґрунту довкола рослини має бути максимально можливою, щоб корені дерева отримували більше води і повітря. Якщо рух пішоходів інтенсивний, потрібно використовувати спеціальні водо- і повітропроникні матеріали для захисту посадкової ями.

Рекомендується використовувати невисокі вертикальні огорожі (висотою не менше ніж 0,9 м, діаметром не менше, ніж 0,8 м в залежності від віку, породи дерева та інших характеристик).

Не бажане використання горизонтальних пристовбурних решіток, які укладаються в одному рівні з тротуаром та вертикальних решіток, що огортають стовбур дерева). Не можна висаджувати інші рослини у зоні кореневої грудки нового дерева або у межах 1 м від стовбура існуючого дерева.

ПРОЕКТУВАННЯ

Розмір окремих посадкових ям може змінюватися залежно від умов розміщення і має бути якомога більшим.

Окрема посадкова яма для дерев - не поєднана з іншими, яма, у яку висаджується дерево



Для захисту окремих посадкових ям слід використовувати невисокі (45-60 см заввишки) вертикальні огорожі, розміщені по периметру посадкової ями на відстані 45 см від краю проїжджої частини. Також ближче до краю проїжджої частини можна встановлювати тристоронні огорожі, відкриті з боку проїжджої частини.

ПЕРЕВАГИ ПОЄДНАНИХ ПОСАДКОВИХ ЯМ

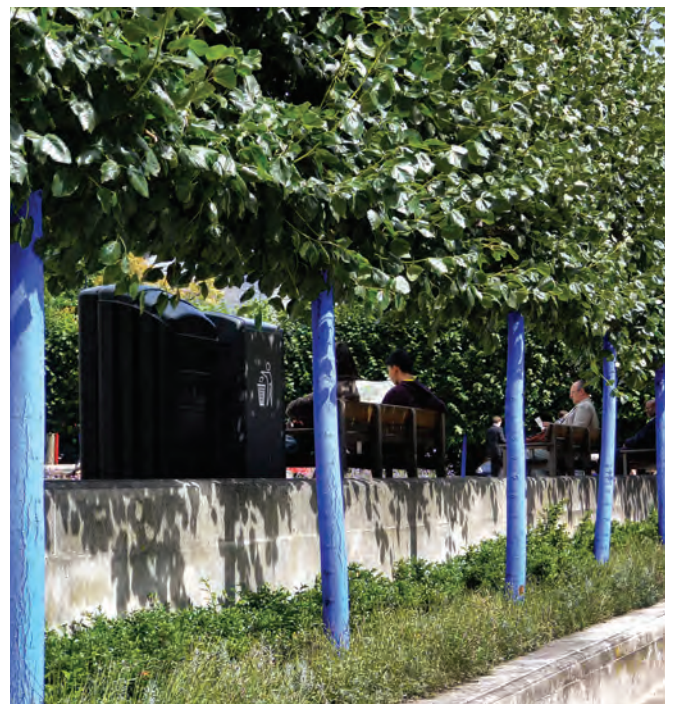
Дають більше місця для коренів дерев, ніж окремі посадкові ями, що покращує здоров'я і підвищує стійкість дерев.

Завдяки більшій кількості ґрунту поєднані посадкові ями утримують більше дощової води.

ПРОЕКТУВАННЯ

Де це можливо, рів з поєднаних посадкових ям має залишатися не замощеним, що покращить здоров'я коренів рослин. У місцях, де необхідно організувати доступ пішоходів до краю проїжджої частини і на ділянках з вузьким тротуаром, між деревами можна використовувати мощення, яке дозволяє воді проникати у ґрунт.

Поєднані посадкові ями для дерев – декілька посадкових ям, поєднаних між собою ровом, щоб збільшити простір для коренів і обсяг утримуваної дощової води



9. Механізми управління

МЕХАНІЗМИ УПРАВЛІННЯ

У цій главі описується, як зароджуються міські проекти з переоблаштування міського простору, як вони мають бути сплановані і реалізовані.

В місті реалізуються два види проектів: «капітальний ремонт» і «будівництво, реконструкція». Проекти з капітального ремонту зазвичай стосуються ремонту дорожнього полотна, санації дерев тощо. Зазвичай вони ініціюються співробітниками Департаменту транспортної інфраструктури або Департаменту міського благоустрою та охорони природного середовища та розробляються на замовлення відповідних комунальних підприємств (далі - КП), а реалізуються підрядними організаціями або відповідними КП.

Проекти з будівництва, реконструкції мають набагато більший вплив на міське середовище. Вони можуть бути ініційовані як Департаментом містобудування та архітектури, так і Департаментом транспортної інфраструктури за участі широкого кола експертів та консультантів та залученням громадськості, мешканців прилеглих територій та місцевих бізнесів. Реалізуються такі проекти підрядниками, які визначаються через процедуру державних закупівель або із джерел, не заборонених законодавством (інвестиції – за процедурою інвестиційних конкурсів, або меценатські внески).

Проекти з капітального ремонту фінансуються із видатків місцевого бюджету, які зафіксовані в Програмі соціально-економічного розвитку міста Києва на поточний рік (далі – ПСЕР). Проекти з будівництва, реконструкції фінансуються або з місцевого бюджету (ПСЕР) або із залученням субвенцій з державного бюджету України (форма грошової допомоги місцевим бюджетам із державного, яка призначена для конкретно визначеної цілі/цілей) для найбільш важливих проектів з огляду на особливий статус Києва як столиці України.

	Проекти з капітального ремонту	Проекти з будівництва, реконструкції
Елементи	Дорожня навігація, маркування, знаки, роботи із мощення (утворення островків безпеки), вуличні меблі, озеленення, стріт-арт. Без втручання «під землю».	Немає обмежень. Проект може включати в себе повну реконструкцію, модернізацію та / або переміщення підземної інфраструктури, освітлення, міські елементи на постійній основі, озеленення.
Джерело фінансування	Переважно за рахунок міста	Переважно за рахунок міста, іноді із залученням субвенцій з державного бюджету, іноді із залученням інвестиційних коштів або меценатських внесків
Бюджет	Немає обмежень	Від 800 000 грн.
Терміни реалізації	1-2 років	мінімум 2 роки
Координація із виконавчим органом з містобудування та архітектури та охорони навколишнього середовища, охорони історико-культурної спадщини	Не потрібно	Необхідно, щоби уникнути негативних наслідків для навколишнього середовища. Удосконалення проекту має бути можливим, реалізуючи підвищення КПД і економію коштів. Це може вплинути на графік реалізації проекту
Взаємодія з іншими установами	При втручанні у зони зелених насаджень необхідне погодження із департаментом міського благоустрою, при роботі на цінних історичних міських територіях – погодження із Управлінням охорони культурної спадщини Проект має бути розглянутий громадськими організаціями, які фахово дотичні до проблематики проекту, а також такими, які захищають права маломобільних груп населення.	При втручанні у зони зелених насаджень необхідне погодження із департаментом міського благоустрою, при роботі на цінних історичних міських територіях – погодження із Управлінням охорони культурної спадщини та у випадку робіт на території пам'ятки національного значення – з державним органом з охорони культурної спадщини. Проект має бути розглянутий громадськими організаціями, які фахово дотичні до проблематики проекту, а також такими, які захищають права мало мобільних груп населення.
Координація	У випадку робіт, пов'язаних із створенням об'єкту мистецтва в міському просторі має бути розгляд проекту Департаментом містобудування та архітектури та Департаментом культури.	У випадку робіт, пов'язаних із створенням об'єкту мистецтва в міському просторі має бути розгляд проекту Департаментом містобудування та архітектури та Департаментом культури.
Термін придатності (життєвий цикл реалізованого проекту)	Департамент транспортної інфраструктури	Департамент містобудування та архітектури за участі Департаменту суспільних комунікацій, інші структурні підрозділи КМДА
Подальші кроки	Без обмежень	Мінімум 5 років
Планування	Додаткові роботи можуть бути здійснені в оперативному порядку	Не мають бути здійснені інші капітальні роботи ще мінімум 5 років після втілення проекту
Проектування (замовник)	Департамент транспортної інфраструктури	Департамент містобудування та архітектури або Департамент транспортної інфраструктури
Реалізація	Департамент транспортної інфраструктури	Департамент містобудування та архітектури, Департамент транспортної інфраструктури, інші структурні підрозділи КМДА, районна в м. Києві державна адміністрація
	Департамент транспортної інфраструктури	Департамент житлового забезпечення та будівництва

Вступ

Участь громадськості

Ініціатор (координатор) проекту має максимально залучати місцеві спільноти мешканців при реалізації будь-якого проекту, який стосується питань безпеки або змін в місцевій транспортній мережі. Участь мешканців та підприємств допомагає ініціатору врахувати характер і потреби конкретних районів в процесі розробки проекту. У той час як відділи ініціатора, які управляють проектом, беруть участь у взаємодії зі спільнотами, районні державні адміністрації мають вести постійний діалог з мешканцями на тему проекту.

Районні адміністрації уповноважені регулярно зустрічатися з громадською радою проекту, що складається з обранців від місцевих спільнот, виборних осіб від ОСББ, ОСН, представників місцевих бізнесів та підприємств, інших громадських організацій, які опікуються даною територією та всіх зацікавлених сторін, обговорюючи коло питань від реорганізації паркувальних місць до великих інфраструктурних проектів. Такі зустрічі проводяться у районній адміністрації, чи в місцевій школі або в інших приміщеннях на ділянці проектування для розгляду конкретних проблем дорожнього руху та інших питань з реалізації проекту. Крім того, ініціатор проекту має повідомити виборних осіб у кожному великому проекті і представити проект громадській раді до початку його втілення.

Ініціатор проекту корегує роботи із населенням, щоб врегулювати обсяг, розмір, складність і величину потенційних впливів кожного з проектів. Процес взаємодії є не одиничним, ініціатор проекту має модифікувати проекти, і це має бути засноване на зворотному зв'язку зі спільнотою. Для деяких проектів з будівництва, реконструкції місцеве співтовариство та установи також можуть бути залучені в партнери із технічного обслуговування і активно залучати широку громадськість.

Посібники та правила

Ініціатор проекту має сформулювати фази реалізації проекту (план-графік, дорожню карту) та спланувати його реалізацію. Він має керуватися наявними законодавчими та нормативними актами національного та місцевого рівня, посібниками та рекомендаційними матеріалами, інженерними практиками, описаними в ДБН та СНіП, зокрема і цим «Посібником з вуличного дизайну».

Планування має відбуватися з урахуванням транспортної схеми міста для забезпечення мобільності та розвитку економіки міста. Планування має бути «живим» процесом, придатним до змін з огляду на врахування інтересів різних зацікавлених сторін. Для аналізу змін у транспортних потоках в місті бажано використовувати аналіз через транспортне моделювання.

Головними критеріями при плануванні проекту мають бути безпека та врахування інтересів спільноти.

- безпека
- рівень транспортного обслуговування
- якість повітря
- фази будівництва та їх вплив / значення
- мобільність пішоходів і велосипедистів
- доступність
- мережі
- використання парковок
- доставка товарів
- транзитні автобуси
- особливості місцевої спільноти
- потенціал громадських просторів
- дощова каналізація та фільтрація води
- зелені насадження
- естетична привабливість
- тимчасові та постійні об'єкти мистецтва
- пріоритети користувачів території

Пропускна спроможність автомобільних доріг залишається одним із важливих пріоритетів при розробці проектів з огляду на те, що автомобільний потік наповнює економіку міста через поживлення зв'язків – торговельних, промислових інтелектуальних тощо.

Процедура погодження

Проекти будівництва та реконструкції мають бути погодженими із структурними підрозділами виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) – Департаментом транспортної інфраструктури (питання мобільності в місті), Департаментом містобудування та архітектури (питання відповідного використання територій) та бажано бути представленими на Архітектурно-містобудівній раді при Головному архітекторі м. Києва або на її художній секції (питання естетичної привабливості, функціональності проекту), Департаментом міського благоустрою та охорони природного середовища (питання екології навколишнього середовища, озеленення), районною в місті Києві державною адміністрацією (питання інтересів місцевої спільноти), а також Управлінням ДАІ в м. Києві (питання безпеки дорожнього руху), Головним управлінням Державної служби надзвичайних ситуацій в м. Києві (питання безперешкодного доступу пожежних автомобілів) та Головним управлінням МВС України в м. Києві (питання фізичної безпеки в громадському просторі).

У випадку розташування ділянки проектування на території об'єктів історико-культурної спадщини місцевого значення – із Управлінням охорони культурної спадщини КМДА (питання впливу на об'єкти історико-культурної спадщини).

При розташуванні ділянки проектування на території об'єктів історико-культурної спадщини національного значення відповідні погодження мають бути пройдені на державному рівні – Міністерство екології України, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Міністерство культури України, Міністерство інфраструктури України, інші.

При розташуванні ділянки проектування на території об'єктів історико-культурної спадщини всесвітнього значення із можливим впливом на відповідні пам'ятки – узгодження має бути проведено із Центром Всесвітньої спадщини (м. Париж).

При фінансуванні із міського / державного бюджетів проектна документація має пройти процедуру державної експертизи в ДП «Укрдержекспертиза».

Якщо проекти ініціюються іншими сторонами (не міськими або державними службами), а інвестиційними кампаніями, меценатами або місцевими громадами планування та проектування має відбуватися в узгодженні з проектами, які наразі планує /реалізує міська влада.

Наприклад, місцеві мешканці хочуть створити парклету. При розробці проекту необхідно було би прояснити – чи не має в планах у міста прокласти тут велодоріжку і т. інше. Таким чином ініціативні проекти будуть частиною цілого. Головним критерієм при розгляді таких проектів має бути безпека.

Прийняття рішень. Рекомендації

Для ефективних перетворень в місті необхідно запровадити можливість врахування ініціатив та побажань мешканців про певні перетворення міських просторів. Наприклад, в США мешканці формують пул проектів, які розглядаються місцевою районною радою та адміністрацією та втілюються потім міською владою на запит мешканців.

В деяких містах світу запроваджену систему формування міського бюджету «Відкритий бюджет», при якій мешканці (приблизно 5 % населення міста) щорічно самостійно формують бюджет (або його «живу» частину) свого міста.

Державно-приватне партнерство

Часто приватні інвестиції так і не знаходять свого вираження в реалізованих проектах через необхідність дотримання складних процедур та відсутність правового регулювання питання. В той же час в Києві багато не окультурених просторів та мало місць відпочинку громадян. Для зимового відпочинку цікавими можуть бути ковзанки, крижані гірки, зимові басейни, місця для зимової рибалки, траси для снігоходів, квадроциклів; для літнього – місця для пікніків, велодоріжки, спортивні майданчики, пляжі тощо.

Завданнями даного розділу є:

- розробка способів, методів та рекомендацій щодо раціонального використання міського простору та максимального залучення громади;
- активізація участі місцевого населення у вирішенні питань місцевого значення;
- мобілізація фінансових та матеріальних ресурсів місцевих інвесторів;
- покращення благоустрою населених пунктів та соціальної сфери перебування населення;
- створення зручного та комфортного міського середовища для всіх громадян, враховуючи маломобільні групи населення;
- залучення громадян для спільного вирішення місцевих проблем.

Аналіз, розробка та опис механізмів управління міським простором та елементами громадських просторів (урбаністичний аналіз)

● Муніципально-приватне партнерство

Закон України «Про місцеве самоврядування» встановлює, що первинним суб'єктом місцевого самоврядування, основним носієм його функцій і повноважень є територіальна громада села, селища, міста. Громадяни України реалізують своє право на участь у місцевому самоврядуванні за належністю до відповідних територіальних громад.

Стаття 6 Закону України «Про столицю України – місто-герой Київ» передбачає, що місцеве самоврядування у місті Києві здійснюється територіальною громадою міста як безпосередньо, так і через Київську міську раду, районні в місті ради (у разі їх утворення) та їх виконавчі органи. Частина 2 статті 8 даного Закону встановлює, що члени громади мають право у встановленому порядку організувати і брати участь у зборах громадян за місцем проживання, ініціювати розгляд у раді будь-якого

питання місцевого самоврядування, створювати органи територіальної самоорганізації населення.

Наразі відсутній простий механізм, який би дозволив члену громади, який забажав, наприклад, поставити у дворі багатоповерхового будинку дитячий майданчик чи зайнятись облаштуванням паркової зони, без перешкод з боку місцевої влади, не кажучи вже про допомогу, реалізувати свої наміри. Деякою мірою ці питання регулюються Законом України «Про державно-приватне партнерство». Так, даним законом регулюються питання інвестицій в існуючі, створювані чи придбані об'єкти комунального майна. Також виникають конфлікти з іншими членами територіальної громади стосовно таких ініціатив.

Закон передбачена єдина як для державного, так і комунального майна, досить складна процедура реалізації співробітництва органів місцевої/державної влади та приватних партнерів, яка складається з наступних етапів:

1. Пропозиція про здійснення державно-приватного партнерства.
2. Аналіз ефективності здійснення державно-приватного партнерства.
3. Обґрунтування соціально-економічних та екологічних наслідків здійснення державно-приватного партнерства.
4. Прийняття рішення про здійснення державно-приватного партнерства. Рішення про здійснення державно-приватного партнерства щодо об'єктів комунальної власності, проведення конкурсу з визначення приватного партнера та затвердження результатів приймаються місцевими радами.
5. Визначення на конкурсній основі приватного партнера;
6. Укладання відповідного договору.

Втім, як показала практика, така схема роботи є занадто складною і невиправданою. Пріоритетним напрямком розвитку в даній сфері є створення сприятливих умов для трансформації приватних інвестицій в муніципальні проекти. Передумовою цього є спрощення доступу приватних інвесторів до об'єктів муніципальної власності.

Доцільним в перспективі може бути передання функції розгляду пропозицій про здійснення муніципально-приватного партнерства до районних у місті Києві рад, як органу найбільш тісно знайомого з проблемами територіальних громад. Так, основним завданням районних рад буде:

- аналіз наданих пропозицій;
 - розгляд питання на зборах громадян за місцем розташування об'єкта;
 - визначення приватного партнера на конкурсній основі.
- Дане положення обов'язкове до розгляду місцевої ініціативи радою, визначеному в частині 3 статті 9 Закону України «Про місцеве самоврядування»;
- укладання договору на здійснення муніципально-приватного партнерства.

Муніципально-приватне партнерство може знаходити своє вираження у формі контрактів (договорів), наприклад, договори про спільну діяльність, концесії, управління майном тощо.

Основним принципом мають стати рівноправні відносини інститутів громадянського суспільства та органів місцевого самоврядування. Результатом цього для органів місцевого самоврядування буде полегшення залучення приватних інвесторів, задоволення потреби розвитку інфраструктури, підвищення ефективності використання комунального майна при збереженні певного рівня контролю за приватними партнерами з боку органів місцевого самоврядування, скорочення бюджетних витрат на реконструкцію та будівництво необхідних об'єктів. Для приватних партнерів – це можливість безпосереднього розвитку соціальної інфраструктури на спрощеній основі.

Реалізація даної пропозиції потребує внесення змін до наступних нормативно-правових актів:

- Закон України «Про державно-приватне партнерство»;
- Закон України «Про муніципально-приватне партнер-

ство» (на стадії розробки);

- Рішення Київської міської ради від 25 грудня 2008 року N 1051/1051 «Про Правила благоустрою міста Києва»

• Делегування повноважень органам самоорганізації населення

Частина 8 статті 17 Закон України «Про місцеве самоврядування» передбачає, що сільська, селищна, міська, районна в місті (у разі її створення) рада може наділяти частиною своїх повноважень органи самоорганізації населення, передавати їм відповідні кошти, а також матеріально-технічні та інші ресурси, необхідні для здійснення цих повноважень та здійснювати контроль за їх виконанням.

Закон України «Про органи самоорганізації населення» у статті 3 визначає, що орган самоорганізації населення є однією з форм участі членів територіальних громад сіл, селищ, міст, районів у містах у вирішенні окремих питань місцевого значення. Органами самоорганізації населення (ОСН) є будинкові, вуличні, квартальні комітети, комітети мікрорайонів, комітети районів у містах, сільські, селищні комітети.

Одним з основних завдань ОСН є задоволення соціальних, культурних, побутових та інших потреб жителів шляхом сприяння у наданні відповідних послуг.

ОСН створюються з дозволу міської (районної в місті ради) за ініціативою зборів (конференції) жителів (обраної ними ініціативної групи).

ОСН у межах території його діяльності під час його утворення можуть надаватися, серед іншого, такі повноваження:

- вносити у встановленому порядку пропозиції до проектів місцевих програм соціально-економічного і культурного розвитку відповідних адміністративно-територіальних одиниць та проектів місцевих бюджетів;
- організовувати на добровільних засадах участь населення у здійсненні заходів щодо охорони навколишнього природного середовища, проведення робіт з благоустрою, озеленення та утримання в належному стані садиб, дворів, вулиць, площ, парків, кладовищ, братських могил, обладнанні дитячих і спортивних май-

данчиків, кімнат дитячої творчості, клубів за інтересами тощо; з цією метою можуть створюватися тимчасові або постійні бригади, використовуватися інші форми залучення населення;

- організувати на добровільних засадах участь населення у здійсненні заходів щодо охорони пам'яток історії та культури, ліквідації наслідків стихійного лиха, будівництві і ремонті шляхів, тротуарів, комунальних мереж, об'єктів загального користування із дотриманням встановленого законодавством порядку проведення таких робіт.

Фінансовою основою діяльності ОСН можуть бути добровільні внески фізичних і юридичних осіб.

ОСН – це територіальна громада, яка найкраще знає потреби конкретної території та можливості досягнення мети. Надання їм повноважень по благоустрою, озелененню, приведенню в належний стан певних територій може вирішити існуючі проблеми, наприклад, реконструювати старі покинуті будинки та приміщення під вуличні музеї, заклади громадського харчування, спортивні майданчики тощо.

● Ініціативи від громадян

Основне завдання благоустрою громадського простору – створення комфортних умов та роботи та проживання громадян. Природньо, що саме жителям конкретного району або навіть будинку краще знати, що найбільше задовольнить їхні потреби: дитячий майданчик, каток/футбольне поле, спортивний майданчик, місце для ярмарків тощо.

Звернення громадян може бути у формі письмової петиції. За умови підпису, наприклад, понад 50 мешканцями, розгляд звернення можна зробити обов'язковим для органів місцевого самоврядування. Такий механізм має Великобританія.

Крім того, враховуючи сучасні технології, необхідним вбачається прийняття електронних звернень. Доцільним також буде проведення конкурсів на визначення найкращого проекту об'єкту благоустрою, винагородою може стати можливість реалізації проекту.

● Інвестиційні (соціальні) проекти

Чинне в Києві Положення про порядок проведення інвестиційних конкурсів для будівництва, реконструкції, реставрації тощо об'єктів житлового та нежитлового призначення, незавершеного будівництва, інженерно-транспортної інфраструктури міста Києва (надалі – «Положення») визначає порядок підготовки, проведення інвестиційного конкурсу, укладення інвестиційних договорів на залучення інвесторів до фінансування будівництва, реконструкції, реставрації тощо об'єктів житлового та нежитлового призначення, у тому числі соціальної інфраструктури міста, об'єктів незавершеного будівництва, станцій метрополітену, підземних переходів, автошляхів, площ та інших об'єктів на умовах проведення інвестиційного конкурсу.

Інвестиційний конкурс проводиться з метою створення сприятливих умов для провадження інвестиційної діяльності та забезпечення збалансованого економічного та соціального розвитку міста Києва та поповнення бюджету міста Києва.

Завданням інвестиційного конкурсу є визначення на конкурсних засадах юридичної чи фізичної особи, яка забезпечить найкращі умови здійснення інвестиційної діяльності по будівництву, реконструкції, реставрації тощо об'єктів житлового та нежитлового призначення, у тому числі соціальної інфраструктури міста, об'єктів незавершеного будівництва, станцій метрополітену, підземних переходів, автошляхів, площ та інших об'єктів на умовах проведення інвестиційного конкурсу.

Порядок встановлює єдиний порядок проведення інвестиційних конкурсів, в тому числі і для соціальної інфраструктури, втім така складна процедура для важливих соціальних проектів є невиправданою.

Визначення спрощеного порядку проведення конкурсів на реалізацію соціальних проектів є актуальним. Такі проекти мають бути спрямовані на надання соціальних послуг людям з інвалідністю, багатодітним сім'ям, сім'ям, в яких виховуються діти-сироти та діти з інвалідністю, а також самотнім непрацездатним і літнім городянам. Першочерговими напрямками можуть стати

надання транспортної соціальної послуги для осіб з інвалідністю 1-ї та 2-ї груп з порушеннями опорно-рухового апарату; надання послуги супроводу для осіб з ураженням зору і слуху.

- **Єдина організація (установа), що управляє міським простором**

Важливою передумовою гармонійного розвитку міського простору є єдиний центр координації, який управляє всіма процесами розвитку інфраструктури міста та несе відповідальність за результати своїх дій. Наразі існує ситуація, коли балансоутримувачами одного проекту є декілька організацій (Київавтодор, Київська міська рада, ЖЕК), що ускладнює реалізацію проектів. Наділення повноваженнями одного суб'єкта дозволить упорядкувати існуючі об'єкти та виявити необхідність нових.

Найпершим завданням є зонування міського простору за функціями, які вони мають виконувати: спортивні зони, зони відпочинку, сезонні зони (для облаштування ялинки, місця для запуску феєрверків, виставок, ярмарок). Необхідним є визначення можливого застосування вільних місць з урахуванням громадської думки. Наступним кроком є створення online-карти, яка міститиме інформацію про існуючі об'єкти інфраструктури та відомості про зони міського простору. Це дозволить громадянам обирати об'єкти за своїми інтересами, а інвесторам знайомитись з пріоритетними напрямками розвитку міста. При цьому дорадчим органом при цьому суб'єкті може бути рада по розробці міського простору, яка складається в тому числі з представників громадськості.



Територія колишнього заводу металокопонування під час проведення МАФ CANactions. Фото: Андрій Михайлов

● Практичні кроки з залучення громади



Фестиваль міських проєктів «PRO місто» 2015

29-31 травня 2015 року в Києві вперше відбувся фестиваль міських проєктів «PRO місто». Місія фестивалю – бути майданчиком для діалогу і взаємодії всіх, хто має кращі ідеї про перетворення Києва на місто, комфортне для всіх, та готовий втілювати їх у життя. Учасниками фестивалю стали представники міської влади, громадські активісти, експерти та просто кияни. Програма фестивалю складалася з презентацій, лекцій та виставки у конференц-центрі та воршопів, майстер-класів, презентацій і розважальних заходів просто неба.

За три дні фестивалю його відвідало близько 3 тис. осіб та взяли участь понад 70 громадських організацій. На конференції виступили 67 спікерів та лекторів з України, Польщі, Німеччини, США, Грузії. За ініціативо громадськості, вирішено зробити фестиваль «PRO місто» щорічним та створити Urban Hub – місце для постійної співпраці активістів та представників міської влади задля розробки та реалізації інноваційних міських проєктів.

В рамках фестивалю «PRO місто» відбувся відкритий конкурс на кращий міський стартап «Best Urban Social Startup». Метою конкурсу є визначення та подальша підтримка кращих проєктів на стадії ідеї, які вирішують конкретні проблеми міського життя, використовують ІТ-складові, відповідають на актуальний суспільний запит та спрямовані на покращення громадського простору Києва. Проєкт-переможець буде впроваджений протягом року за підтримки міської влади та спонсорів.

10. Участь міської громади в облаштуванні міського простору

РОЗРОБКА МЕХАНІЗМІВ УЧАСТІ МІСЬКОЇ ГРОМАДИ В ОБЛАШТУВАННІ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ

● Опитування (Інтернет)

Online-технології дозволяють забезпечити швидкий малозатратний та з великою кількістю респондентів спосіб отримання громадської думки. При цьому можливі різні варіанти опитування:

- на сайті суб'єкта, що управляє міським простором або на супутніх сайтах;
- анонімно або з зазначенням контактної інформації;
- щодо конкретного проекту об'єкту благоустрою або для визначення пріоритетних напрямків розвитку простору.

● Краудфандинг

Це одна з форм створення об'єктів простору натовпом. Основна ідея полягає у фінансуванні будівництва/реконструкції об'єкту за рахунок коштів «донорів», результатом чого стає досягнення позитивного ефекту загальними зусиллями. Відомим прикладом реалізації цього методу є будівництво пішохідного мосту в центральній частині Роттердаму. За ініціативи архітектурної студії ZUS міст з'явився на 30 років раніше строку запланованого владою. В результаті було побудовано 350-метровий пішохідний дерев'яний міст, який став незамінним помічником місцевих мешканців. Історія виникнення моста Luchtsingel – це яскравий приклад успішного застосування технології краудфандингу (англ. Crowdfunding, буквально – «фінансування натовпом»). Архітектори вирішили вдаватися до цього методу, що стає все більш популярним, і звернулися до населення з пропозицією самостійно зібрати гроші на необхідний району міст. Фактично кожен бажаючий міг заплатити за один з 17 000 модулів, потрібних для його будівництва. Проста система на сайті пропонувала обрати один з варіантів – від однієї дощечки вартістю 25 євро до цілого фрагмента моста вартістю 1250 євро. Оплатити їх можна було в режимі online.

● Ініціативи від громади

Даний механізм вже згадувався вище та може бути реалізований у вигляді письмових та online-звернень. Ініціаторами можуть виступати як потенційні інвестори, архітектори, реалізатори проектів, так і мешканці, які висловлюють своє бачення розвитку простору.

Представники міської громади та місцеві мешканці обов'язково мають залучатися до обговорень широкого кола питань, які стосуються просторового розвитку міста є набагато ширшим. Це – облаштування дворів та прибудинкових територій, зручних для мешканців; формування просторів площ; розвиток парків, скверів та озеленених територій; художнє оформлення фасадів, встановлення паркових скульптур та пам'ятників.

● Залучення меценатів

Найменування «меценат» походить від імені Гая Цильнія Меценату (Maecenas) – першої людини, яка створила парк у Римі та подарувала його місту у I ст. до н.е.

Київське меценатство має глибоке коріння. Ще за часів Київської Русі князі Володимир Великий і Ярослав Мудрий будували перші християнські храми, продовжили справу гетьмани П.Сагайдачний, І.Мазепа, Д.Апостол. Але справжній бум благодійництва у Києва прийшовся на кінець XIX - початок XX ст. Саме у цей час завдяки родинам Терещенків, Ханенків, Тарновських, Бродських у місті відкриваються музеї, підтримуються осередки культурного життя, будуються лікарні та навчальні заклади, виникають унікальні пам'ятки архітектури, які згодом стають візитівкою Києва.

Сьогодні ми маємо відродити київську традицію меценатства. Нарівні з громадою, меценати мають стати повноцінними учасниками спільного творення міста. Цей серйозний ресурс може бути задіяний насамперед у розвитку громадських просторів та облаштуванні міського середовища.

Зі свого боку, міська влада має розробити новий механізм долучення меценатів до міських проектів, передбачивши різноманітні форми відтворення пам'яті про персональну доброчинність у місті, спростивши погоджувальні процедури й водночас передбачивши як обов'язковий етап відкриті обговорення пропозицій меценатів за участі громади та місцевих мешканців.

● **ОСН, ОСББ та прибудинкова територія**

Закон України «Про об'єднання співвласників багатоквартирного будинку» визначає ОСББ, як юридичну особу, яка створена власниками для сприяння використанню їхнього власного майна та управління, утримання і використання неподільного та загального майна.

Стаття 1 Закону України «Про об'єднання співвласників багатоквартирного будинку» встановлює, що прибудинкова територія – територія навколо багатоквартирного будинку, визначена актом на право власності чи користування земельною ділянкою і призначена для обслуговування багатоквартирного будинку. Основна діяльність об'єднання полягає у здійсненні функцій, що забезпечують реалізацію прав власників приміщень на володіння та користування спільним майном членів об'єднання, належне утримання будинку та прибудинкової території, сприяння членам об'єднання в отриманні житлово-комунальних та інших послуг належної якості за обґрунтованими цінами та виконання ними своїх зобов'язань, пов'язаних з діяльністю об'єднання.

Об'єднання після набуття статусу юридичної особи може прийняти на власний баланс весь житловий комплекс та здійснювати управління ним. В цьому випадку управитель майном відповідає за належну експлуатацію житлового комплексу та забезпечення відповідних умов користування власним, неподільним та загальним майном власників.

Таким чином, використання ОСББ та ОСН може стати гарною альтернативою ЖЕКу та перебрати на себе частину повноважень балансоутримувачів.

11. Рекомендації щодо внесення змін та доповнень до існуючої нормативної бази

РОЗРОБКА РЕКОМЕНДАЦІЙ ЩОДО ВНЕСЕННЯ ЗМІН ТА ДОПОВНЕНЬ ДО ІСНУЮЧОЇ НОРМАТИВНОЇ БАЗИ З МЕТОЮ ПОКРАЩЕННЯ УПРАВЛІННЯ МІСЬКИМ ПРОСТОРОМ ТА УЧАСТІ ГРОМАДИ В ОБЛАШТУВАННІ МІСТА

- **«Правила благоустрою міста Києва» затверджені Рішенням Київської міської ради від 25 грудня 2008 року № 1051/1051**

Правила «морально» застарілі, містять колізійні, недосконалі норми, концептуально неузгоджені з нормативними актами, що були прийняті пізніше, термінологія не відповідає іншим нормативним актам. Необхідна нова редакція.

- **Положення про порядок проведення інвестиційних конкурсів для будівництва, реконструкції, реставрації тощо об'єктів житлового та нежитлового призначення, незавершеного будівництва, інженерно-транспортної інфраструктури міста Києва, затверджене Рішенням Київської міської ради від 24 травня 2007 року № 528/1189**

Передбачена надто складна процедура проведення інвестиційного конкурсу, не врегульована процедура проведення соціальних конкурсів, що суперечить положенням самого нормативно – правового акту, а також Закону України «Про інвестиційну діяльність», який під інвестиціями розуміє всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (дохід) або досягається соціальний ефект. Це позбавляє інвесторів та місто багатьох можливостей, наприклад, меценат не може подарувати місту парк, бо не існує такого механізму.

- **Стандарти даний посібник)**

Даний документ може бути об'єктом стандартизації відповідно до Закону України «Про стандартизацію». Можна надати йому статус регіонального стандарту.

- **Кодекс України про адміністративні правопорушення**

Внести зміни у статтю 152 «Порушення державних стандартів, норм і правил у сфері благоустрою населених пунктів, правил благоустрою території населених пунктів».

- **Закон України «Про інвестиційну діяльність»**

Внести зміни, якими передбачити особливий порядок інвестицій в об'єкти соціальної інфраструктури, гарантії для «соціальних» інвесторів та обов'язок органів місцевого самоврядування вживати заходів для реалізації ініціатив з соціальних інвестицій.

- **Закон України «Про благоустрій населених пунктів»**

Морально застарілий, потребує нової редакції.

- **Закон України «Про об'єднання співвласників багатоквартирного будинку»**

Внести зміни, якими розширити права ОСББ на реалізацію соціальних ініціатив та запровадити контроль за органами місцевого самоврядування щодо впровадження соціальних проектів.

Потрібно розробити порядок залучення громадськості до прийняття рішень в місті в галузі будівництва та благоустрою й затвердити його рішенням Київської міської ради.

12. Термінологія

1. Преамбула

1. *Універсальний (інклюзивний) дизайн* – принцип організації міського середовища, який розглядає місто, як єдиний безбар'єрний простір, доступний абсолютно всім категоріям користувачів без виділення окремих груп.

2. Користувачі міського простору

1. *Громадський простір міста* – це відкриті міські простори: площі, вулиці, парки, пішохідні алеї, сквери, набережні, та усі інші майданчики, які городяни використовують для прогулянок, відпочинку, зустрічей та спілкування.

2. *Користувачі громадського простору* – особи, які проводять діяльність, пов'язану з використанням громадського простору: пішоходи, пасажери громадського транспорту, велосипедисти, водії.

3. *Маломобільні групи населення* – люди, що відчують труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні в просторі. До маломобільних груп населення належать: особи з інвалідністю, люди з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітні жінки, люди похилого віку, люди з дитячими візками тощо.

4. *Засоби інформації* – сукупність носіїв інформації, що забезпечують своєчасне орієнтування у просторі, сприяють безпеці і зручності пересування, а також інформують про властивості середовища життєдіяльності.

5. *Візуальні засоби інформації* – носії інформації у вигляді помітних зором текстів, знаків, символів, світлових сигналів тощо, переданих у тому числі людям із порушенням функцій органів слуху.

6. *Вербальні засоби інформації* – носії інформації (усні та письмові повідомлення), які використовують в якості знакової системи людську мову, тобто систему фонетичних знаків, що включає два принципи: лексичний і синтаксичний.

7. *Тактильні засоби інформації* – носії інформації, що передаються інвалідам по зору і сприймаються шляхом дотику.

3. Етапи трансформації міського простору

1. *Проміжне проектне рішення* – «пілотне» рішення, що дозволяє швидко оцінити переваги та недоліки проекту з перетворення міського простору та у короткі терміни внести необхідні зміни без значних витрат ресурсів (фінансових, трудових та інших).

2. *Комплексна реконструкція громадського простору* – заходи, що передбачають вдосконалення функціонального використання та інженерного обладнання території (перекладання інженерних мереж, системи дренажу та дощової каналізації); організації транспортного і пішохідного руху; розчищення, благоустрою та озеленення території, впорядкування зовнішнього оформлення, реклами, освітлення; можливе розширення тротуарів, переміщення бордюрів, виділення або відокремлення велодоріжок, встановлення елементів уповільнення трафіку та інших.

4. Громадський простір в місті.

Ознаки та характеристики

1. *Рівність у праві використання міського середовища* – характеристика середовища, що передбачає його доступність для людей будь-якого соціального прошарку, віку та стану здоров'я шляхом створення умови для вільного руху пішоходів, велосипедистів та людей з обмеженими можливостями.

2. *Безпека міського середовища (безпечність руху та перебування на вулиці)* – характеристика середовища, що передбачає його доступність, співмасштабність людині, достатню освітленість, розділення пішохідних і транспортних потоків, відсутність перешкод на шляху руху пішоходів, інформаційну наповненість та людність.

3. *Задоволення первісних потреб населення* – формування в місті мережі таких об'єктів вуличного обслуговування першої необхідності, як громадські вбиральні, питні фонтанчики, вуличні заклади швидкого харчування та інших об'єктів, з вільним доступом для всіх груп населення.

4. *Чистота міського середовища* – характеристика середовища, що передбачає регулярне своєчасне приби-

рання та вивезення комунальними службами сміття з вулиць та газонів; доцільне зручне встановлення урн та сміттєвих контейнерів, а також навігаційних покажчиків для інформування населення про їх місце знаходження.

5. *Вулична активність* – різноманітні види діяльності: відпочинок, заняття спортом, спілкування, вуличні ярмарки та фестивалі тощо, які є доступними для всіх соціальних груп населення у громадських місцях (на вулицях, площах, набережних, рекреаційних зонах).

5. Пріоритети в міському просторі

1. *Безбар'єрний простір* – простір без перешкод (бордюрів, сходів, безсистемно розташованих технічних засобів контролю та інших вертикальних перепон), з реалізованим комплексом архітектурно-планувальних, інженерно-технічних, ергономічних і організаційних заходів, що забезпечує його доступність для всіх категорій населення, зокрема, осіб з обмеженими фізичними можливостями.

2. *Громадський (пасажирський) транспорт* – масовий засіб міської мобільності (автобус, тролейбус, метро, трамвай, легкорейковий транспорт, приміська електричка, пором тощо), доступний для обслуговування широких верств населення (за певну плату через придбання спеціалізованих одноразових або проїзних квитків на визначений термін).

3. *Перехоплююча парковка* – майданчик для паркування автомобілів, розташований на під'їзді до центральної частини міста (або на в'їзді до міста) поблизу пересадочних вузлів (залізничних станцій, станцій метрополітену та інших) на шляху прямування населення з місця проживання (як правило, периферійних житлових зон міста) в місця здійснення трудової діяльності. Перехоплююча парковка дозволяє зменшити завантаженість автомобільних доріг міста, звільнивши їх від частини приватного транспорту (завдяки тому, що власник транспортного засобу, залишивши його на парковці, користується громадським транспортом для здійснення поїздки містом та його центральною частиною).

6.1 Вулиці

1. *Вулиці населених пунктів* – смуга міської території, обмежена геодезично фіксованими межами – червоними лініями, яка призначена для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розташованими на ній спорудами – складовими елементами вулиці.

2. *Магістралі безперервного руху* – значні вулиці, які забезпечують транспортний зв'язок між житловими і промисловими районами, а також зі швидкісними дорогами в межах міста; характеризуються безперервним рухом, перетином з іншими вулицями виключно в різних рівнях, можливістю влаштування бічних і місцевих проїздів.

3. *Магістралі регульованого руху* – значні вулиці, які здійснюють транспортний зв'язок в межах міста між житловими промисловими районами і громадськими центрами, а також з магістральними вулицями безперервного руху; характеризуються регульованим рухом, перетином переважно в одному рівні (окремі вузли можуть влаштуватися в різних рівнях), можливістю влаштування бічних і місцевих проїздів.

4. *Вулиці квартальної забудови* – магістральні вулиці регульованого руху з інтенсивним автомобільним рухом у центральній частині міста та сформованій історичній забудові, переважно квартального типу.

5. *Вулиці мікрорайонної забудови* – основні вулиці у житлових мікрорайонах, які характеризуються підвищеною активністю всіх учасників дорожнього руху: великим скупченням автомобілів, наявністю ключових маршрутів громадського транспорту, значними пішохідними потоками та велосипедисти співіснують у просторі вулиці.

6.2 Площі

1. *Міська площа* – це архітектурно організоване, оточене забудовою чи природними об'єктами відкрите середовище громадського призначення, зв'язане з вулицями та проїздами.

2. *Санція зелених насаджень* – лікувально-профілактичні заходи з оздоровлення дерев (розчистка дерев

від хворих, сухих та пошкоджених гілок, впорядкування заростей чагарників тощо).

3. *Інтерактивний майданчик* – майданчик, де створені всі необхідні умови для оволодіння батьками практичних навичок розвитку, виховання і навчання дітей дошкільного віку для подальшого їх застосування у спільній діяльності з дітьми в освітньому процесі та в умовах сім'ї. При цьому вихованці залучені в постановку цілей, планування дій, вибір місця, партнерів, способу реалізації планів, оцінку отриманого результату та особистих досягнень, що дозволяє їм оволодівати способами практичного здійснення різних видів дитячої діяльності.

8.1.3 Пішохідні переходи

1. *Пішохідний перехід* – ділянка проїжджої частини або інженерна споруда (підземний/надземний пішохідний перехід), призначена для руху пішоходів через дорогу, позначений відповідними дорожніми знаками, дорожньою розміткою та пішохідним світлофором.

2. *Напівпідземний пішохідний перехід* – інженерна споруда, виконана у формі напівзаглибленого тунелю (на 1,5 м під землею) та влаштованого над ним підвищення проїжджої частини на 1,5 м для безперешкодного проїзду автомобілів.

3. *Надземний пішохідний перехід* – інженерна споруда, виконана у формі пішохідного мосту, розташованого над проїжджою частиною або залізничними коліями; характеризується більшим рівнем безпеки (порівняно з наземним пішохідним переходом); більш низькою вартістю (у порівнянні з підземним пішохідним переходом), відсутністю необхідності перенесення підземних комунікацій та цілодобового освітлення, складністю в експлуатації для людей з обмеженими можливостями (необхідністю підніматися на 6 м над рівнем проїжджої частини).

4. *Підземний пішохідний перехід* – тунель для безпечного перетинання пішоходами транспортних магістралей (під проїжджою частиною або залізничними коліями), який влаштовують переважно на перехрестях у місцях інтенсивних пішохідних і/або транспортних потоків з метою безпеки руху пішоходів.

5. *Острівець безпеки* – зона по осі дороги, вільна від руху транспорту і використовувана пішоходами, які не встигли безупинно перейти проїжджу частину від тротуару до тротуару. Зазвичай виділяється за допомогою дорожньої розмітки.

13. Інформаційна таблиця. Інтерактивна таблиця з прикладами проектних рішень

В зведеній таблиці приведений перелік необхідних елементів міського дизайну в залежності від типу вулиці, площі, класифікації, основного функціонального призначення та використання.

По вертикалі таблиці приведений перелік вулиць та площ, а також їх коди та наявність історичної забудови.

По горизонталі – перелік елементів дизайну міського простору, які рекомендується використати при проектуванні чи реконструкції даного об'єкту або, навпаки, прибрати.

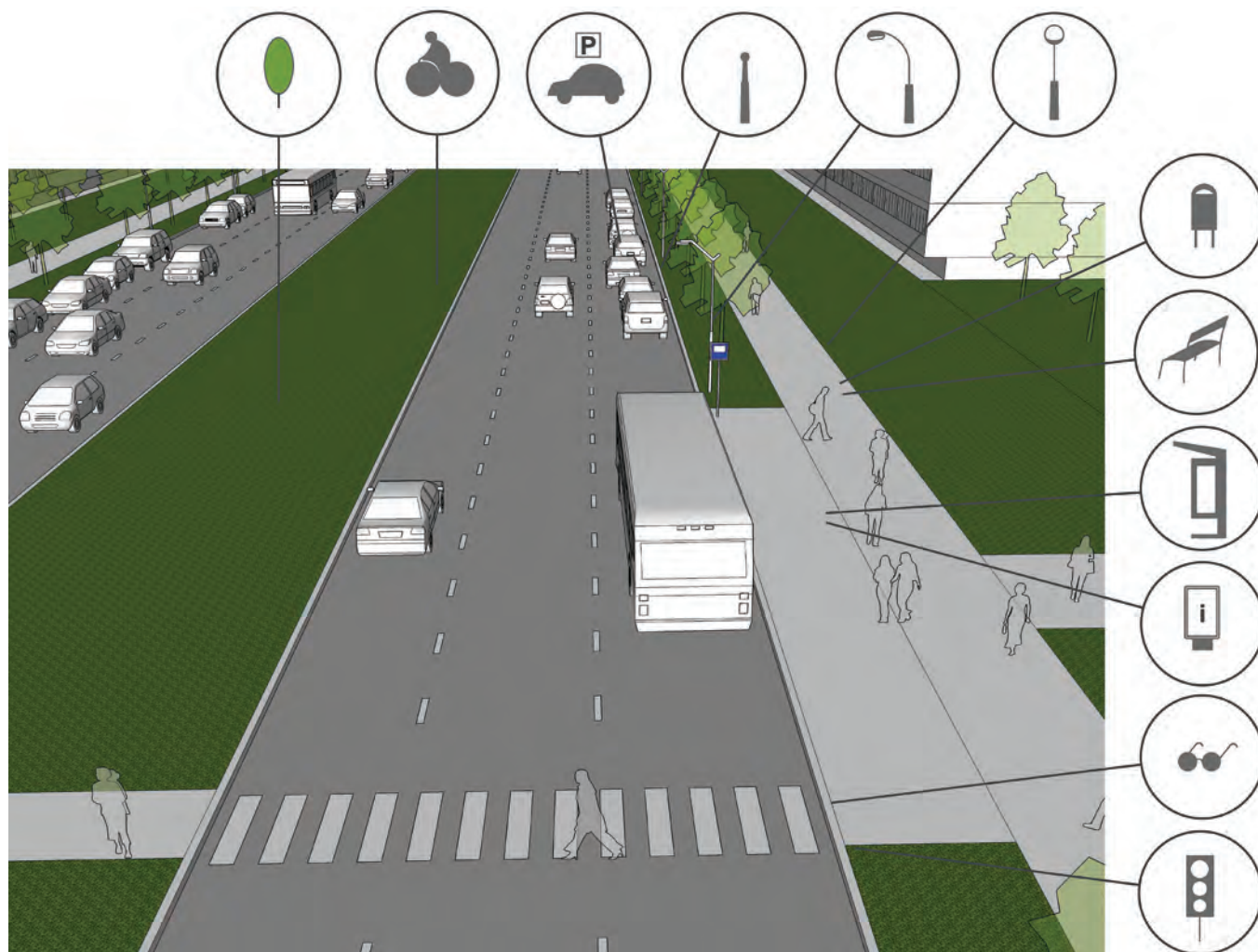
Перелік елементів складається із п'яти категорій:

- перша категорія – елементи, які вже існують, мають добрий стан, розміщені у потрібному місці, їх не має потреби змінювати (позначається **+**);
- друга категорія – елементи, які не потрібні у даному

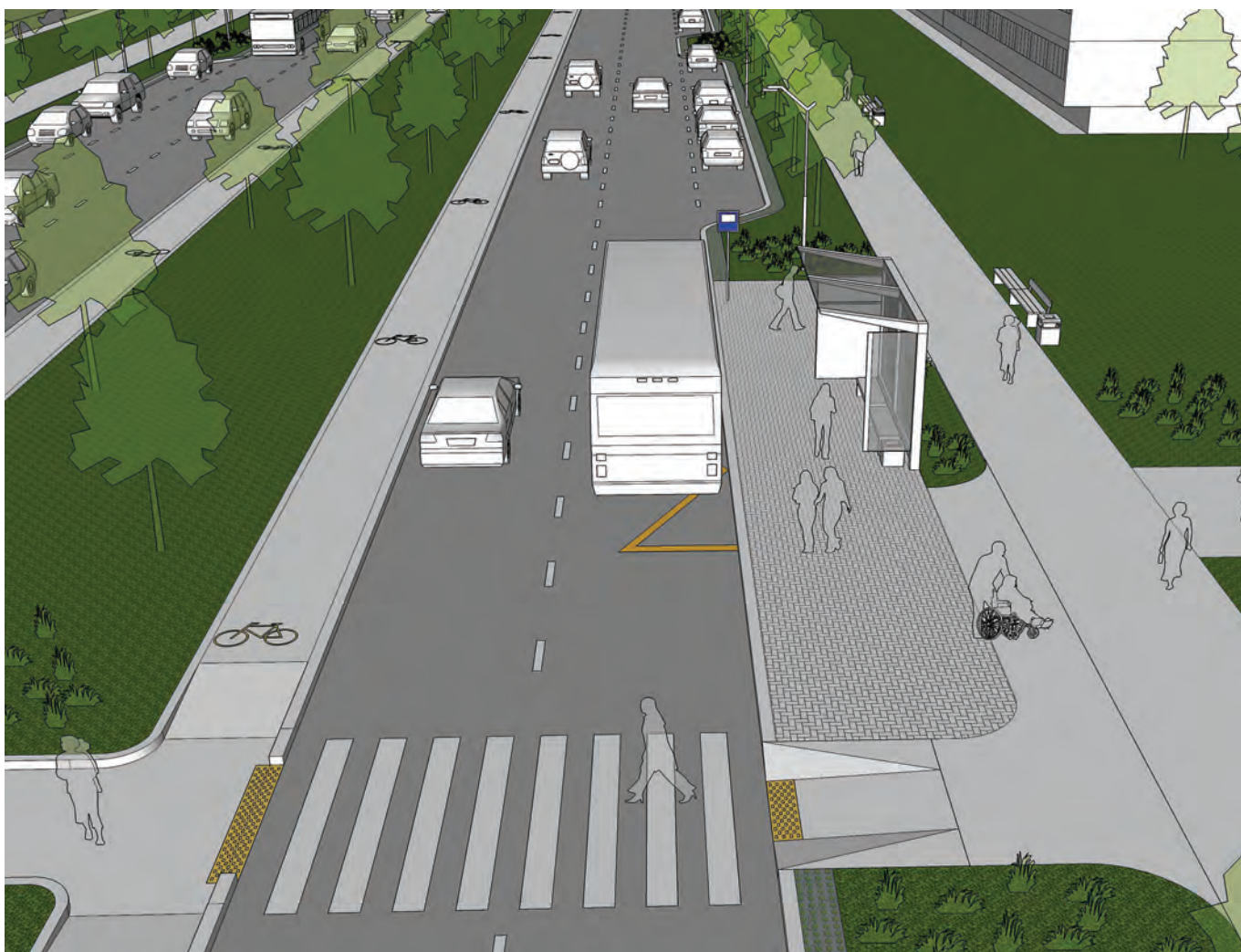
місці і їх варто прибрати (позначається **X**);

- третя категорія – елементи, яких немає у даному місці і які там не потрібні, (позначається **—**);
- Четверта категорія – елементи, які вже існують, але з деяких причин мають бути замінені (позначається **✓**);
- п'ята категорія – елементи, яких у даному місці немає, але вони там потрібні (позначається **✓**).

Дані у таблицю заносяться при візуальному огляді та обстеженню об'єкта та можуть розглядатися, як завдання для реконструкції вулиці чи площі. Можливе створення загальнодоступної візуалізації всіх вулиць міста. В інтерактивному режимі, натиснувши на кожен елемент вуличного дизайну в таблиці, або на інтерактивній моделі вулиці, можна дізнатися інформацію про нього. Використовуючи рекомендації і бібліотеку елементів із даного Довідника, можна створювати перспективний вигляд вулиці чи площі.



Інформацію про кожен елемент вуличного дизайну в таблиці або на інтерактивній моделі вулиці можна дізнатися натиснувши на нього



Перспективний вигляд вулиці чи площі можливо створювати використовуючи рекомендації і бібліотеку елементів із даного Довідника

Львівська пл.	в ул. Артема	Назва			
		Код вулиці			
+	+	Історична забудова			
	<	велосипедна доріжка		Велосипедна інфраструктура	Елементи благоустрою
<	<	велосипедні парковки			
<		станції прокату			
<	<	навігація			
	+	світлофори		Транспортна навігація	
	+	інформаційні/сигнальні табло			
	+	вказівники			
	+	зупинка громадського транспорту		Зупинки громадського транспорту	
	<	павільйон зупинки громадського			
	<	зупинковий комплекс			
		зупинковий термінал			
<	+	основне(проїжджа частина, тротуари)		Зовнішнє освітлення	
<	<	декоративне			
<	<	Інформаційні та навігаційні стенди		Інформаційні поверхні	
<	<	довід овід стенди			
<	<	вказівники			
<	<	урни		Санітарне утримання та сміттєвиділення	
		контейнери			
X	X	кіоски		Тимчасові споруди	
<		громадські вбиральні			
		фонтани		Мала архітектурні форми	
<	<	вуличне обладнання			
		огорожі		Елементи озеленення	
<	<	вазони			
		решітки			

14. Бібліографія

Список використаних джерел:

1. **Urban Street Design Guide / National Association of City Transportation Officials.** – Washington : Island Press, 2013. – 192 p.
2. **Street Design Manual / New York City Department of Transportation.** — New York : Vanguard Direct, 2013. – 264 p.
3. Гейл Я. **Города для людей.** – Москва : Концерн «КРОСТ», 2012. – 263 с.
4. Вукан Р. Вучик, **Транспорт в городах, удобных для жизни.** – Москва : Территория будущего, 2011. – 413 с.
5. Скрипка Н. **Доступність до об'єктів житлового та громадського призначення для людей з інвалідністю, методичний посібник видання.** – Київ : ПрАТ «Видавництво «Київська правда» КП ДАК «Укрвидавполіграфія», 2012. – 248 с.
6. Brzeziński A. **Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich.** – Warszawa : TransEko, 2013. – 101 s.
7. Zdancewicz M. **Strategia transportowa Warszawy.** – Warszawa, 2010. – 40 s.
8. Віленчук Р. **Статистичний щорічник м. Києва за 2013 рік.** – Київ : ТОВ «Видавництво «Консультант», 2013. – 447 с.
9. Міхаель Енгель. **Довідник облаштування міста. Правила поведінки в історичному середовищі.** – Львів : Видавець : «Львівська міська рада», 2011. – 76 с.
10. Бондаренко Ірина. **Комфортне місто: як спланувати велосипедну інфраструктуру.** – Київ. Громадська організація «Асоціація велосипедистів Києва», 2014 //www.avk.org.ua//. – 59 с.
11. **Науково-дослідницьке товариство доріг і транспорту. Рекомендації з організації руху велосипедного транспорту (ERA).** – Кьольн, VCDB, 2010. – 104 с.
12. **Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy / Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy.** – Praha : IPR Praha, 2014. – 290 s.
13. Правила дорожнього руху України
14. Закон України від 21 березня 1991р., №875-XII “Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні”
15. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил паркування транспортних засобів» від 3 грудня 2009 р. №1342
16. Земельний Кодекс України
17. Водний Кодекс України
18. ДСТУ Б ISO 21542:20XX «Доступність і зручність використання побудованого життєвого середовища».
29. ДСТУ-Н В.2.2-31-2011 «Настанова з облаштування будинків і споруд цивільного призначення елементами доступності для осіб з вадами зору та слуху».

15. Бібліотека типових конструкцій, елементів

БІБЛІОТЕКА ЕЛЕМЕНТІВ (ПРИКЛАД)

Бібліотека (каталог) має вмещувати в себе перелік та зовнішній вигляд обладнання, устаткування, вузлів та деталей, меблів, які можуть застосовуватися при проектуванні та реконструкції міського простору.

Основні вимоги до елементів дизайну – безпека та надійність, естетичні вимоги, економічність та довговічність експлуатації.

Каталог має включати в себе перелік типових елементів обладнання та елементів, які будуть індивідуально розроблені для розміщення в конкретних районах міста та для окремих об'єктів. Каталог підлягатиме постійному доповненню новими типами елементів.

Перелік згруповано відповідно до типів елементів благоустрою:

Велосипедна інфраструктура:

- 1) велосипедні парковки; 2) станції прокату; 3) навігація.

Транспортна навігація:

- 1) світлофори; 2) інформаційні/сигнальні табло; 3) вказівники.

Зупинки громадського транспорту:

- 1) зупинка громадського транспорту; 2) павільйон зупинки громадського транспорту; 3) зупинковий комплекс; 4) зупинковий термінал.

Зовнішнє освітлення:

- 1) основне (проїжджа частина, тротуари); 2) декоративне.

Інформаційні поверхні:

- 1) інформаційні та навігаційні стенди; 2) довідкові стенди; 3) вказівники.

Санітарне утримання та сміттєвидалення:

- 1) урни; 2) контейнери.

Тимчасові споруди:

- 1) кіоски; 2) громадські вбиральні.

Малі архітектурні форми:

- 1) фонтани; 2) вуличне обладнання; 3) лави; 4) боларди (стовпчики).

Елементи озеленення:

- 1) огорожі; 2) вазони; 3) пристовбурні сітки.

В даному посібнику наведено лише деякі приклади елементів міського простору.

В майбутньому має бути розроблений повноцінний каталог елементів міського простору який включатиме повну детальну інформацію про зовнішній вигляд об'єкту, основні вимоги до розташування, креслення планів, фасадів, розрізів, вузлів та іншу інженерну документацію.

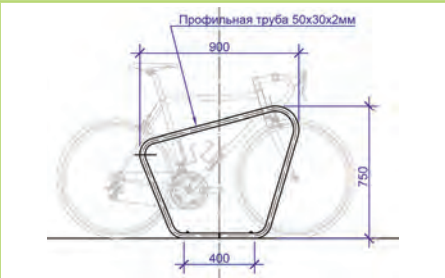
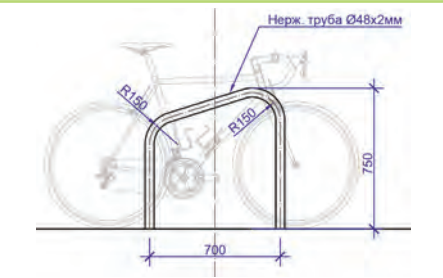
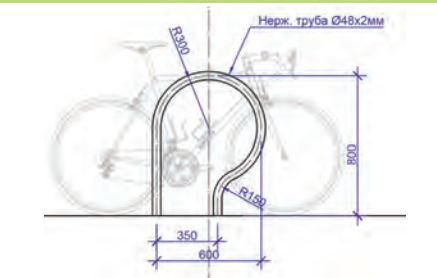



Даний каталог має оновлюватися та доповнюватися елементами міського простору з урахуванням сьогоденних потреб міста.

Для історичної частини міста, територій пам'яток історико-культурної спадщини, пам'яток садово-паркового мистецтва, історико-культурних заповідників, інших цінних міських територій, визначених в Історико-архітектурному опорному плані м. Києва має бути розроблений окремий каталог елементів міського простору які будуть гармонійно доповнювати історичне середовище.

ВЕЛОСИПЕДНА ІНФРАСТРУКТУРА

Велосипедні парковки	Станції прокату	Навігація
 		 
		 


ВЕЛОСИПЕДНІ ПАРКОВКИ





тип1	тип2	тип3
		
		

ЗУПИНКИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Тип1	Тип 1.1	Тип 1.2
 <p>ТИП 1</p>		
	<p>Тип 1.3</p>	<p>Тип 1.4</p>
		
	<p>Тип 1.5</p>	
 <p>ТИП 3 - варіанти</p> <p>ТИП 3 - В1 - зупинка «5м» пасажирів</p> <p>ТИП 3 - В2 - зупинка «8м» пасажирів</p> <p>ТИП 3 - В2 - зупинка «11м» пасажирів</p> <p>ТИП 3 - В2 - зупинка «18м» пасажирів</p>		
	<p>Тип 3-B3</p>	<p>Тип 3-B4</p>
		

ТРАНСПОРТНА НАВИГАЦІЯ		
Світлофори	Інформаційні/сигнальні табло	Вказівники
		
		
		



ЗОВНІШНЄ ОСВІТЛЕННЯ	
Основне (проїжджа частина, тротуари)	Декоративне
	
	
	

ТИМЧАСОВІ СПОРУДИ	
Кіоски	Громадські вбиральні
	
	




ІНФОРМАЦІЙНІ ПОВЕРХНІ

Інформаційні та навігаційні стенди	Довідкові стенди	Вказівники
		

САНІТАРНЕ УТРИМАННЯ ТА СМІТТЄВИДАЛЕННЯ

Урни	Контейнери
	

МАЛІ АРХІТЕКТУРНІ ФОРМИ

Фонтани	Вуличне обладнання	
	Лави	Боларди (стовпчики)
		
		

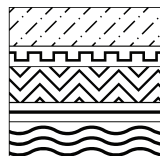
ЕЛЕМЕНТИ ОЗЕЛЕНЕННЯ

Огорожі	Вазони	Пристовбурні сітки
 	 	
		 
		

КИЇВМІСТОБУДУВАННЯ
ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ (КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)
ДЕПАРТАМЕНТ МІСТОБУДУВАННЯ ТА АРХІТЕКТУРИ



МіськЦивільПроект
І Н С Т И Т У Т
інститут міського цивільного проектування



Студія
Парасоль

Сергій Ферлей



