ЗАТВЕРДЖЕНО
Рішення виконавчого
комітету міської ради
_____№____

Концепція архітектурного
середовища міста Запоріжжя
«КОД МІСТА»

АЛЬБОМ ПРОЕКТНИХ ПОПЕРЕЧНИХ ПРОФІЛІВ ВУЛИЦЬ

KHARKIVPROJECT

ЗМІСТ:

1. МЕТА ТА ЗАВДАННЯ РОЗРОБЛЕННЯ «КОДУ МІСТА»....3
2. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ....4
3. ЗОНУВАННЯ ТА ТИПОЛОГІЯ ВУЛИЦЬ....5
   - 3.1. Типологія досліджуваних вулиць....7
   - 3.2. Основні характеристики вулиці типу Ц1....15
   - 3.3. Основні характеристики вулиці типу Ц2....17
   - 3.4. Основні характеристики вулиці типу С1....20
   - 3.5. Основні характеристики вулиці типу С2....20
   - 3.6. Основні характеристики вулиці типу С3....23
   - 3.7. Основні характеристики вулиці типу С4....23
   - 3.8. Основні характеристики вулиці типу С5....25
   - 3.9. Основні характеристики вулиці типу П1....29
   - 3.10. Основні характеристики вулиці типу П2....29
   - 3.11. Основні характеристики вулиці типу П3....32
   - 3.12. Основні характеристики вулиці типу П4....32
   - 3.13. Основні характеристики вулиці типу П5....35
   - 3.14. Основні характеристики вулиці типу П6....35
4. ВИЯВЛЕННЯ «КОДУ МІСТА»....36

АВТОРСЬКИЙ КОЛЕКТИВ:

Головний архітектор проекту:	Соболєва З.В.
Керівник проектної групи:	Соболєв К.О
Провідний архітектор:	Черкашина О.О.
Архітектор:	Гюгьозян Ю.Г.
Архітектор:	Форостян А.А.

1. МЕТА ТА ЗАВДАННЯ РОЗРОБЛЕННЯ «КОДУ МІСТА»

Завдання:

- Розробити довідник з архітектурно-художнього облаштування фасадів будівель та споруд вздовж магістралей та вулиць;
- Розробити довідник з облаштування благоустрою магістралей та вулиць;
- Розробити довідник з облаштування елементів дорожньо-транспортної інфраструктури.

Мета:

- Створення єдиних принципів облаштування міського середовища;
- Проведення робіт щодо визначення зон тяжіння громадян в громадських центрах та житлових районах на території міста;
- Створення інноваційних шляхів подальшого розвитку міського середовища в напрямку встановлення балансу між задоволенням сучасних потреб мешканців міста та суб'єктів господарювання і захистом інтересів майбутніх поколінь, включаючи їх потребу в безпечному і комфортному міському середовищі;
- Оновлення фонду будівель та технічної інфраструктури;
- Запропонувати варіанти оновлення архітектурно-художнього середовища міста;
- Запропонувати варіанти збереження об'єктів культурної спадщини та історичного середовища міста;
- Запропонувати варіанти привабливого облаштування громадського простору, оновлення елементів благоустрою з урахуванням потреб маломобільних груп населення, малих архітектурних форм, елементів дорожньо-транспортної інфраструктури та інженерних мереж;
- Запропонувати варіанти щодо створення умов для розвитку туризму в м. Запоріжжі;
- Забезпечити участь населення у процесах міського розвитку (співпраця між громадськими організаціями, міськими ініціативами, владою, митцями, ремісниками та всіма, кого цікавить міська тематика).

2. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Сфера застосування

Надати рекомендації щодо розробки проектів благоустрою територій визначених у завданні на проектування – вулиці міста Запоріжжя та території, що до них примикають.

Рекомендації, визначені даною концепцією, відносяться до принципових планувальних та архітектурно-просторових рішень з організації:

- Автомобільної інфраструктури;
- Велосипедної інфраструктури;
- Пішохідної інфраструктури;
- Інфраструктури громадського транспорту;
- Зупинок громадського транспорту;
- Вуличної, туристичної та транспортної навігації;
- Озеленення;
- Елементів зовнішньої реклами;
- Зовнішнього освітлення;
- Тимчасових споруд для ведення підприємницької діяльності;
- Малих архітектурних форм;
- Фонтанів;
- Скульптур, монументів, вуличних арт-об'єктів;
- Облаштування фасадів будівель та споруд вздовж вулиць;
- Інформаційних вивісок та реклами розміщених на фасадах.

Рекомендації встановлюються на основі класифікації вулиць за типами, що виділяються на основі значних критеріїв:

- Розташування вулиці відповідно до планувальної структури міста;
- Категорії вулиць;
- Наявності інфраструктури громадського транспорту (за видами та інтенсивністю);
- Інтенсивності пішохідно-автомобільних потоків;
- Наявності зон тяжіння (об'єктів до яких спрямовується значний потік населення: громадські, рекреаційні зони, тощо);
- Насиченості вуличного фронту дисонуючими об'єктами;
- Типології оточуючої забудови;
- Наявності існуючих (встановлених) регламентів використання міських територій.

Концепція архітектурного середовища міста Запоріжжя «Код міста» рекомендована для застосування:

- Органами місцевого самоврядування до компетенції яких відноситься здійснення заходів з благоустрою території;
- Суб'єктами, що здійснюють розробку проектів благоустрою території;
- Суб'єктами, що виконують роботи з благоустрою територій.

Основна задача «Концепції…» - сприяти забезпеченню єдності та комплексного підходу до благоустрою територій визначених вулиць міста Запоріжжя на основі їх типології.

Під час проектування було визначено типології проектованих вулиць міста Запоріжжя в якості об'єктів благоустрою. Відповідно до типологічних особливостей вулиць та їх ділянок були визначені пріоритетні напрямки та запропоновані найбільш ймовірні аналоги архітектурно-просторових, планувальних та дизайнерських рішень.

Досконало вивчивши існуючий стан, почувши думку громадськості, проаналізувавши типологічні критерії ми визначили принципи, якими необхідно керуватися під час розробки концепції:

- Гуманізація міського середовища. Вулиця – це громадський простір, тобто усі елементи благоустрою мають бути «співрозмірні» людині, мають забезпечувати всі потреби маломобільних груп населення, рішення з благоустрою мають бути спрямовані на створення комфортної пішохідно-транспортної інфраструктури;
- Рішення мають враховувати потреби, інтереси та цінності мешканців та гостей міста;
- Особлива увага повинна приділятися підвищенню привабливості пішохідних переміщень, формуванню і розвитку пішохідних просторів, що є визначальним фактором створення якісного міського середовища;
- Вулиця – це одночасно транспортний коридор і простір соціального життя, що забезпечує комфортне спільне перебування людей.

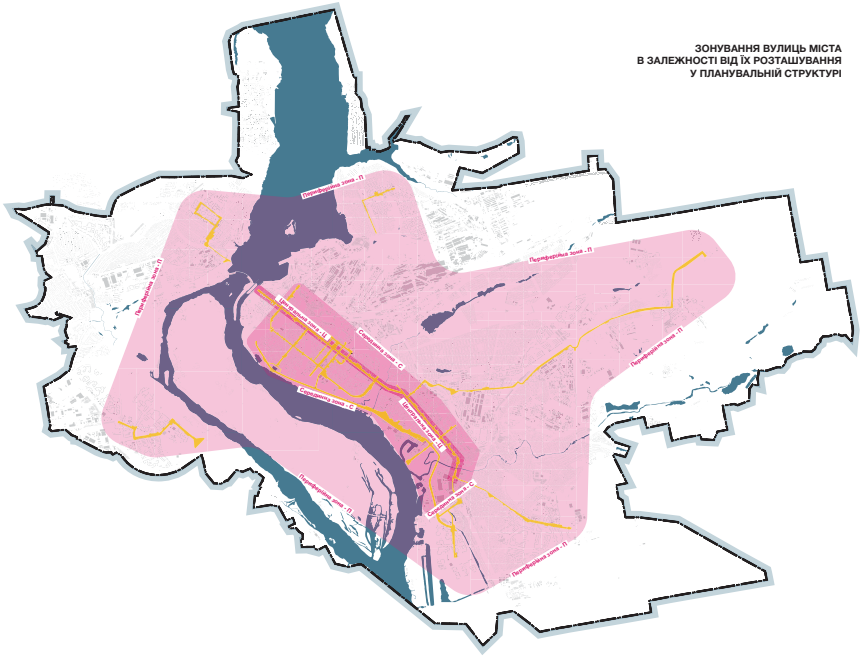
3. ЗОНУВАННЯ ТА ТИПОЛОГІЯ ВУЛИЦЬ

Просторово-планувальна структура міста Запоріжжя має прямокутний характер планування у центрі та іррегулярну структуру у периферійних районах. Центр міста, що сформувався вздовж усього Соборного проспекту, має виразний лінійний характер. Зазначені вулиці та їх ділянки характеризуються цільністю, морфотипами та використанням території. У зв'язку з цим чітко простежуються належність вулиці чи її частини до відповідної планувальної зони: історичний та громадський центр, серединна зона та периферія, яка у свою чергу поділяється на сельбищні (спальні) райони та шляхи, що прямують з/у Запоріжжя.

Значну роль відіграє характер використання вулиць. Вулиці у «Соціалістичному Запоріжжі» та «Старому Олександрівську» зручні та комфортні для пішохідного руху, володіють потенціалом для розвитку підприємств торгівлі, громадського харчування та побутового обслуговування, створення публічних просторів, рекреаційних зон та арт-об'єктів. У свою чергу на периферії радіус пішохідної доступності не охоплює достатнього різноманіття об'єктів громадської та комерційної інфраструктури. Активно використовується громадський та автомобільний транспорт для кореспонденцій з центральною зоною. Кожну планувальну зону відрізняє ряд особливостей та потреб, які необхідно враховувати в процесі благоустрою.

Мета розділення – визначити вулиці зі схожими проблемами, які необхідно вирішити під час розробки та реалізації проектів благоустрою.

Зонуванням визначені центральна, серединна та периферійна зони.



ЗОНУВАННЯ ВУЛИЦЬ МІСТА В ЗАЛЕЖНОСТІ ВІД ЇХ РОЗТАШУВАННЯ У ПЛАНУВАЛЬНІЙ СТРУКТУРІ

3.1. Типологія досліджуваних вулиць

Тип вулиці	Назва вулиці	Категорія вулиці	Ширина вулиці	Переважне призначення вулиці	Переважне призначення оточуючої забудови	Наявність розподільної смуги	Наявність бульвару	Кількість смуг руху	Види громадського транспорту
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ЦЕНТРАЛЬНА ЗОНА									
Ц1	пр. Соборний від пл. Запорізької до пл. Фестивальної	Магістральна вул. загальноміського значення	40-55м	Центральна вулиця міста (лінійний загальноміський центр), транзитний шлях, туристично-привабліва зона, розташовується в межах дії історичного ареалу «Соц. місто»	Житлова, перші поверхи громадського призначення, дискретно розташовані громадські об'єкти загальноміського значення, фронт забудови – об'єкти культурної спадщини	+	-	6 (3х3)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	пр. Соборний від вул. Запорізької до вул. Космічної	Магістральна вул. загальноміського значення	30-50м	Центральна вулиця міста (лінійний загальноміський центр), транзитний шлях, туристично-привабліва зона, розташовується в межах дії історичного ареалу «Старий Олександрівськ»	Житлова, перші поверхи громадського призначення, дискретно розташовані громадські об'єкти загальноміського значення, фронт забудови – об'єкти культурної спадщини	+	-	6-4	Тролейбус Автобус (маршрутки)
Ц2	пр. Соборний від пл. Фестивальної до вул. Запорізької	Магістральна вул. загальноміського значення	50-60м	Центральна вулиця міста (лінійний загальноміський центр), транзитний шлях	Житлова, перші поверхи громадського призначення, дискретно розташовані громадські об'єкти загальноміського значення	+	-	6 (3х3)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
СЕРЕДИННА ЗОНА									
С1	пр. Металургів	Магістральна вул. загальноміського значення	75м	Туристично-привабліва зона, розташовується в межах дії історичного ареалу «Соц. місто» Інтенсивні транспортні потоки, вузол зупинки громадського транспорту	Житлова, перші поверхи громадського призначення, дискретно розташовані громадські об'єкти загальноміського значення, фронт забудови – об'єкти культурної спадщини та історично-цінна забудова	-	+	6 (3х3)	Тролейбус Автобус (маршрутки)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
СЕРЕДИННА ЗОНА									
С2	б-р. Шевченка (від пр. Соборного до вул. Перемоги)	Магістральна вулиця районного значення	70-85м	Затишна тиха вулиця більш житлового типу з рекреаційним потенціалом, туристично-привабліва зона, розташовується в межах дії історичного ареалу «Соц. місто».	Малоповерхова житлова забудова, в перших поверхах – заклади громадського харчування з прибудованими літніми майданчиками та терасами	-	+	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	б-р. Шевченка (від вул. Перемоги до вул. Тбіліської)	Магістральна вулиця районного значення	50м	Затишна тиха вулиця більш житлового типу з рекреаційним потенціалом.	Садибна житлова забудова	-	+	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	пр. Маяковського	Житлова вулиця	60-70м	Затишна тиха вулиця житлового типу з рекреаційним потенціалом.	Багатоквартирна житлова та комерційна забудова	-	+	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	вул. Перемоги (від вул. Сергія Тюленіна до вул. Нижньо-дніпровської)	Магістральна вул. загальноміського значення	35 м	Туристично-привабліва зона, розташовується в межах дії історичного ареалу «Соц. місто».	Малоповерхова житлова забудова виконана в єдиному стилі	+	-	6 (3х3)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
С3	вул. Перемоги (від вул. Нижньо-дніпровської до пр. Соборного)	Магістральна вул. загальноміського значення	50-100м	Магістральна вулиця, що дублює потоки з пр. Соборного та Прибережної автомагістралі	Забудова змішаного типу, багатоквартирна житлова забудова, адміністративно-офісні будівлі, великі торгівельні об'єкти, озеленені території, громадські об'єкти міського та районного значення	+	-	6 (3х3)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	вул. Лермонтова	Магістральна вул. загальноміського значення	55м	Вулиця, що пов'язує Прибережну автомагістраль з Соборним проспектом та Павло-Кічкасом	Багатоквартирна житлова та комерційна забудова, озеленені території	+	-	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки) Трамвай
	вул. Дніпровська	Магістральна вул. загальноміського значення	45-50м	Поєднує ЗД станцію та річковий порт, Туристично-привабліва зона, розташовується в межах дії історичного ареалу «Старий Олександрівськ».	Забудова змішаного типу, багатоквартирна житлова забудова, адміністративно-офісні будівлі, громадські об'єкти міського та районного значення, історично-цінна забудова	+	-	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки) Трамвай

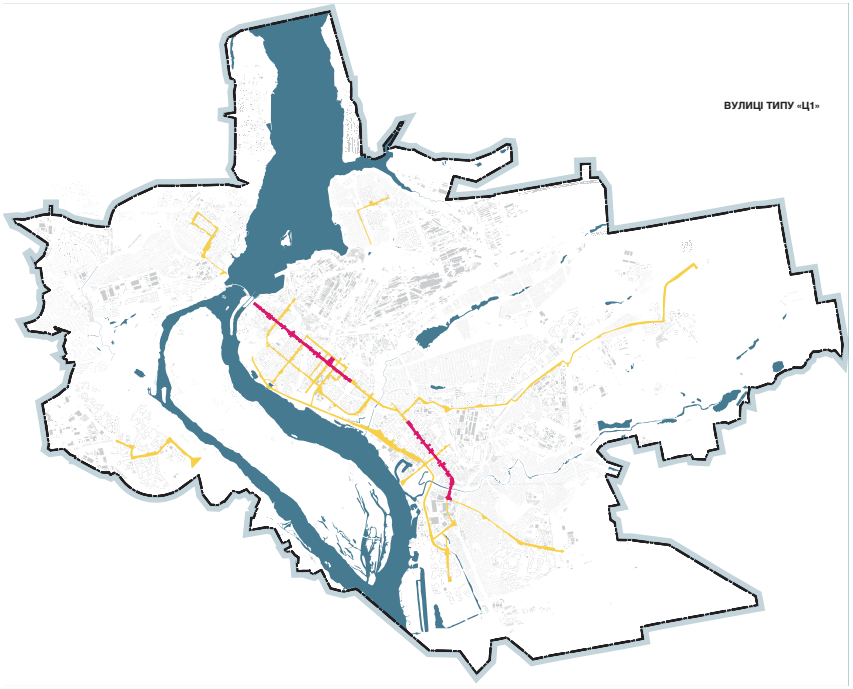
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
СЕРЕДИННА ЗОНА									
С3	вул. Леоніда Жаботинського	Магістральна вулиця районного значення	40 м	Вулиця представлена невеликим фрагментом у житловій багатоквартирній забудові	Житлова багатоквартирна забудова	-	-	2	Трамвай
	вул. Незалежної України	Магістральна вулиця районного значення	50м	Затишна, спокійна вулиця, туристично-привабліва зона, розташовується в межах дії історичного ареалу «Соц. місто»	Житлова багатоквартирна забудова, громадські об'єкти	-	-	4	--
	вул. Глісерна	Магістральна вулиця районного значення	40-70м	Вулиця слугує підходом до вантажного порту	Багатоповерхова житлова забудова, огороджені території виробничого призначення, центральний парк міста	-	-	2	Автобус (маршрутки)
	вул. Українська (від пр. Соборного до залізниці)	Магістральна вул. загальноміського значення	45 м	Магістральна вулиця транзитного типу, дорога в бік виїзду з міста та до аеропорту	Житлова багатоквартирна забудова	-	-	6	Автобус (маршрутки)
С4	вул. Сталеварів	Житлова вулиця	35 м	Житлова вулиця в спальному районі з низькою інтенсивністю руху	Житлова багатоквартирна забудова, велика кількість кіосків на підходах до вул. Перемоги	-	-	2	--
	вул. Якова Новицького	Житлова вулиця	45 м	Вулиця представлена невеликим фрагментом у житловій багатоквартирній забудові	Житлова багатоквартирна забудова	-	-	2	--
	вул. Зелінського	Житлова вулиця	18 м	Невелика вулиця, що поєдную пр. Соборний та вул. Незалежної України	Житлова багатоквартирна забудова, громадські об'єкти міського значення	-	-	2	--
С5	Прибережна автомагістраль (Від вул. Сергія Тюленіна до ТРЦ «Епіцентр»)	Магістральна вул. загальноміського значення з безперервним рухом	50-150м	Найбільша транспортна артерія міста, передбачалось використовувати як магістраль з безперервним рухом, в дійсності не працює у такому режимі	Оточена прибрежними схилами р. Дніпро, рекреаційними територіями вздовж річки, невпорядкованими зеленими зонами, дискретно розташованими об'єктами комунально-складського призначення	+	-	6 (3х3)	--

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ПЕРИФЕРІЙНА ЗОНА									
П1	пр. Інженера Преображенського	Магістральна вул. загальноміського значення	75 м	Головна магістральна вулиця району, по ній здійснюється зв'язок Хортицького району з центром міста та іншими районами	Оточена з південного боку багатоквартирною житловою забудовою та невпорядкованою озелененою територією з північного боку	+	-	4 (2х2)	Автобус (маршрутки)
	пр. Ювілейний	Магістральна вул. загальноміського значення	65-100м	Головна магістральна вулиця району, по ній здійснюється зв'язок Хортицького району з центром міста та іншими районами	Оточена багатоквартирною житловою забудовою та громадськими об'єктами районного значення, торгівельними об'єктами	+	-	4 (2х2)	Автобус (маршрутки)
	вул. Бородинська	Магістральна вул. загальноміського значення	50-175м	Головна магістральна вулиця району, по ній здійснюється зв'язок Дніпровського району з центром міста та іншими районами	Оточена багатоквартирною житловою забудовою	+	-	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	вул. Товариська	Магістральна вулиця районного значення	45-80м	Магістральна вулиця в спальному районі	Оточена багатоквартирною житловою забудовою	+	-	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	вул. Новокузнецька (від вул. Автозаводської до вул. Нагнібіди)	Магістральна вулиця районного значення	85м	Магістральна вулиця в спальному районі	Оточена багатоквартирною житловою забудовою	+	-	8 (4х4)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	Набережна автомагістраль (від вул. 40-річчя Перемоги до вул. Новокузнецької)	Магістральна вул. загальноміського значення з безперервним рухом	75м	Найбільша транспортна артерія міста, передбачалось використовувати як магістраль з безперервним рухом, в дійсності не працює у такому режимі	Оточена багатоквартирною житловою забудовою, об'єктами комунально-складського призначення	+	-	8 (4х4)	Автобус (маршрутки)
	вул. Космічна (від вул. Олександра Говорухи до автодороги Е105)	Магістральна вул. загальноміського значення	80-90м	Транзитний виїзд з міста	Оточена багатоквартирною житловою забудовою та комунально-складськими об'єктами, торгівельними базами	+	-	8 (4х4)	Тролейбус Автобус (маршрутки)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ПЕРИФЕРІЙНА ЗОНА									
П1	вул. Стефанова (від вул. Української до вул. Іванова)	Магістральна вул. загальноміського значення	25-35м	Магістральна вулиця транзитного типу, дорога в бік виїзду з міста та до аеропорту	З півночі оточена закритою територією спеціального призначення, з півдня – садибною та багатоквартирною житловою забудовою	+	-	4 (2х2)	Автобус (маршрутки)
	вул. Іванова (від вул. Стефанова до вул. Кругової)	Магістральна вул. загальноміського значення	25-35м	Магістральна вулиця транзитного типу, дорога в бік виїзду з міста та до аеропорту	З півночі оточена територією ТРЦ, з півдня – садибною та багатоквартирною житловою забудовою	-	-	4	Автобус (маршрутки)
П2	вул. Василя Сергієнка	Магістральна вулиця районного значення	70м	Магістральна вулиця у спальному житловому районі	З заходу оточена багатоквартирною житловою забудовою, зі сходу – озелененою територією	-	-	4	Автобус (маршрутки)
	вул. Новгородська	Магістральна вулиця районного значення	60-100м	Магістральна вулиця у спальному житловому районі	З півночі оточена багатоквартирною житловою забудовою, з півдня – територія лікарні	-	-	4	Автобус (маршрутки)
	вул. Ладозька	Магістральна вулиця районного значення	35-55м	Магістральна вулиця у спальному житловому районі	З північно-східного боку оточена багатоквартирною житловою забудовою, з південно-західного боку - гаражами	-	-	4	--
	вул. Професора Толока	Магістральна вулиця районного значення	35-45м	Магістральна вулиця у спальному житловому районі	З північно-східного боку оточена багатоквартирною житловою забудовою, з південно-західного боку - гаражами	-	-	4	Тролейбус Автобус (маршрутки)
П3	вул. Демократична (від вул. Радіаторної до вул. Лізи Чайкіної)	Магістральна вул. загальноміського значення	35м	Головна магістральна вулиця району, по ній здійснюється зв'язок Заводського району з центром міста та іншими районами	Зі східного боку оточена багатоквартирною житловою забудовою, з західного – унікальною одноповерховою забудовою галерейного типу	+	-	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ПЕРИФЕРІЙНА ЗОНА									
П3	вул. Лізи Чайкіної (від вул. Демократичної до вул. Перспективної)	Магістральна вул. загальноміського значення	40м	Головна магістральна вулиця району, по ній здійснюється зв'язок Заводського району з центром міста та іншими районами	Оточена багатоквартирною житловою історично-цінною забудовою, громадськими об'єктами районного значення	+	-	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки) Трамвай
П4	пр. Соборний (від вул. Космічної до ЗД вокзалу)	Магістральна вул. загальноміського значення	30-40м	Центральна вулиця міста, поєднує громадський центр міста та центральний залізничний вокзал, транзитний шлях	Оточена виробничими територіями	-	-	6	Тролейбус Автобус (маршрутки) Трамвай
	вул. Космічна (від пр. Соборного до залізниці)	Магістральна вул. загальноміського значення	30м	Транзитний виїзд з міста	Оточена комунально-складськими об'єктами, виробничими територіями	-	-	4	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	вул. Гребельна	Магістральна вул. загальноміського значення	20м	Транзитний виїзд з міста	Оточена садибною забудовою, розташованою за шумозахисним екраном та виробничими територіями	-	-	4	Тролейбус Автобус (маршрутки) Трамвай
	вул. Новокузнецька (від вул. Автозаводської до вул. Привокзальної)	Магістральна вулиця районного значення	45м	Ділянка магістральної вулиці, яка пов'язує 4й південний мікрорайон з центром міста	Оточена незабудованими заболоченими територіями	-	-	4	Тролейбус Автобус (маршрутки) Трамвай
	вул. Привокзальна	Магістральна вул. загальноміського значення	50м	Магістральна вулиця промислового типу, слугує перемичкою між Прибережною магістраллю та Соборним проспектом	Оточена виробничими зонами та комунально-складськими об'єктами, об'єктами залізниці	-	-	4	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	Прибережна автомагістраль Від ТРЦ «Епіцентр» до 4-го південного мікрорайону	Магістральна вул. загальноміського значення з безперервним рухом	50-150м	Найбільша транспортна артерія міста, передбачалось використовувати, як магістраль з безперервним рухом, в дійсності не працює у такому режимі	Оточена багатоквартирною житловою забудовою, великими ТРЦ, об'єктами комунально-складського призначення та виробничими територіями	+	-	6 (3х3)	--

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ПЕРИФЕРІЙНА ЗОНА									
П5	вул. Космічна (від залізниці до вул. Олександра Говорухи)	Магістральна вул. загальноміського значення	25-40м	Транзитний виїзд з міста	Оточена житловою забудовою садибного типу	-	-	4	Тролейбус Автобус (маршрутки)
	вул Стартова (від вул. Віражної до Військової частини)	Магістральна вулиця районного значення	50м	Магістральна вулиця транзитного типу, дорога в бік виїзду з міста та до аеропорту	Оточена житловою забудовою садибного типу	-	-	2	Автобус (маршрутки)
	вул. Демократична (від вул. Морфлотської до вул. Радіаторної)	Магістральна вул. загальноміського значення	30м	Головна магістральна вулиця району, по ній здійснюється зв'язок Заводського району з центром міста та іншими районами	Оточена житловою забудовою садибного типу	+	-	4 (2х2)	Тролейбус Автобус (маршрутки)
П6	вул. Іванова (від вул. Кругової до вул. Магістральної)	Магістральна вул. загальноміського значення	50м	Магістральна вулиця транзитного типу, дорога в бік виїзду з міста та до аеропорту	До пр. Моторобудівників з півночі оточена садибною житловою забудовою з півдня – промисловою територією, за пр. Моторобудівників – змішана забудова, переважно багатоквартирна житлова	-	-	4	Автобус (маршрутки)
	вул. Магістральна	Магістральна вул. загальноміського значення	40-65м	Магістральна вулиця транзитного типу, дорога в бік виїзду з міста та до аеропорту	З південного заходу оточена зеленими насадженнями спеціального призначення, з північного сходу – багатоквартирною житловою забудовою	-	-	2	Автобус (маршрутки)
	вул. Віражна	Магістральна вулиця районного значення	45м	Магістральна вулиця транзитного типу, дорога в бік виїзду з міста та до аеропорту	Оточена незабудованими територіями	-	-	2	Автобус (маршрутки)
	Автодорога до аеропорту від військової частини	Магістральна вулиця районного значення	30м	Магістральна вулиця транзитного типу, дорога в бік виїзду з міста та до аеропорту	Оточена незабудованими територіями	-	-	2	Автобус (маршрутки)



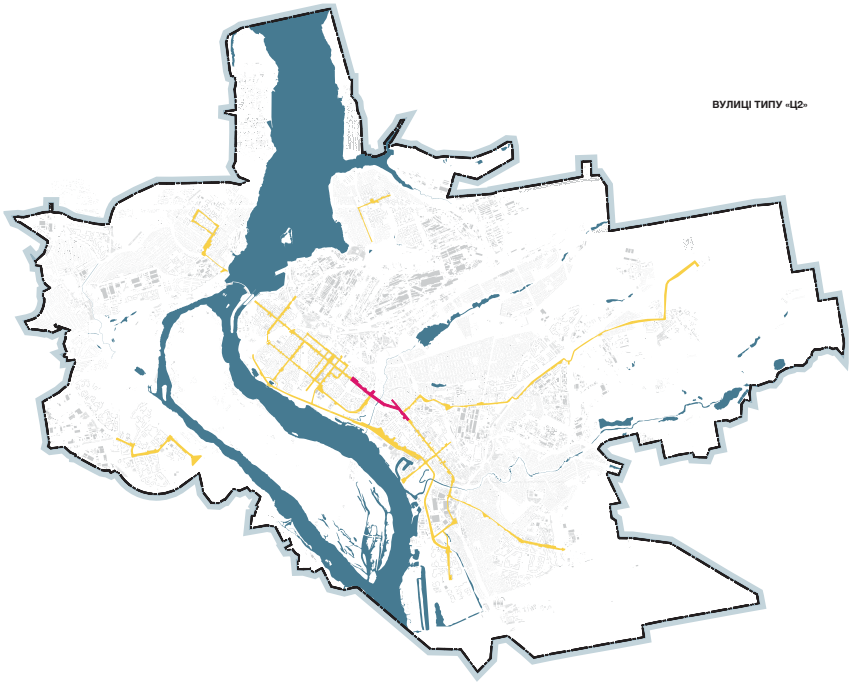
3.2. Основні характеристики вулиці типу Ц1

Вулиця типу Ц1 (Соборний проспект) відрізняється за основними характерними ознаками які яскраво виділяються на фоні інших вулиць міста:

- Висока інтенсивність автомобільного руху, по-перше, через те, що це центральна вулиця міста, по-друге – проспектом прямує автошлях Н08 сполученням Бориспіль-Кременчук-Дніпро-Запоріжжя-Пологи-Маріуполь, значна кількість автомобілів є основним джерелом забруднення повітря та підвищеного рівня шуму;
- Транспортні потоки розділені зеленою смугою;
- Через відсутність якісної організації громадського транспорту проспект перенасичений його рухомими одиницями;
- Проспект акумулює основні об'єми пішохідних потоків, які прямують загальноміським центром вздовж проспекту та стікаються із суміжних вулиць;
- Найжвавіша вулиця в місті;
- Погано організована пішохідна інфраструктура – відсутні тротуарні пандуси та інші елементи для зручності маломобільних груп населення, недостатня кількість вуличних меблів (лави, урни, тощо);
- На проспекті відмічається висока концентрація загальноміських, районних та локальних громадських об'єктів. Майже всі перші поверхи забудови, що формує фронт вулиці, заповнені об'єктами торгівельно-побутового обслуговування;
- Завдяки тому, що майже в усіх перших поверхах будівель розташовуються об'єкти комерційного призначення та обслуговування населення, існує гостра потреба в організації тимчасових парковок;
- Проспект відрізняється інтенсивними зв'язками двох боків вулиці: наземні переходи розташовані в середньому кожні 150 м;
- Основною особливістю Соборного проспекту типу Ц1 є те, що він розташовується в зоні дії історичних ареалів міста Запоріжжя – «Старий Олександрівськ» та «Соціалістичне Запоріжжя», фронт забудови представлений об'єктами культурної спадщини різних категорій;
- Є туристично-привабливою зоною, особливо характерна одностильова забудова «Соціалістичного Запоріжжя», що добре збереглася, але потребує певного відновлення – є однією з основних ланок у візуальному «Коді міста».

Основні рішення, якими необхідно керуватися при створенні якісного благоустрою вулиці типу Ц1:

- Необхідно відновити, зберегти та підтримати об'єкти культурної спадщини;
- Необхідно створити умови для комфортного доступу до розташованих на вулиці об'єктів громадської та комерційної інфраструктури для усіх груп населення;
- Створити ефективне відокремлення транспортних та пішохідних просторів;
- Створити привабливий дизайн простору вулиці;
- Впорядкувати систему та супровідні елементи громадського транспорту;
- Прибрати дисонуючі об'єкти;
- Впорядкувати загальний вигляд вулиці;
- Створити інфраструктуру для комфортного та безпечного перебування на вулиці.



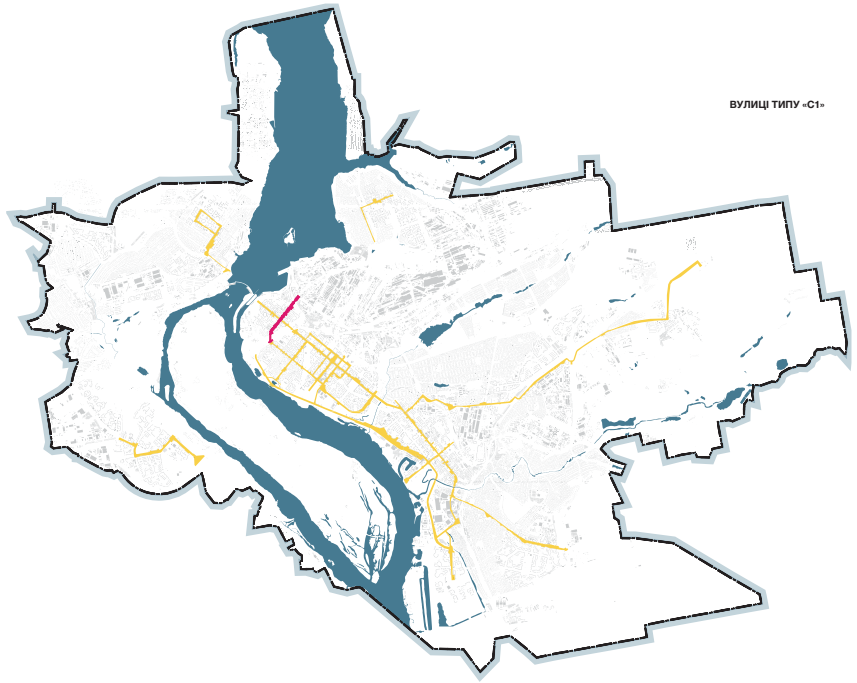
3.3. Основні характеристики вулиці типу Ц2

Вулиця типу Ц2 (Соборний проспект)

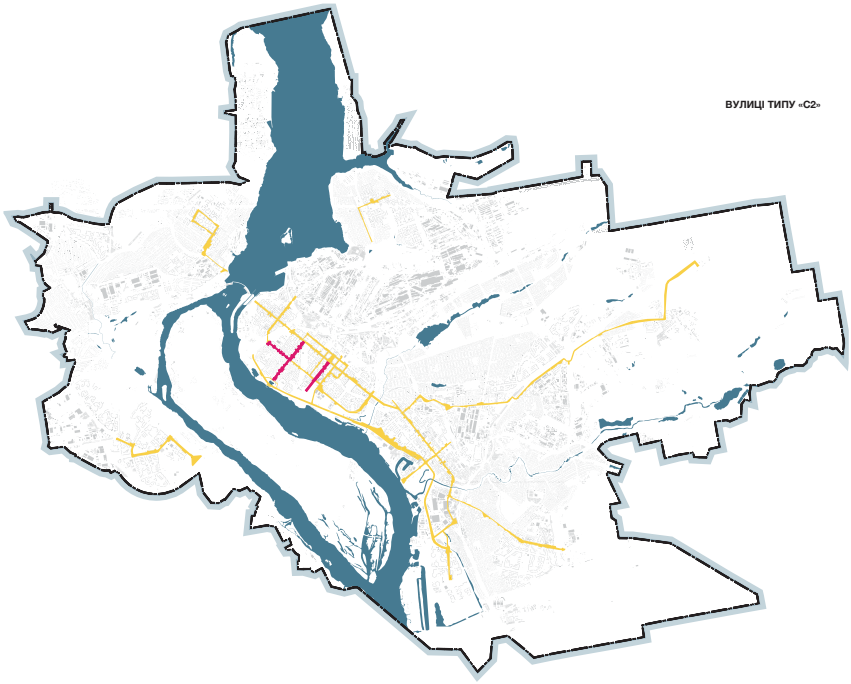
- Висока інтенсивність автомобільного руху, по-перше, через те, що це центральна вулиця міста, по-друге – проспектом прямує автошлях Н08 сполученням Бориспіль-Кременчук-Дніпро-Запоріжжя-Пологи-Маріуполь, значна кількість автомобілів є основним джерелом забруднення повітря та підвищеного рівня шуму;
- Транспортні потоки розділені зеленою смугою;
- Через відсутність якісної організації громадського транспорту проспект перенасичений його рухомими одиницями;
- Найжвавіша вулиця в місті;
- Погано організована пішохідна інфраструктура – відсутні тротуарні пандуси та інші елементи для зручності маломобільних груп населення, недостатня кількість вуличних меблів (лави, урни, тощо) та пішохідних переходів;
- На проспекті відмічається висока концентрація загальноміських, районних та локальних громадських об'єктів. Майже всі перші поверхи забудови, що формують фронт вулиці заповнені об'єктами торгівельно-побутового обслуговування;
- Завдяки тому, що майже в усіх перших поверхах будівель розташовуються об'єкти комерційного призначення та обслуговування населення, існує гостра потреба в організації тимчасових парковок.

Основні рішення, якими необхідно керуватися при створенні якісного благоустрою вулиці типу Ц2:

- Необхідно створити умови для комфортного доступу до розташованих на вулиці об'єктів громадської та комерційної інфраструктури для усіх груп населення;
- Створити ефективне відокремлення транспортних та пішохідних просторів;
- Створити привабливий дизайн простору вулиці;
- Впорядкувати систему та супровідні елементи громадського транспорту;
- Прибрати дисонуючі об'єкти;
- Впорядкувати загальний вигляд вулиці;
- Створити інфраструктуру для комфортного та безпечного перебування на вулиці.



ВУЛИЦІ ТИПУ «С1»



ВУЛИЦІ ТИПУ «С2»

3.4. Основні характеристики вулиці типу С1

- Вулиця типу С1 – відрізняється бульваром розташованим по осі, проте є недостатньо озелененою;
- Характеризується високою інтенсивністю руху автомобільного та громадського транспорту;
- Неефективне використання поперечного профілю (ширина вулиці) та відсутність чітких меж між функціональними зонами;
- Периметр вулиці типу С3 сформований будівлями різних епох XX-XXI ст, в тому числі історично-цінною забудовою.

Основні рішення:

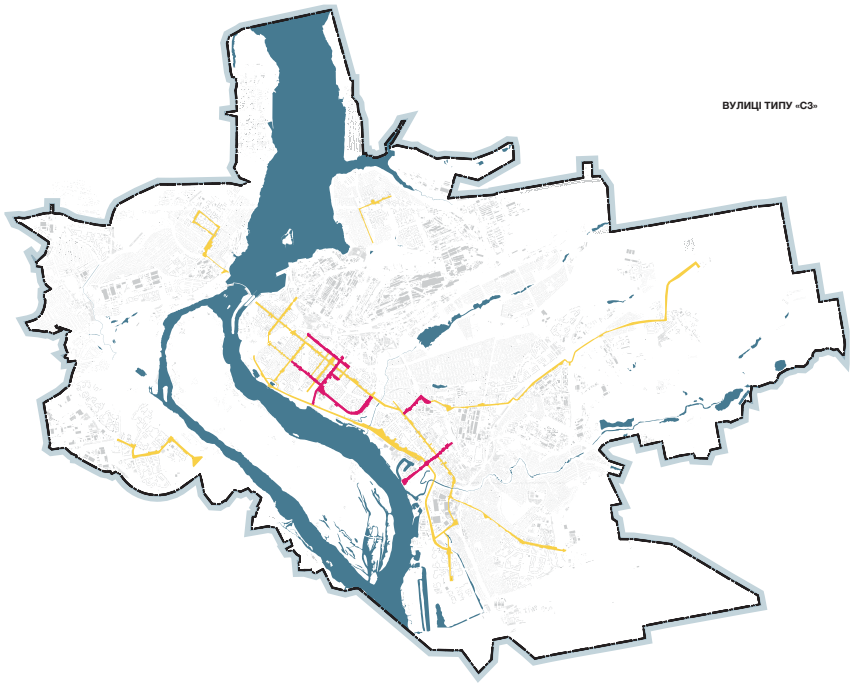
- Необхідно організовувати лінійне озеленення для підвищення кліматичного комфорту (створює тінь, захищає від опадів та вітру), поглинання шуму та пилу, розділення транспортних та пішохідних потоків;
- Необхідно облаштувати бульвари, зробити їх комфортними для переміщень пішоходів та короткочасного відпочинку на вулиці.

3.5. Основні характеристики вулиць типу С2

- Проходять в основному по житловим територіям наближеним до загальноміського центру;
- Незважаючи на свою категорійність (загальноміські та районні магістралі) фактично виконують роль житлових вулиць, розподіляють потоки транспорту та пішоходів всередині району;
- Вулиці типу С2 – найзеленіші вулиці міста завдяки бульварам розташованим по осі вулиці;
- Периметр вулиць типу С3 сформований будівлями різних епох XX ст, в тому числі історично-цінною забудовою.

Основні рішення:

- Підвищення рівня дорожньої безпеки, особливо для пішоходів;
- Підвищення активності використання озеленених територій бульварів та збільшення їх зв'язку з житловою забудовою;
- Оптимізація ширини проїжджої частини, звуження смуги руху автотранспорту та розширення тротуарів;
- Створення місць для короткочасного відпочинку та публічних просторів.



ВУЛИЦІ ТИПУ «С3»

3.6. Основні характеристики вулиць типу С3

- Проходять в основному по житловим територіям наближеним до загальноміського центру;
- Периметр вуличь типу С3 сформований будівлями різних епох XX-XXI ст, в тому числі історично-цінною забудовою;
- Фронт забудови досить однорідний, розріджений. Перевагою розрідженого фронту забудови є більш високий рівень озеленення;
- Характеризується високою інтенсивністю руху транспорту та пішоходів;
- Погано організована пішохідна інфраструктура – відсутні тротуарні пандуси та інші елементи для зручності маломобільних груп населення, недостатня кількість вуличних меблів (лави, урни, тощо) та пішохідних переходів.

Основні рішення:

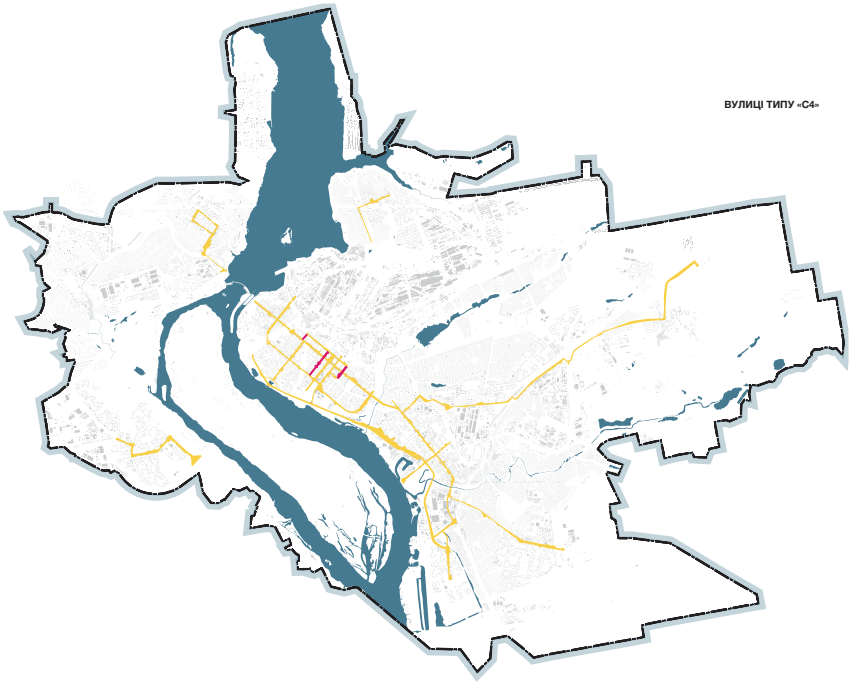
- Необхідно стимулювати пішохідні переміщення;
- Необхідно розмішдувати пішохідні переходи не рідше ніж кожні 100-150 м та розширювати в цих місцях тротуар, організовувати антикишені;
- Необхідно організовувати тротуарні пандуси в місцях розміщення пішохідних переходів та в місцях в'їздів на внутрішньоквартальну територію;
- Необхідно організовувати припіднятті пішохідні переходи, а в місцях в'їздів на внутрішньоквартальну територію – тротуарні пандуси, або організовувати в'їзд до внутрішньоквартальних територій в один рівень з тротуаром;
- Необхідно виділяти буферну зону, що відділяє проїжджу частину від пішохідної зони, її можна використовувати для створення автостоянок, велосипедних доріжок, озеленення;
- Необхідно оптимізувати ширину проїжджої частини, звузити смуги руху автотранспорту та розширити тротуари;
- Необхідно створювати місця для короткочасного відпочинку та публічні простори.

3.7. Основні характеристики вулиць типу С4

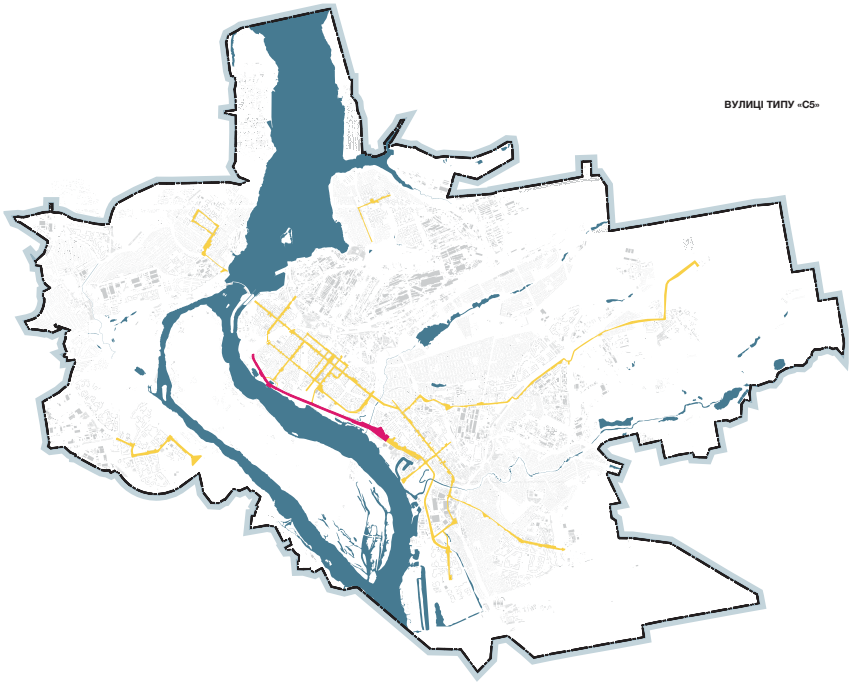
- Проходять в основному по житловим територіям наближеним до загальноміського центру;
- Фронт вуличь сформований забудовою різних періодів;
- Інтенсивність транспортного руху низька, проте для них характерна велика кількість неорганізованих парковок;
- Вулиці цього типу перенасичені тимчасовими спорудами для ведення підприємницької діяльності, що захаращують пішохідні потоки;
- Профіль вулиць вузький: 45-20м.

Основні рішення:

- Вулиці типу С4 не потребують кардинальних змін;
- Ефективне використання поперечного профілю вулиці, оптимізувати функціональне зонування вулиці;
- Необхідно організувати тимчасове паркування вздовж вулиць;
- Необхідно впорядкувати розміщення тимчасових споруд для ведення підприємницької діяльності, зменшити їх кількість.



ВУЛИЦІ ТИПУ «С4»



ВУЛИЦІ ТИПУ «С5»

3.8. Основні характеристики вулиць типу С5

Основною відміною характеристикою ділянки Прибережної автомагістралі типу С5 є те, що південний бік автомагістралі межує з берегом річки Дніпро, вузькі ділянки, розташовані між автомагістраллю та урізом води перспективні для розвитку рекреаційних зон міста – набережної.

Набережна – це відкритий громадський простір, комплексний лінійний об'єкт міської інфраструктури. На теперішній час у Запоріжжі набережні зовсім відсутні, вздовж вулиці типу С5 розташовується центральний міський пляж, який потребує благоустрою та якісного функціонального зонування.

Функціональне зонування вулиці типу С5 складається з:

1. Водний об'єкт. Річка. Безпосередньо на поверхні води можуть розміщуватись мостики, причали, огородження зон для купання та інші елементи рекреаційної інфраструктури, що передбачають контакт з водою;
2. Транзитна зона. Найбільш вживана територія, прилягає до берегової лінії або зовнішній межі набережної, яка використовується для пішохідного і велосипедного руху, проїзду обслуговуючого транспорту;
3. Центральна зона. Ділянка території з широким функціональним наповненням: кафе, інформаційні павільйони, пункти прокату спортивного інвентарю, майданчики для ігор. Повз центральну зону набережної проходить транспортна зона Прибережної автомагістралі. У центральних зонах може бути організований особливий вихід до води, наприклад у вигляді сходів, передбачені оглядові майданчики, встановлені об'єкти паблік-арту. У центральній зоні також розташовується господарська інфраструктура: господарські майданчики, громадські туалети тощо. Частота розміщення таких зон залежить від особливостей об'єкта і оточення;
4. Зони відпочинку. Між центральними зонами набережної слід розташовувати зони, кожна з яких може пропонувати різноманітні види відпочинку. Це можуть бути майданчики для активного відпочинку (наприклад, поля для пляжного футболу або волейболу, скейт-парки, танцмайданчики) і пасивного (наприклад, пляжі, рекреаційні майданчики, прогулянкові маршрути). Розташування таких майданчиків за межами центральної зони може бути обумовлено великими розмірами або високим рівнем шуму;
5. Транспортна зона. Зовнішня межа набережної. Територія Прибережної автомагістралі.

Загальні проблеми:

- Нерозвинена пішохідна інфраструктура, відсутня дорожньо-стежкова мережа;
- Майже відсутні організовані підходи та спуски до води;
- Ускладнений доступ до набережної через рідкі пішохідні переходи;
- Однорідність рекреаційних та дозвільєвих можливостей;
- Низький рівень комфорту зон відпочинку біля води (недостатня кількість місць для короткочасного відпочинку, укриттів від негоди, відсутність урн та громадських вбиралень, тощо).

Загальні пропозиції:

- Розвинути прогулянкову мережу на прибережній зоні автомагістралі. Інфраструктура має забезпечувати безпечні пішохідні та велосипедні доріжки та мінімізувати їх контакт з автомобільним рухом;
- Створити контакт з водою та забезпечити різноманітною сезонною та постійною рекреаційною інфраструктурою. За можливістю необхідно розвивати водний транспорт;
- Забезпечити безбар'єрний доступ до набережної для усіх груп населення, мінімізувати бар'єри на шляху (огородження, щільне озеленення) та створити нові зв'язки з оточуючою територією;
- Створити інфраструктуру, якою можна користуватися на протязі всього дня в будь-яку пору року: територія має бути обладнана для спортивних, культурних, освітніх заходів. Важливо передбачити простір для об'єктів торгівлі та громадського харчування;
- Забезпечити комфорт на набережній – встановити захист від вітру, опадів, прямих сонячних променів;
- Встановити елементи господарської інфраструктури: громадські вбиральні, сміттєзбиральні урни, тощо.

За своєю типологією вздовж вулиці типу С5 мають розташовуватись: міська набережна та пляжі.

Зважаючи на існуючу містобудівну ситуацію, найбільшою проблемою у її перспективному використанні є прямий контакт набережних територій з Прибережною автомагістраллю. Вона відрізає собою основну тканину міста від головного рекреаційного об'єкту – р. Дніпро, за своєю містобудівною класифікацією (згідно положень діючого генерального плану міста) вважається загальноміською магістраллю безперервного руху. Пропонуємо до моменту початку реалізації ГП (будівництва багаторівневих розв'язок) виконувати благоустрій як для регульованої магістралі, тому необхідно:

- Організовувати достатню кількість пішохідних переходів;
- Забезпечувати набережну велосипедною інфраструктурою, пов'язуючи її з загальноміською перспективною системою;
- Організовувати доступність громадського транспорту до рекреаційних територій, організувати зупинки громадського транспорту біля центральних зон набережної;
- Забезпечити зв'язок з точками тяжіння та житловими кварталами оточуючих районів.

Пляжі

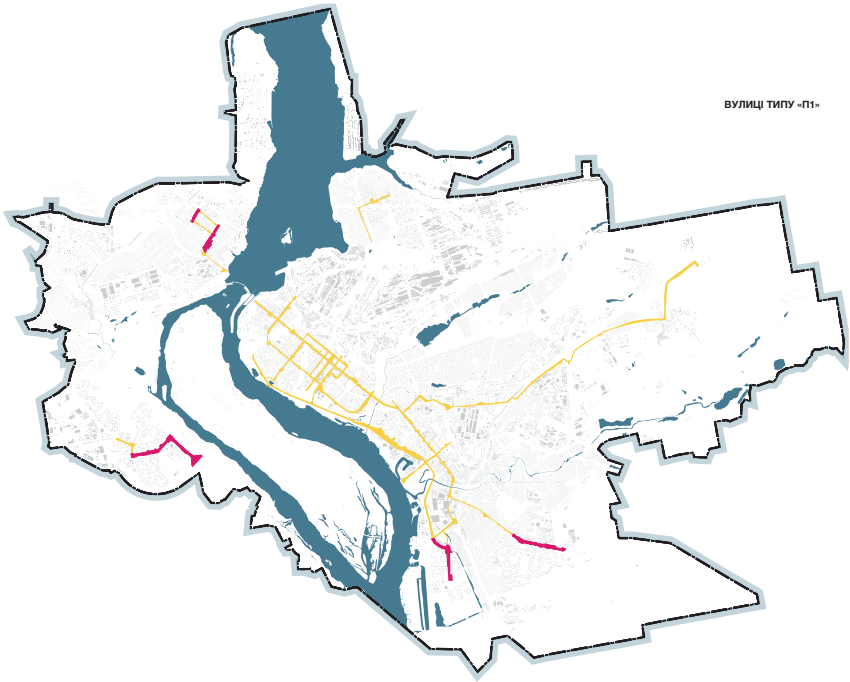
Пляжі біля водних об'єктів – особливий вид набережних, сформованих природним чином. Пляж являє собою плаский простір вкритий піском. На більшій частині пляжу відсутні зелені насадження.
Існуючий центральний пляж відрізняється майже повністю відсутньою інфраструктурою.

Основні проблеми існуючого центрального пляжу:

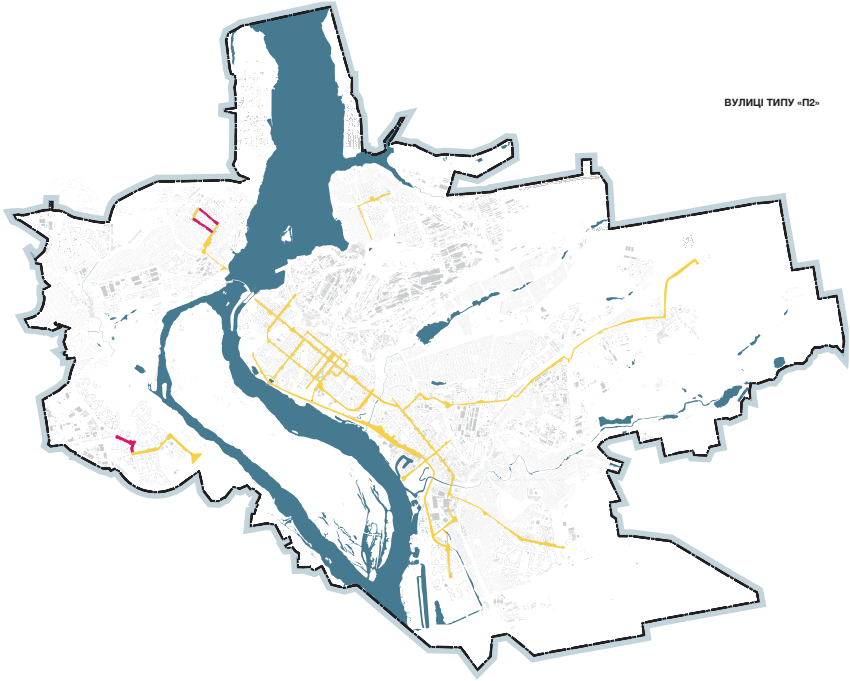
- Відсутня необхідна обслуговуюча інфраструктура;
- Відсутні заходи по забезпеченню безпеки;
- Одноманітність території, відсутні малі архітектурні форми.

Загальні пропозиції:

- Передбачити транзитну зону на території;
- Забезпечити місця для паркування;
- Встановити кабінки для переодягання, душові, павільйони різноманітного призначення (кафе, пункти прокату спортивного обладнання, інформаційні бюро, тощо);
- Передбачити елементи інфраструктури для служб порятунку та обладнати відповідні стенди, щодо заходів безпеки;
- Встановити малі архітектурні форми для короткочасного відпочинку.



ВУЛИЦІ ТИПУ «П1»



ВУЛИЦІ ТИПУ «П2»

3.9. Основні характеристики вулиць типу П1

- Головні магістралі районів, транспортний потік створюють в основному мешканці цих районів, розташованих на периферії міста Запоріжжя;
- Вулиці відрізняються високою інтенсивністю транспортного руху завдяки тому, що у вулично-дорожній мережі міста слугують поєднувальними артеріями між районами;
- Транспортні потоки розділені озелененою розподільчою смугою;
- Характеризуються дуже широким поперечним профілем;
- Великі торгівельно-побутові об'єкти орієнтовані здебільшого на автомобільну доступність;
- Вздовж вулиць зустрічаються стаціонарні та нестаціонарні підприємства торгівельно-побутового обслуговування, великі території та будівлі нежитлового призначення, що зайняті об'єктами соціальної інфраструктури;
- Небезпечні для усіх груп користувачів – ширина смуг надлишкова, транспорт рухається з високою швидкістю;
- Некомфортні умови для пішоходів – відсутні укриття від вітру та опадів, недостатня кількість наземних переходів. В середньому відстань між ними на таких вулицях становить 300-400м;
- Неефективне використання широких відкритих просторів, у вулиць типу П1 ширина простору, не передбачена для транспорту може сягати 50 м, більша частина з яких зайняті занедбаним газоном.

Основні рішення:

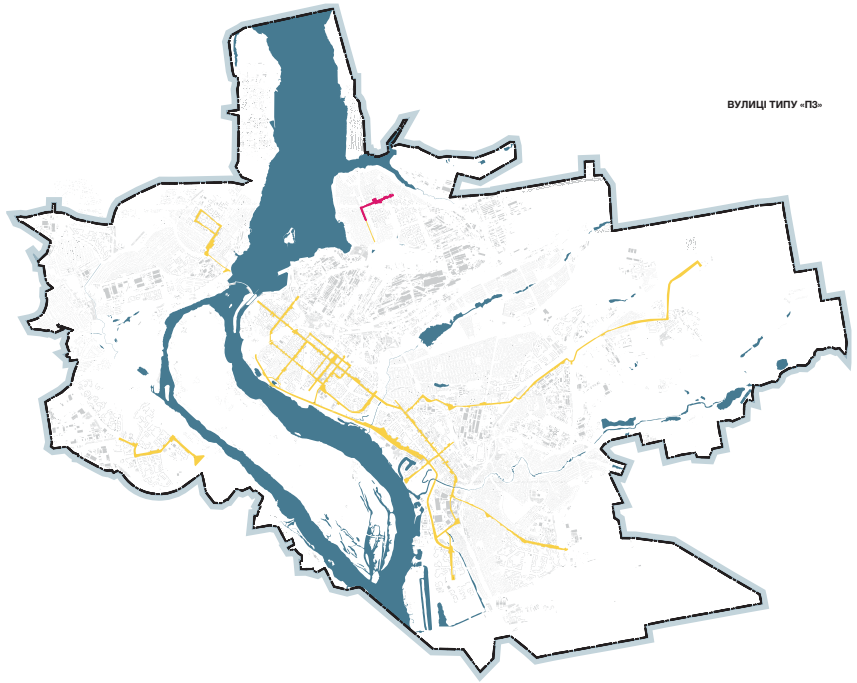
- Підвищення рівня безпеки та комфорту для усіх користувачів (пішоходів, автомобілістів, пасажирів громадського транспорту, велосипедистів);
- Підвищення привабливості пішохідних переміщень;
- Раціональне використання відкритих просторів між транспортною зоною вулиці та вуличним фронтом;
- Необхідно скорочувати смуги руху транспорту до нормативних 3,0м;
- Необхідно організовувати зону озеленення між проїжджою частиною та тротуаром – вона забезпечить безпеку та комфорт пішохідних переміщень: послугує буфером та забезпечить укриття в разі несприятливої погоди;
- Необхідно облаштовувати пішохідні переходи кожні 150 м – це підвищить зв'язок протилежних частин вулиць та знизить середню швидкість руху транспорту;
- Необхідно використовувати надлишкову ширину вулиць для організації відокремлених велодоріжок та велосмуг;
- Необхідно використовувати території між проїжджою частиною та вуличним фронтом для створення відокремлених зон дозвілля.

3.10. Основні характеристики вулиць типу П2

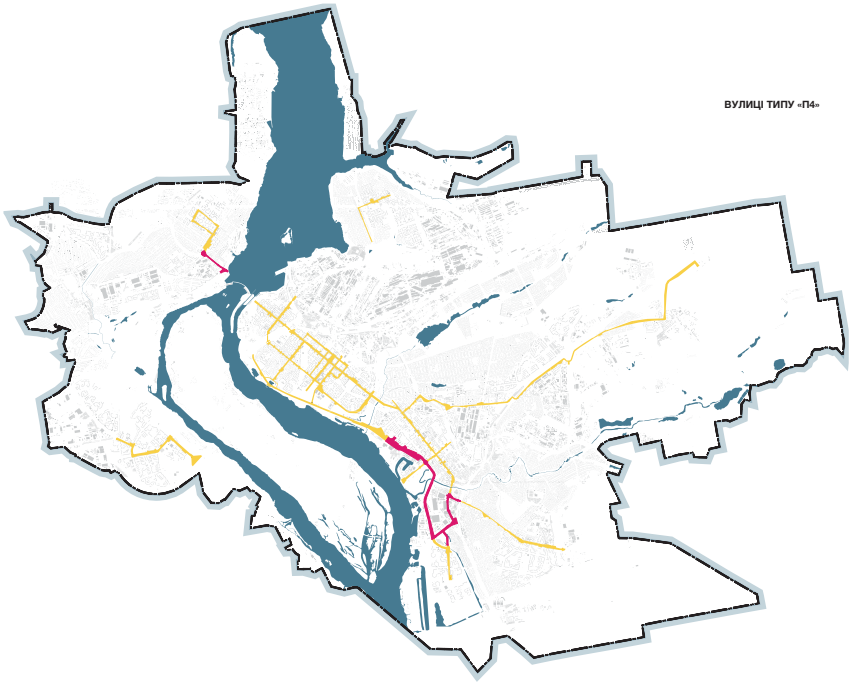
- Представлені вулицями, якими розподіляються транспортні та пішохідні потоки в середині району;
- Другорядні вулиці у мікрорайонах розташовані на периферії міста Запоріжжя, транспортний потік досить низький, проїжджі частини з обох боків заставлені припаркованими автомобілями;
- Відрізняються досить широким поперечним профілем;
- Ширина смуг руху автомобільного транспорту надлишкова;
- Пішохідні зв'язки не привабливі та не комфортні;
- Вздовж вулиць зустрічаються стаціонарні та нестаціонарні підприємства торгівельно-побутового обслуговування, великі території та будівлі нежитлового призначення, що зайняті об'єктами соціальної інфраструктури;
- Безпека – одна з основних проблем таких вулиць, на них, зазвичай, розташовуються ділянки освітніх закладів;
- Рівень соціальної активності на вулицях такого типу невеликий, значну кількість дозвілля на відкритому повітрі жителі проводять у дворових просторах.

Основні рішення:

- Стимулювання розвитку об'єктів торгівельно-побутового обслуговування у перших поверхах житлових будинків, на заміну тимчасовим спорудам;
- Підвищення привабливості та безпеки пішохідних переміщень;
- Оптимізація використання пішохідних зон;
- Необхідно скорочувати смуги руху транспорту до нормативних 3,0м;
- Організація тимчасового паркування;
- Підвищення рівня дорожньої безпеки.



ВУЛИЦІ ТИПУ «П3»



ВУЛИЦІ ТИПУ «П4»

3.11. Основні характеристики вулиць типу П3

- Головні магістралі Заводського району, інтенсивний потік індивідуального та громадського транспорту;
- Автомобільний потік розподіляється озелененою смугою та трамвайним полотном;
- Відмінною характеристикою вулиць типу П3 від інших зон периферійної зони є оточення вулиць історичною та унікальною житловою забудовою;
- Вулиці насичені стаціонарними та нестаціонарними підприємствами торгівельно-побутового обслуговування.

Основні рішення:

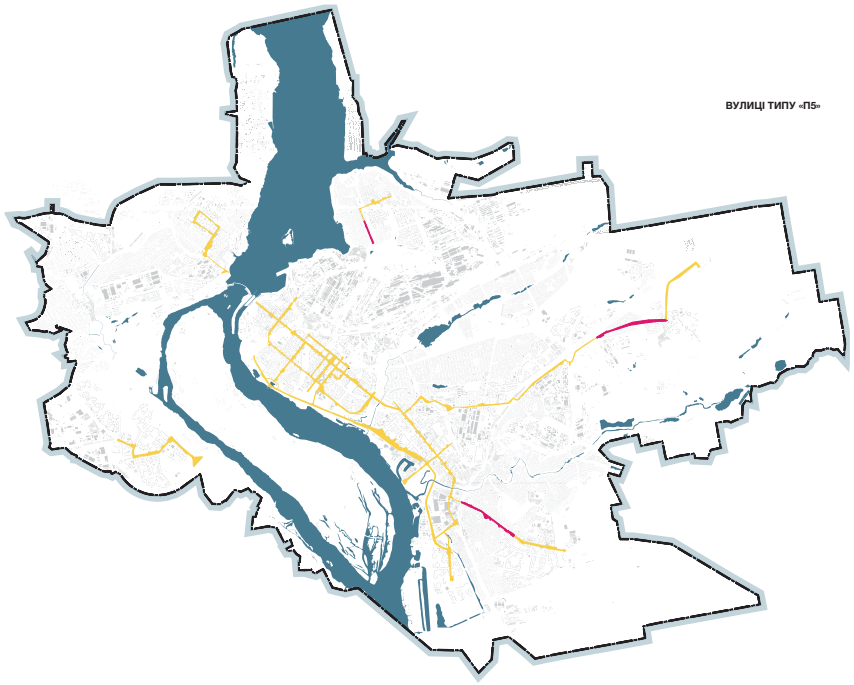
- Збереження та підтримання привабливого зовнішнього вигляду історичної забудови, що не має охоронного статусу;
- Необхідно скорочувати смуги руху транспорту до нормативних 3,0м;
- Стимулювання розвитку об'єктів торгівельно-побутового обслуговування у перших поверхах житлових будинків, на заміну тимчасовим спорудам;
- Підвищення привабливості та безпеки пішохідних переміщень;
- Оптимізація використання пішохідних зон;
- Необхідно облаштовувати пішохідні переходи кожні 150 м – це підвищить зв'язок протилежних частин вулиць та знизить середню швидкість руху транспорту;
- Підвищення рівня дорожньої безпеки.

3.12. Основні характеристики вулиць типу П4

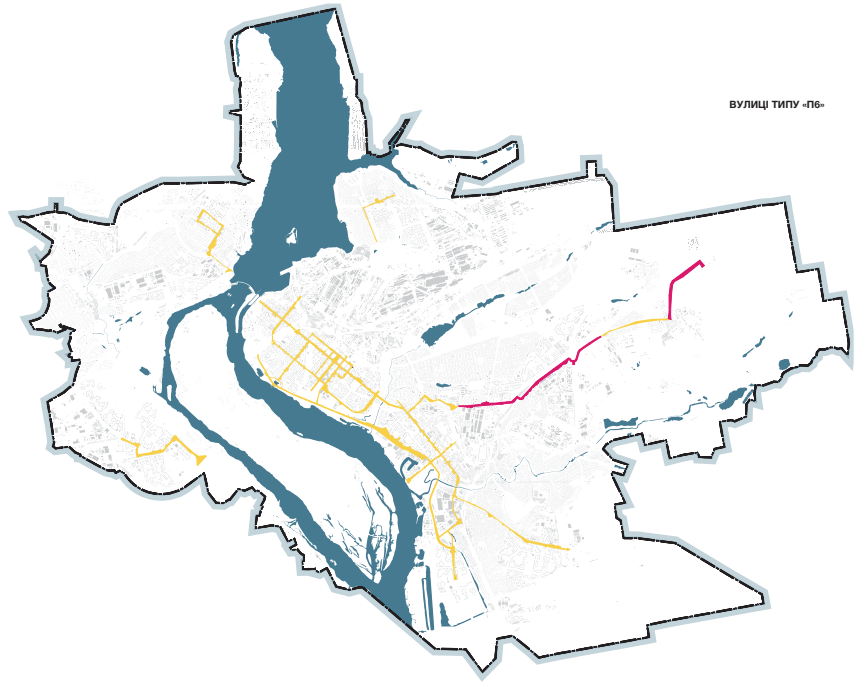
- Особливістю вулиць типу П4 є висока концентрація навколо них промислових, складських та комунальних територій, зазвичай це ізольовані об'єкти, що цілком виключені з соціального життя міста;
- Характеризуються низькою інтенсивністю пішохідного руху та високою інтенсивністю руху транспорту.

Основні рішення:

- Використовувати інтенсивне озеленення вздовж вуличного фронту та проїжджих частин;
- Передбачати безпечні смуги руху пішоходів та велосипедистів відокремлені озелененими смугами чи боллардами від проїжджих частин;
- Підвищення рівня дорожньої безпеки;
- Необхідно скорочувати смуги руху транспорту до нормативних 3,0м.



ВУЛИЦІ ТИПУ «П5»



ВУЛИЦІ ТИПУ «П6»

3.13. Основні характеристики вулиць типу П5

- Нема чіткого виділення та розділення функціональних зон, подекуди відсутні пішохідні зони, підвищується вірогідність ДПТ, низький рівень безпеки;
- Неорганізоване розташування та безладний зовнішній вигляд заборів та огороджень псує зовнішній вигляд вулиць;
- Немає організованого озеленення, технічної зони для розміщення елементів освітлення, знаків ОДР, тощо.

Основні рішення:

- Необхідно організовувати окремі тротуари або пішохідні зони;
- В зоні озеленення необхідно облаштовувати біодренажні канави, вони мають збирати стічні води з проїжджої частини та присадибних ділянок;
- Необхідно уніфікувати зовнішній вигляд заборів та огорож ділянок;
- Необхідно облаштовувати зупиночні павільйони з навісом та місцями короткочасного відпочинку.

3.14. Основні характеристики вулиці типу П6

- За функціональним типом схожа на заміську автодорогу;
- Шлях, що прямує в центр міста від головного об'єкту зовнішнього транспорту – аеропорту;
- Оточена лісомеліоративними насадженнями, зеленими насадженнями спеціального призначення, частково фронт вулиці формують огорожі виробничих та комунально-складських підприємств та житлові території;
- Майже відсутні пішохідні зони.

Основні рішення:

- Необхідно облаштувати пішохідні зони: на ділянках, що обмежені забудовою – організовувати виділені пішохідні зони, на ділянках, оточених озелененими територіями – організувати простір сумісного використання;
- Впорядкувати узбіччя, організувати якісне освітлення;
- В зоні озеленення необхідно облаштовувати біодренажні канави, вони мають збирати стічні води з проїжджої частини та присадибних ділянок;
- Необхідно скорочувати смуги руху транспорту до нормативних 3,0м.

Основні рішення, щодо трансформацій існуючих поперечних профілей вулиць

Незважаючи на концептуальну класифікацію в межах проекту існує 4 групи типів вулиць згідно нормативної категорійності вулично-дорожньої мережі: магістральні вулиці загальноміського значення безперервного та регульованого руху, вулиці районного значення регульованого руху та житлові вулиці.

До магістральних вулиць загальноміського значення безперервного руху відноситься Прибережна автомагістраль, проте до моменту реалізації будівництва багаторівневих розв'язок вона не може виконувати призначені їй функції.

До магістральних вулиць загальноміського значення регульованого руху відносяться: просп. Соборний, вул. Лермонтова, вул. Перемоги, просп. Металургів, просп. Ювілейний, вул. Дніпровська, вул. Українська, вул. Привокзальна, просп. Інженера Преображенського, вул. Бородинська, вул. Стефанова, вул. Іванова, вул. Демократична, вул. Лізи Чайкіної, вул. Космічна, вул. Гребельна, вул. Магістральна.

До вулиць районного значення регульованого руху відносяться: б-р Шевченка, вул. Леоніда Жаботинського, вул. Незалежної України, вул. Глісерна, вул. Товарисська, вул. Новокузнецька, вул. Василя Сергієнка, вул. Новгородська, вул. Ладозька, вул. Професора Толока, вул. Стартова, вул. Віражна, Автодорога до аеропорту від військової частини.

До житлових вулиць відносяться: просп. Маяковського, вул. Сталеварів, вул. Якова Новицького, вул. Зелінського.

В залежності від типу вулиці , концепцією пропонуються облаштування просторих пішохідних зон, окремих або спільних велосипедно-пішохідних доріжок, зон озеленення, розділювальних смуг та зон рекреації тощо. Згідно діючих норм з проектування вулиць та доріг (ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів») та іншого діючого законодавства, було запропоновано внесення зміни до існуючих поперечних профілів вулиць, їх конфігурації, функціонального зонування та наповнення.

Найзначніші зміни, що пропонуються проектом:

Для поперечних профілей Прибережної автомагістралі пропонуються наступні зміни:

- Створення смуг безпеки по обидва боки від кожної смуги руху транспорту;
- Створення технічної смуги між обома боками центральної розділювальної смуги;
- Коригування конфігурації пішохідної зони для створення велосипедних доріжок або спільних велосипедно-пішохідних доріжок;
- Зменшення ширини зеленої роздільювальної смуги між смугами руху транспорту та велосипедними доріжками вздовж магістралі;
- Передбачення місць для встановлення тимчасових споруд на території набережної;
- Створення місць рекреації між річкою та автомагістраллю;
- Створення додаткової смуги руху велосипедистів, що має рекреаційний характер, прогулянкову структуру та має доступ до рекреаційних зон набережної;
- Створення додаткового освітлення на території між магістраллю та набережною;
- Створення зелених насаджень між автомагістраллю та зонами рекреації набережної (у разі відсутності шумо-ізолюючих факторів);
- Створення оглядових майданчиків на території набережної або між зеленими насадженнями дерев з видом на р. Дніпро.

Для поперечних профілей магістральних **вулиць загальноміського значення регульованого руху** пропонується внести наступні зміни:

- Ширину смуги руху транспорту привести до нормативних: 3,5 метри для смуг руху громадського транспорту і 3 метри для інших видів транспорту;
- Створення смуг безпеки по обидва боки від кожної смуги руху транспорту;
- Створення пішохідних доріжок або спільних велосипедно-пішохідних доріжок;
- Коригування конфігурації пішохідної зони для створення велосипедних доріжок, смуг або спільних велосипедно-пішохідних доріжок;
- Створення смуг безпеки між велосипедними та пішохідними доріжками;
- Створення розділювальних смуг між шляхами руху трамваїв та смугами руху транспорту;
- Створення центральної розділювальної смуги з парканом по осі вулиць та створення розділювальних смуг між проїжджою частиною та пішохідною зоною;
- В деяких випадках, зменшення ширини зеленої розділювальної смуги між смугами руху транспорту та велосипедними доріжками вздовж магістралей;
- Встановлення вуличного освітлення згідно передбачених норм;
- Тимчасові споруди, розміщення яких не передбачено нормами, замінено на рекреаційні зони або зелені зони;

Особлива увага приділяється рішенням, що стосуються перетворення функціонального профілю **Соборного проспекту:**

За результатами дослідження саме на Соборному проспекті (тип Ц1, Ц2) виявлено значну перенасиченість громадським транспортом (кількість маршрутів, кількість зупинок громадського транспорту за годину, кількість одиниць рухомого складу на вулиці), через це рекомендуємо роздивитись три варіанти вирішення цієї задачі:

Варіант 1 – без докорінної реконструкції поперечного профілю вулиці, без зміни її функціонального наповнення – зберігається три смуги руху в одному напрямку, четверта – відводиться під організацію тимчасових парковок. Для цього необхідно докорінно змінити схему та систему руху громадського транспорту, тобто розробити проект маршрутизації громадського транспорту, замінити малогабаритні маршрутні таксі на повнорозмірні автобуси, підвищити кількість одиниць тролейбусів. Тим самим це дасть можливість оптимізувати існуючі маршрути, прибрати дублери, зменшити кількість зупинок за годину, зменшити кількість одиниць рухомого складу на вулиці (проект маршрутизації необхідно розробляти окремим проектом).

Варіант 2 - без докорінної реконструкції поперечного профілю вулиці зі зміною його функціонального наповнення – зберігається дві смуги руху в одному напрямку для автомобільного транспорту, третя – відводиться під виділену смугу руху громадського транспорту. Через це виникає потреба прибрати зону тимчасового паркування вздовж вулиці, але з'являється можливість розширити пішохідну зону.

Варіант 3 – докорінна реконструкція поперечного профілю зі зміною його функціонального наповнення – пропонується прибрати озеленену розподільчу смугу, замість неї облаштувати дві відокремлені смуги для руху громадського транспорту в обидва боки з організацією перед перехрестями зупиночних пунктів, під рух автомобільного транспорту відвести дві смуги в кожен бік, організувати тимчасові парковки між смугами руху автомобільного та громадського транспорту і між смугою руху автомобільного транспорту та технічною зоною тротуару.

При застосуванні **Варіану 3**, з облаштуванням двох відокремлених смуг руху громадського транспорту по осі проспекту, передбачається - кожна зі смуг руху по 3 метри завширшки. Таке рішення включає ряд змін для всього поперечного профілю, а саме:

- Створення розділювальних смуг між смугою руху громадського транспорту та іншими смугами руху, по обидва її боки, а також по обидва боки від смуг руху автомобільного транспорту;
- Встановлення зупинок громадського транспорту та тимчасових парковок вздовж виділених смуг;
- Створення тимчасових парковок між смугами руху транспорту та розділювальними смугами зі сторони пішохідних зон;
- Створення розділювальних смуг між пішохідними зонами та проїжджою частиною та/або тимчасовими парковками;
- Створення пішохідних доріжок або спільних велосипедно-пішохідних доріжок;
- Коригування конфігурації пішохідної зони для створення велосипедних доріжок, смуг або спільних велосипедно-пішохідних доріжок;
- Створення смуг безпеки між велосипедними та пішохідними доріжками;
- Встановлення вуличного освітлення згідно вимог чинних норм.

Для кожної **магістральної вулиці загальноміського значення регульованого руху**, за винятком Соборного проспекту, було запропоновано по 2, 3 або 4 варіанти трансформації поперечного профілю, в залежності від габаритів вулиці та природного ландшафту.

Варіант 1 – без докорінної реконструкції поперечного профілю вулиці зі зміною його функціонального наповнення – зберігається дві смуги руху в одному напрямку для автомобільного транспорту, третя – відводиться під смугу для руху громадського транспорту. Через це виникає потреба прибрати зону тимчасового паркування вздовж вулиці, але з'являється можливість розширити пішохідну зону.

Передбачається створення велосипедних доріжок з одностороннім рухом з обох боків вулиці, що відділяються/відокремлюються від проїжджої частини зеленою розділювальною смугою. У випадку, коли габарити вулиці або ландшафт не дозволяють створення велодоріжок по обидва боки вулиці, велодоріжка з двостороннім рухом передбачається з одного боку вулиці.

Також передбачається звуження або розширення до мінімального розміру центральної розділювальної смуги, або її створення у випадку, якщо такої не існує (якщо таку не було передбачено). У випадку розташування кіосків/тимчасових споруд на центральній розділювальній смузі, пропонується їх заміна зеленими зонами рекреації або створення додаткових пішохідних зон.

У випадку розташування трамвайної колії по осі вулиці, смуга для руху громадського транспорту не передбачається.

Варіант 2 – без докорінної реконструкції поперечного профілю вулиці, без зміни її функціонального наповнення – зберігається три смуги руху в одному напрямку, четверта – відводиться під організацію тимчасових парковок, якщо габарити та ландшафт вулиці дозволяє їх розміщення.

Варіант 3 – передбачає розміщення велодоріжки з двостороннім рухом лише з одного боку вулиці, що дозволяє створити додатковий пішохідний простір з іншого боку вулиці.

Варіант 4 – передбачає збереження ширини центральної розділювальної смуги або її звуження до 3 метрів, що дозволяє не встановлювати паркан по середині цієї смуги.

Для поперечних профілей вулиць **районного значення регульованого руху** було запропоновано наступні зміни:

- Смуги руху транспорту замінити та такі, що відповідають прийнятим у 2018 році нормам для вулиць та доріг – 3,5 метри або 3 метри для смуг руху громадського транспорту і 3 метри для інших видів транспорту;
- Створення смуг безпеки по обидва боки від кожної смуги руху транспорту;
- Створення пішохідних доріжок або спільних велосипедно-пішохідних доріжок;
- Розширення або незначне зменшення пішохідної зони для створення велосипедних доріжок або спільних велосипедно-пішохідних доріжок;
- Створення смуг безпеки між велосипедними та пішохідними доріжками;
- Створення центральної розділювальної смуги з парканом по середині та створення розділювальних смуг між проїжджою частиною та пішохідною зоною;
- В деяких випадках, зменшення ширини зеленої розділювальної смуги між смугами руху транспорту та велосипедними доріжками вздовж вулиці;
- Встановлення вуличного освітлення;
- Передбачені місця для тимчасового паркування вздовж вулиць.

Для кожної вулиці **районного значення регульованого руху**, було запропоновано по 2 варіанти внесення змін, в залежності від габаритів вулиці та природного ландшафту.

Варіант 1 – без докорінної реконструкції поперечного профілю вулиці, без зміни її функціонального наповнення – зберігається дві або три смуги руху в одному напрямку, друга або третя – відводиться під організацію тимчасових парковок, якщо габарити та ландшафт вулиці дозволяє розміщення парковок.

Смуга для руху громадського транспорту має різну ширину – 3 метри, 3,2 метри або 3,75 метрів в залежності від габаритів вулиці та інтенсивності руху громадського транспорту по ній.

У разі руху громадського транспорту по вулиці, створюється центральна розділювальна смуга мінімального розміру; за відсутності громадського транспорту по вулиці, така смуга не передбачається.

У випадку розташування кіосків/тимчасових споруд, що не передбачено нормами, на території пішохідної зони пропонується їх заміна зеленими зонами рекреації або створення додаткових пішохідних зон. У випадку, коли габарити вулиці або ландшафт не дозволяють створення велодоріжок по обидва боки вулиці, велодоріжка з двостороннім рухом передбачається з одного боку вулиці.

Передбачається створення велодоріжок з одностороннім рухом по обидва боки вулиці. У випадку, коли габарити вулиці не дозволяють створити велодоріжки в існуючих умовах, пропонується розширення меж вулиці за рахунок зміни рельєфу/ландшафту або створення додаткових конструкцій.

Варіант 2 – передбачає облаштування велодоріжок з двостороннім рухом лише з одного боку вулиці, що дозволяє створити додатковий пішохідний простір з іншого боку вулиці або забезпечує місце для створення парковки.

У поперечні профілі **житлових вулиць** було пропонується внести наступні зміни:

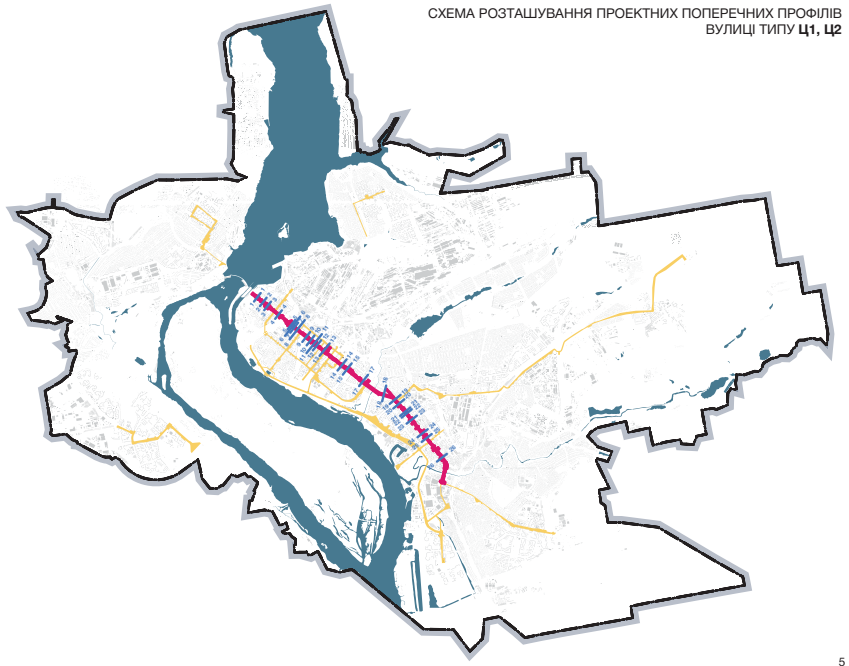
- Смуги руху транспорту привести до нормативних: 3,5 метри або 3 метри для смуг руху громадського транспорту і 3 метри для інших видів транспорту;
- Створення смуг безпеки по обидва боки від кожної смуги руху транспорту;
- Створення пішохідних доріжок або спільних велосипедно-пішохідних доріжок;
- Розширення або незначне зменшення пішохідної зони для створення велосипедних доріжок або спільних велосипедно-пішохідних доріжок;
- Створення смуг безпеки між велосипедними та пішохідними доріжками;
- В деяких випадках, зменшення ширини зеленої розділювальної смуги між смугами руху транспорту та велосипедними доріжками вздовж вулиць;
- Встановлення вуличного освітлення;
- Передбачені місця для тимчасового паркування вздовж вулиць.

Для кожної з **житлових вулиць**, було запропоновано по 2 варіанти трансформації, в залежності від габаритів вулиці та природного ландшафту.

Варіант 1 – без докорінної реконструкції поперечного профілю вулиці, без зміни її функціонального наповнення – зберігається по одній смузі руху в кожному напрямку, друга – відводиться під організацію тимчасових парковок, якщо габарити та ландшафт вулиці дозволяє розміщення парковок. Кожна смуга має мінімальну нормативну ширину – 3 метри, а у разі руху громадського транспорту по ній – 3,5 метри.
Передбачається створення велодоріжок з одностороннім рухом по обидва боки вулиці.

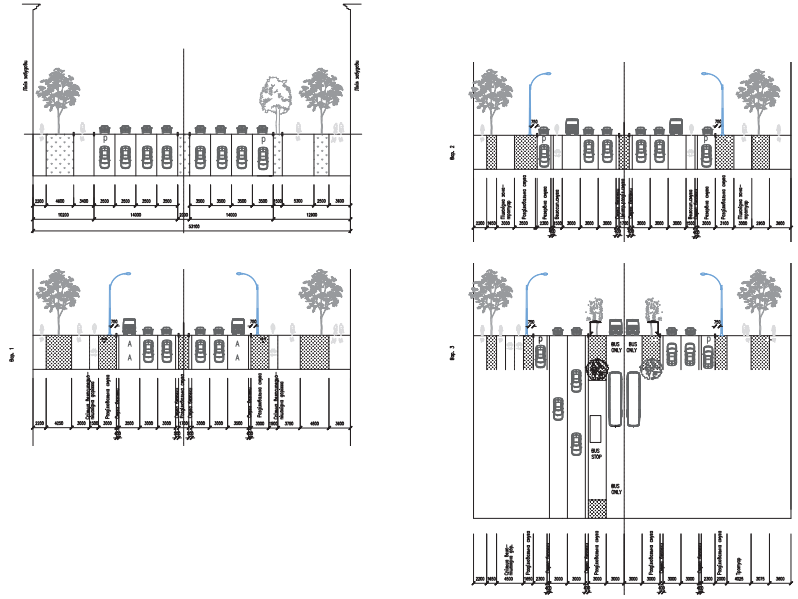
Варіант 2 – передбачає облаштування велодоріжок з двостороннім рухом лише з одного боку вулиці, що дозволяє створити додатковий пішохідний простір з іншого боку вулиці або забезпечує місце для створення парковки.

СХЕМА РОЗТАШУВАННЯ ПРОЕКТНИХ ПОПЕРЕЧНИХ ПРОФІЛІВ ВУЛИЦІ ТИПУ **Ц1, Ц2**



Профіль 1–1

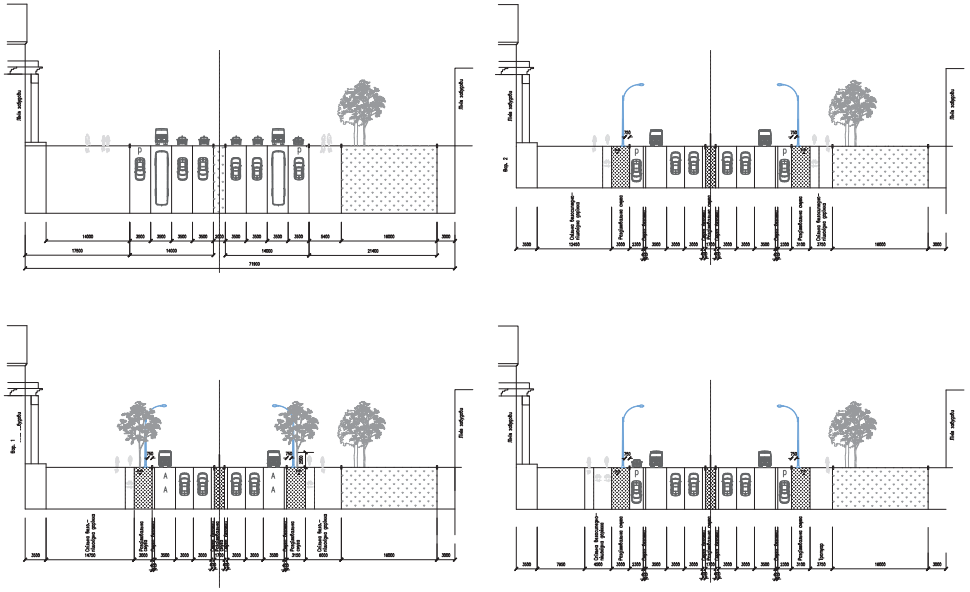
Головний міський проспект
(просп.Соборний)



6

Профіль 3–3

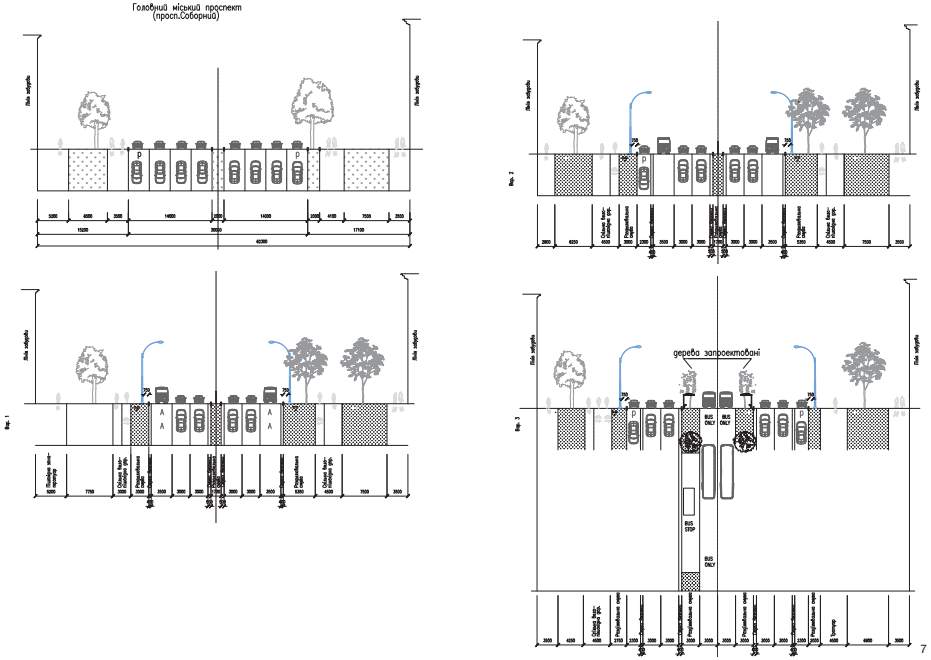
Головний міський проспект
(просп.Соборний)



8

Профіль 2–2

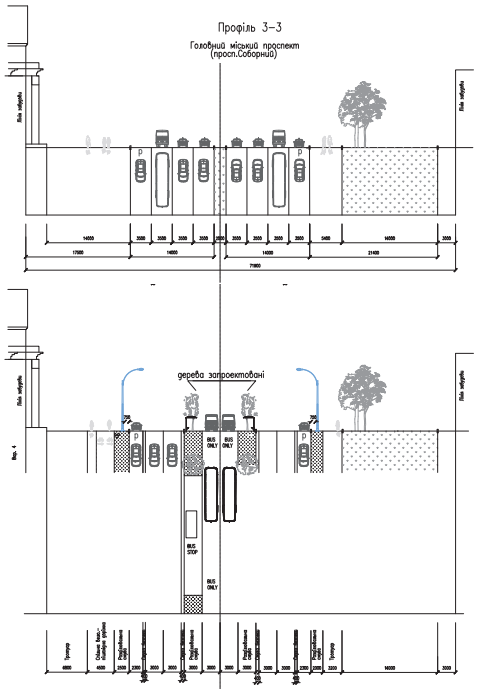
Головний міський проспект
(просп.Соборний)



7

Профіль 3–3

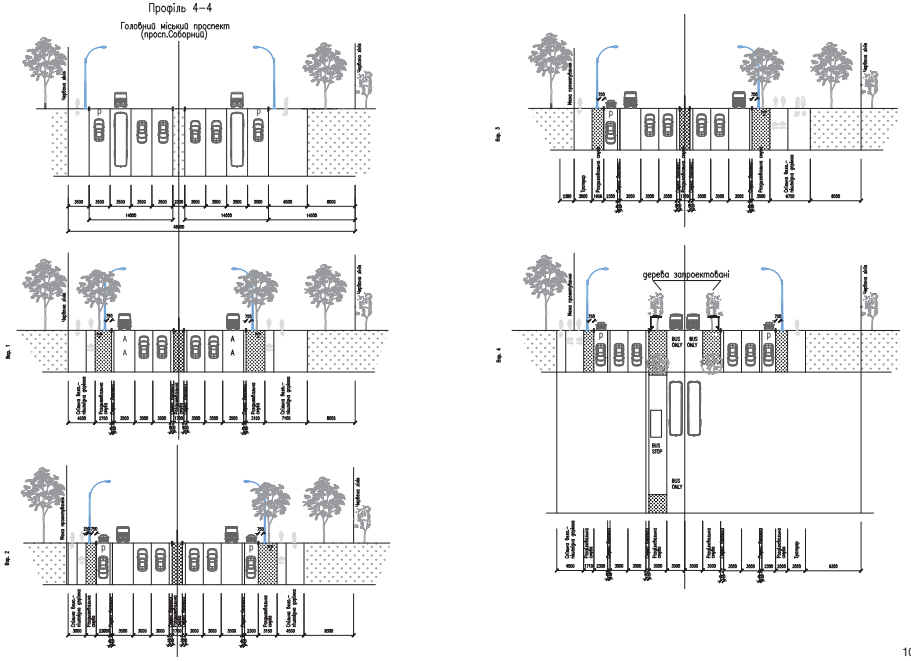
Головний міський проспект
(просп.Соборний)



9

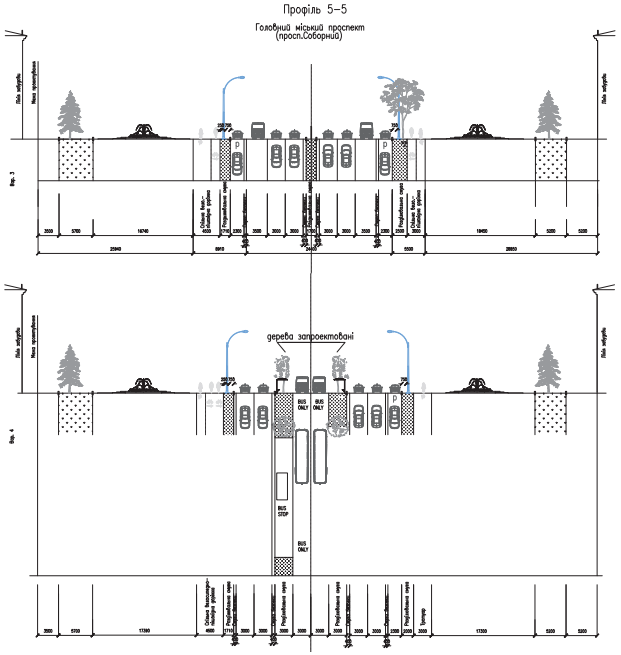
Профіль 4–4

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



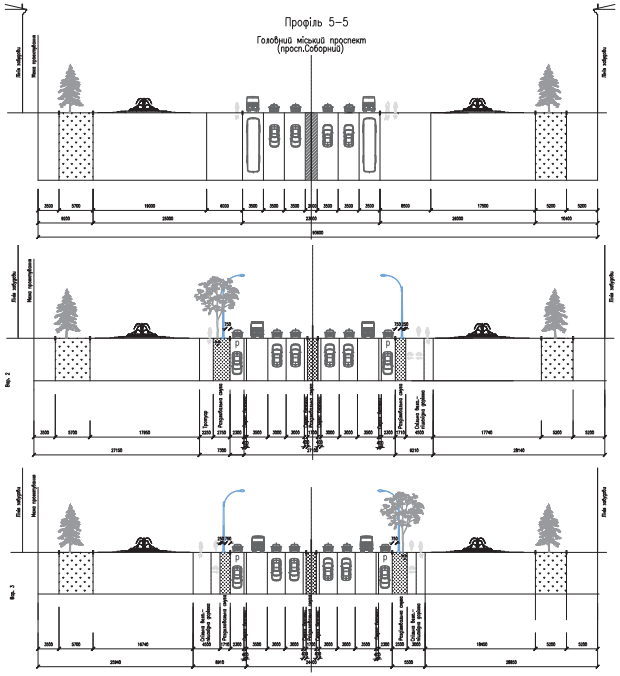
Профіль 5–5

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



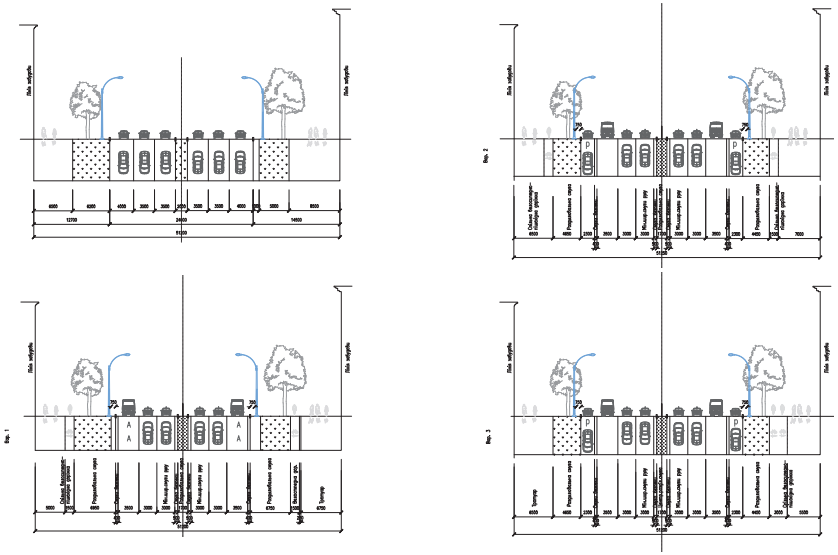
Профіль 5–5

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



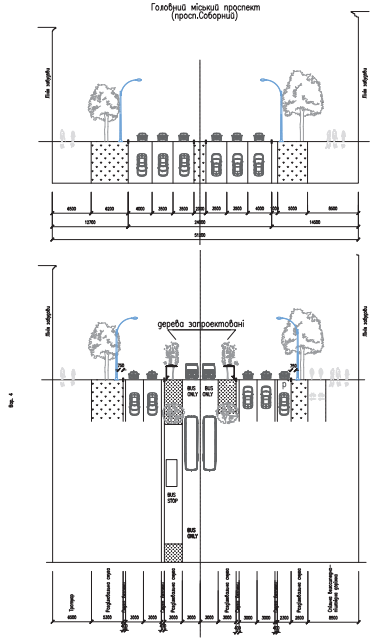
Профіль 6–6

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



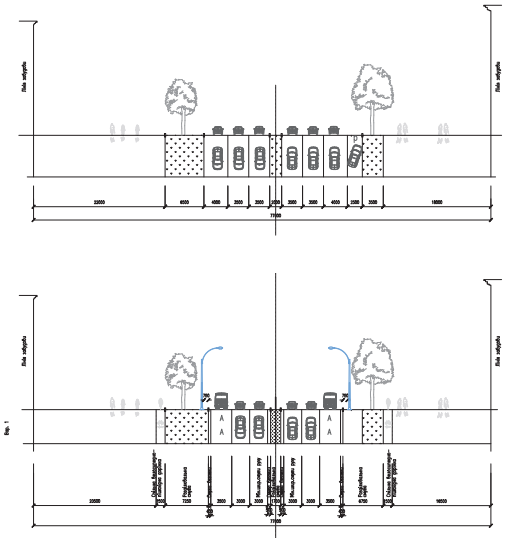
Профіль 6–6

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



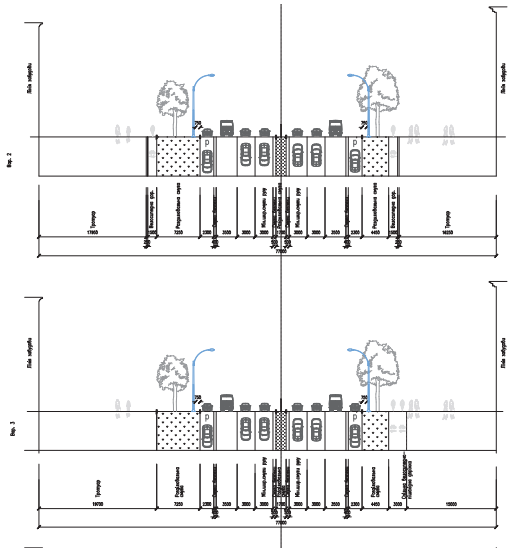
Профіль 7–7

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



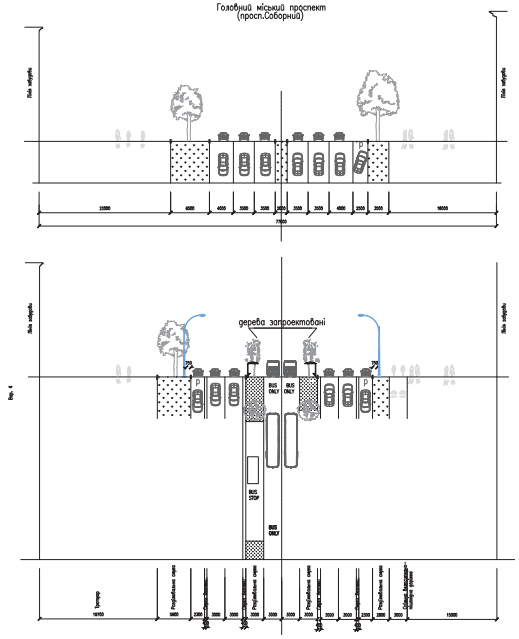
Профіль 7–7

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



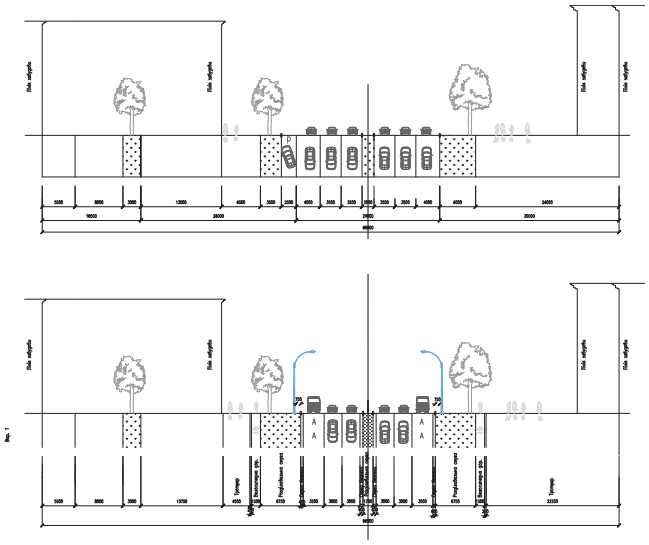
Профіль 7–7

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



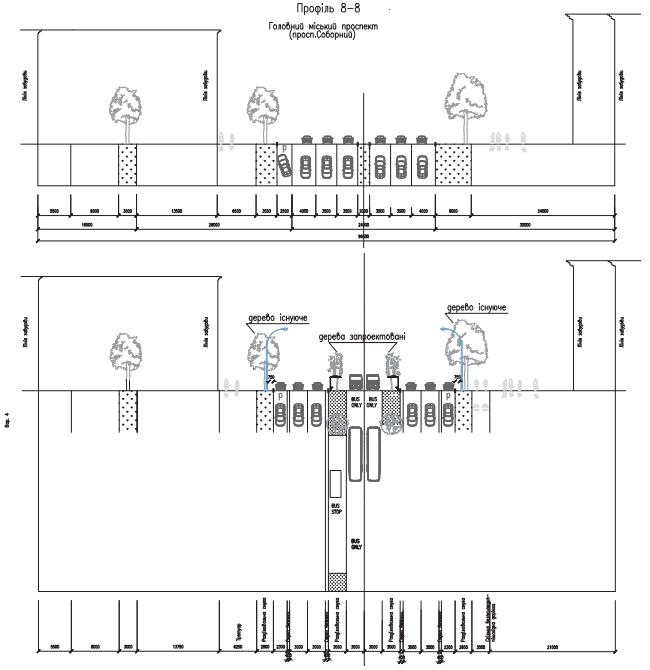
Профіль 8–8

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



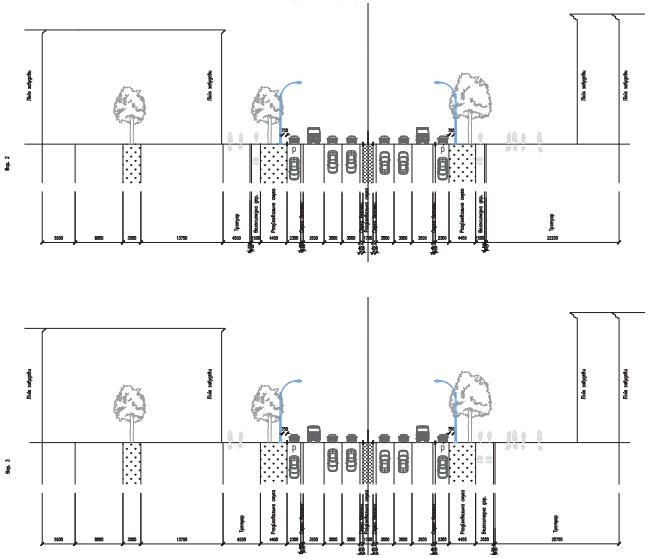
Профіль 8–8

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



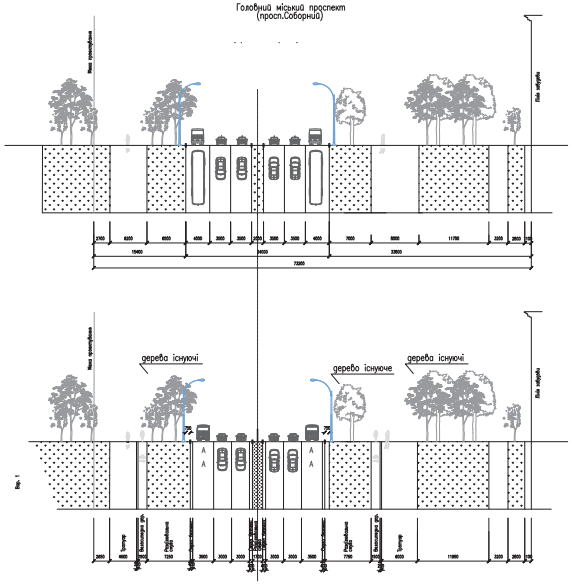
Профіль 8–8

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



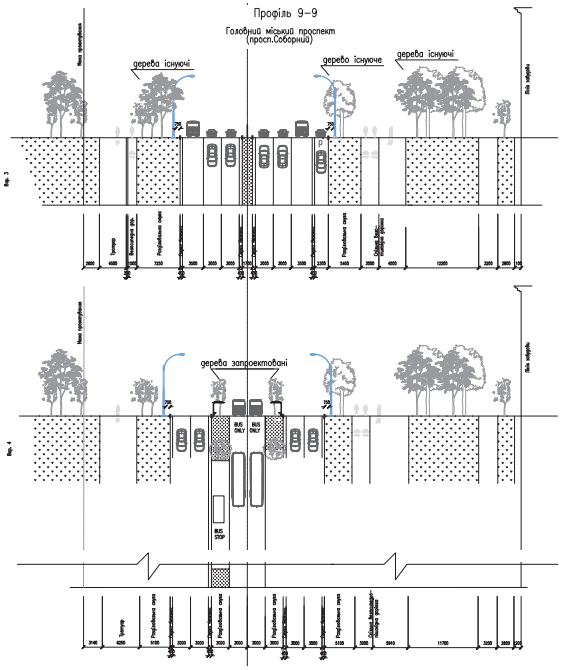
Профіль 9–9

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



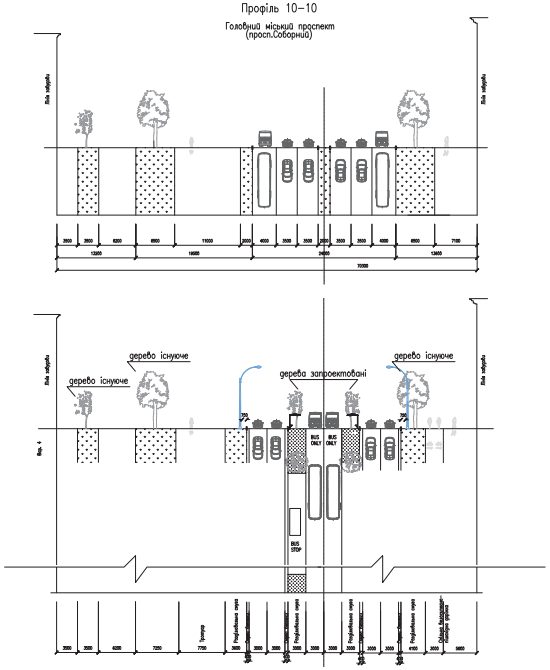
Профіль 9–9

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



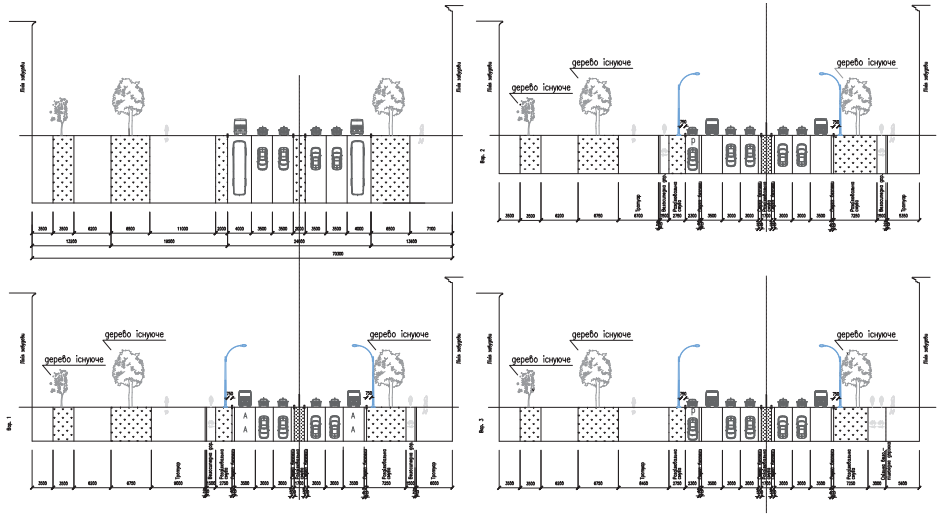
Профіль 10–10

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



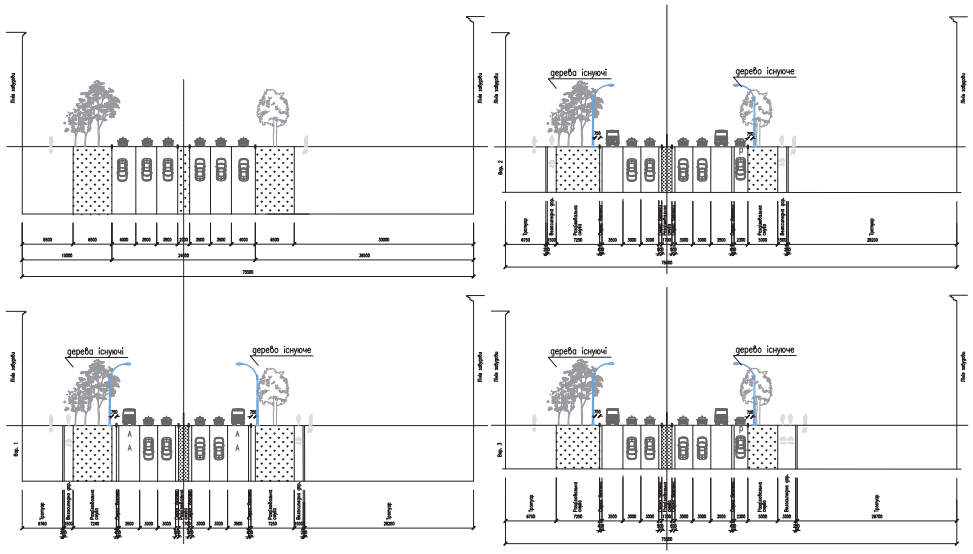
Профіль 10–10

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



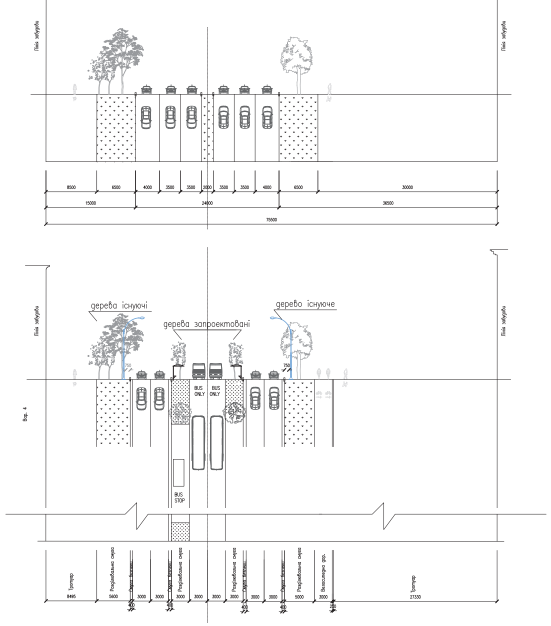
Профіль 11–11

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



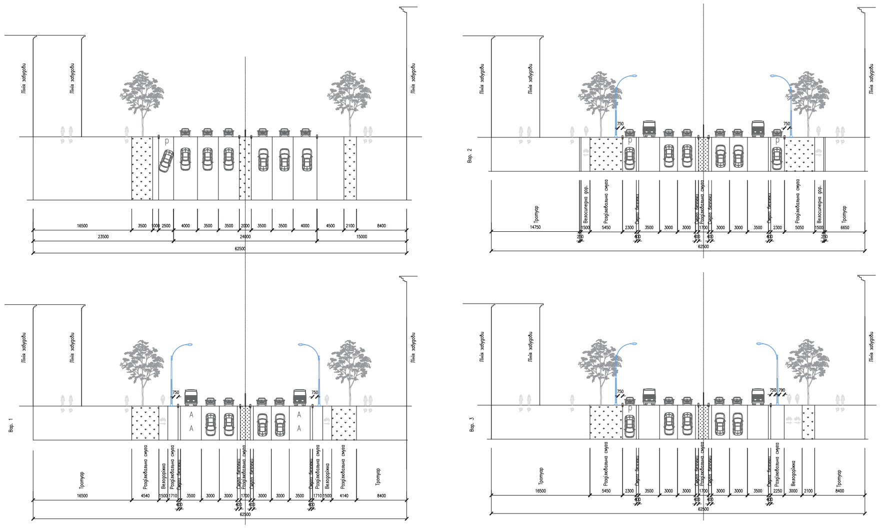
Профіль 11-11

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



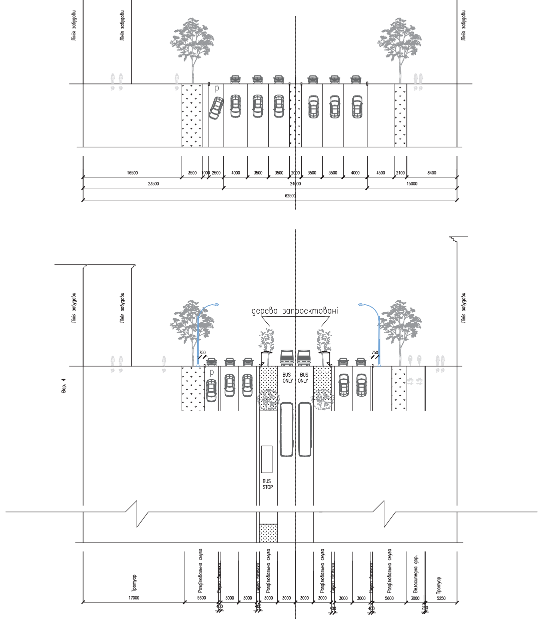
Профіль 12-12

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



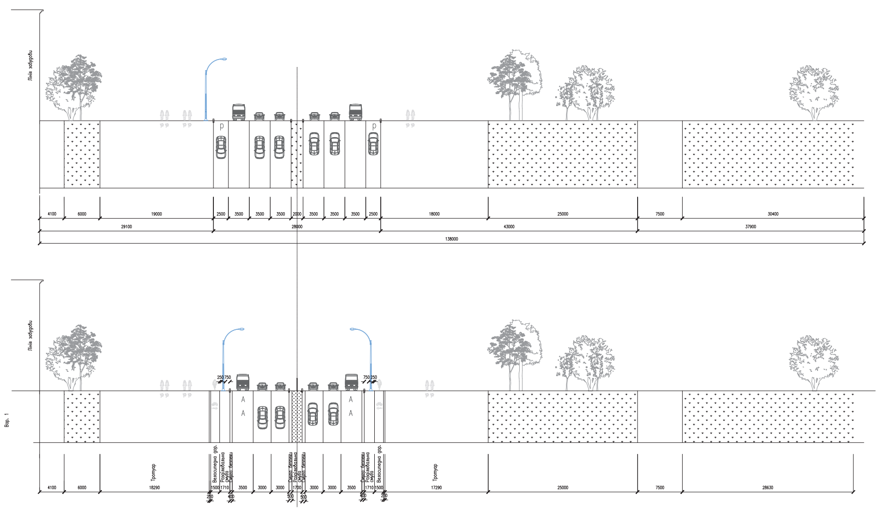
Профіль 12-12

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



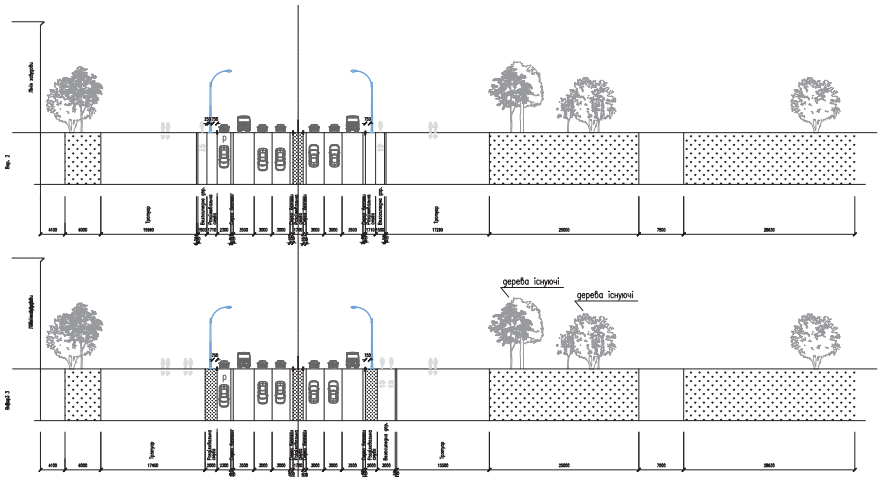
Профіль 13-13

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



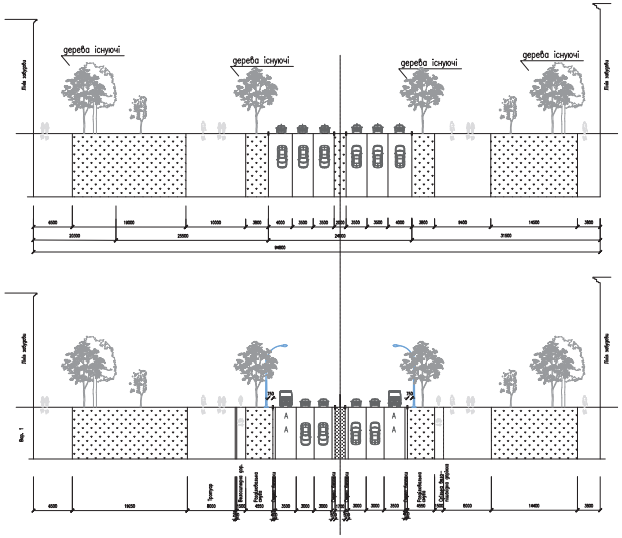
Профіль 13–13

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



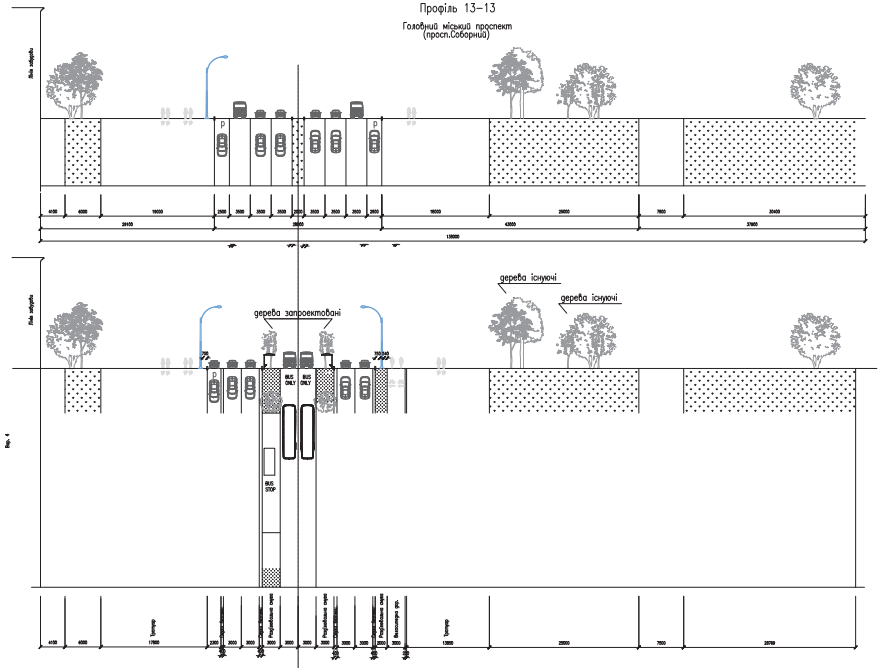
Профіль 14–14

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



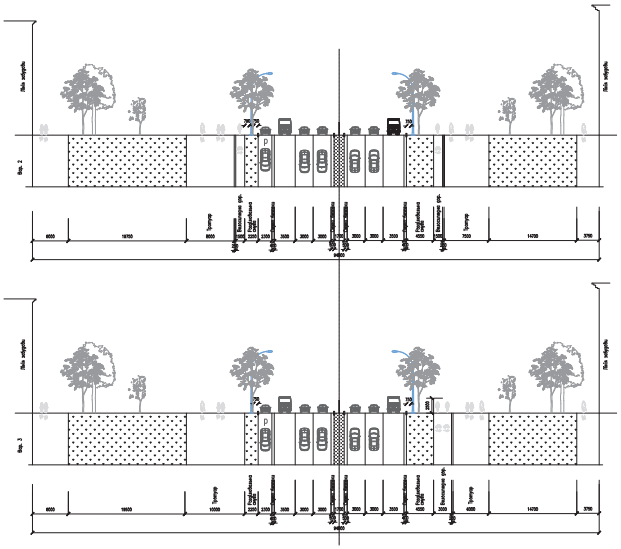
Профіль 13–13

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



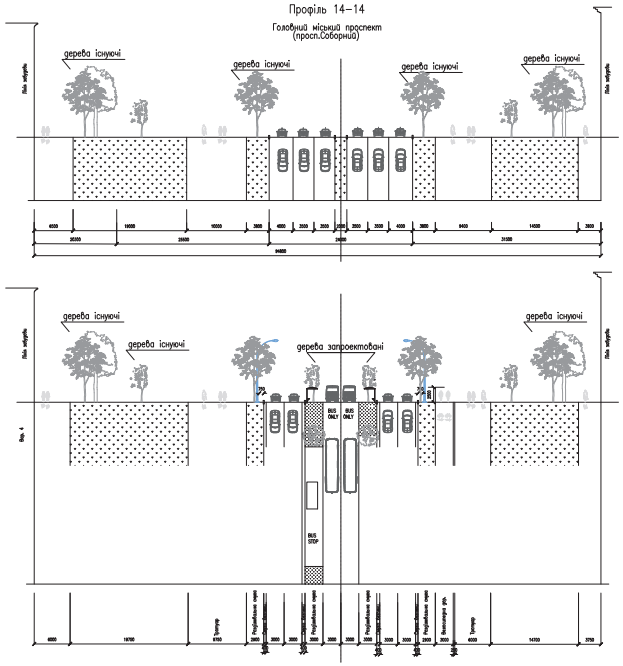
Профіль 14–14

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



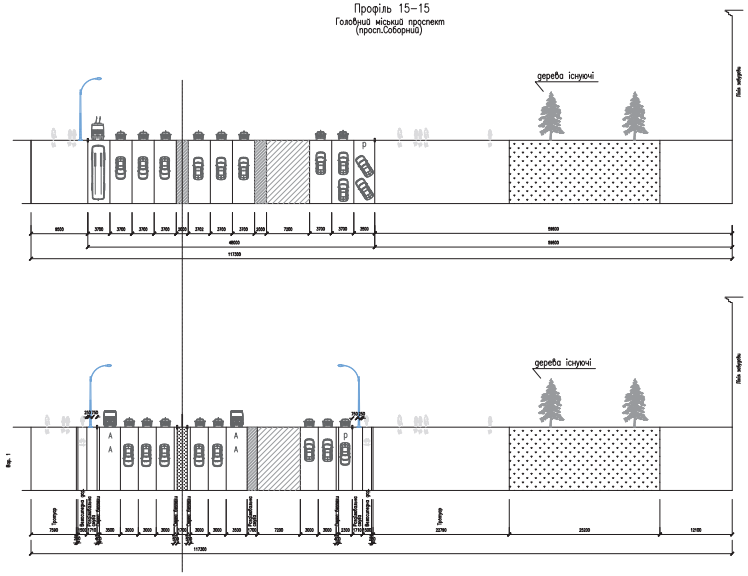
Профіль 14–14

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



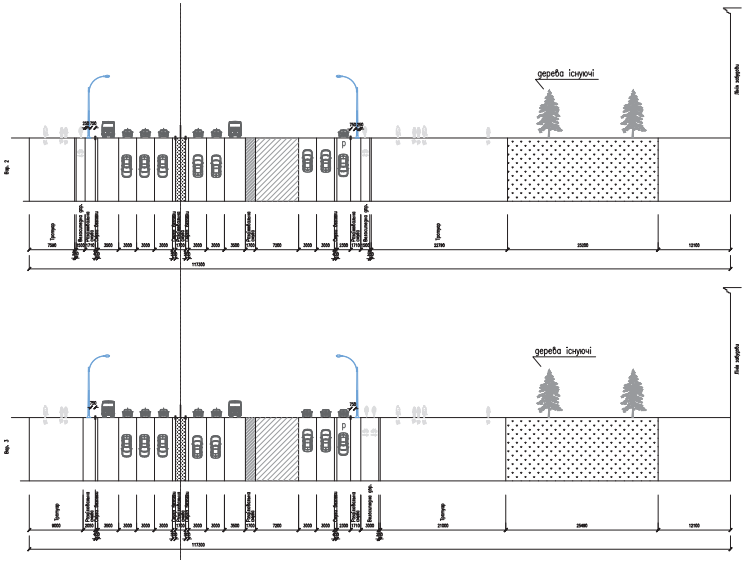
Профіль 15–15

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



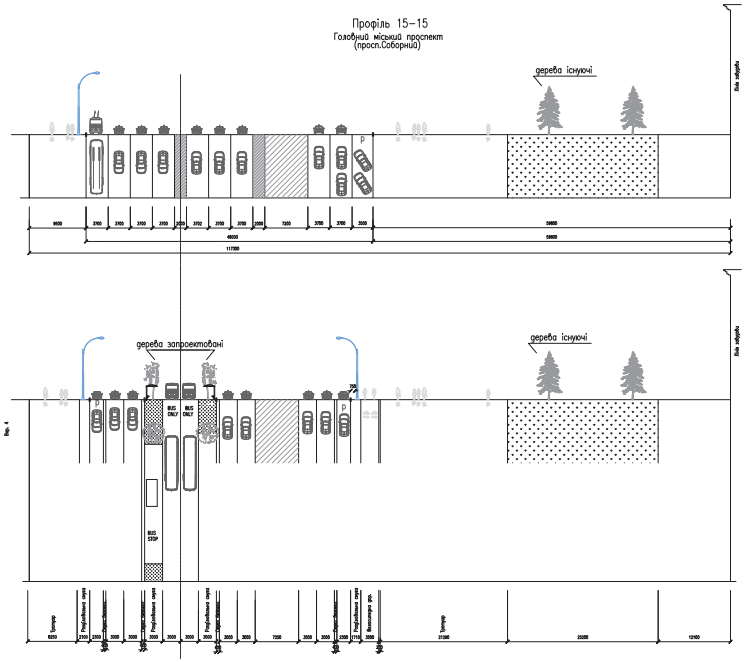
Профіль 15–15

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



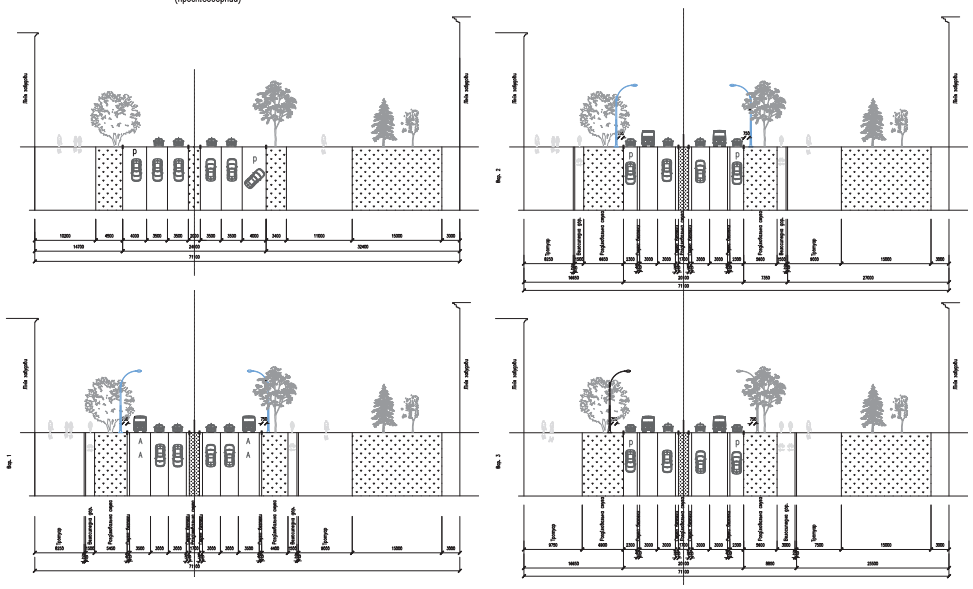
Профіль 15–15

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



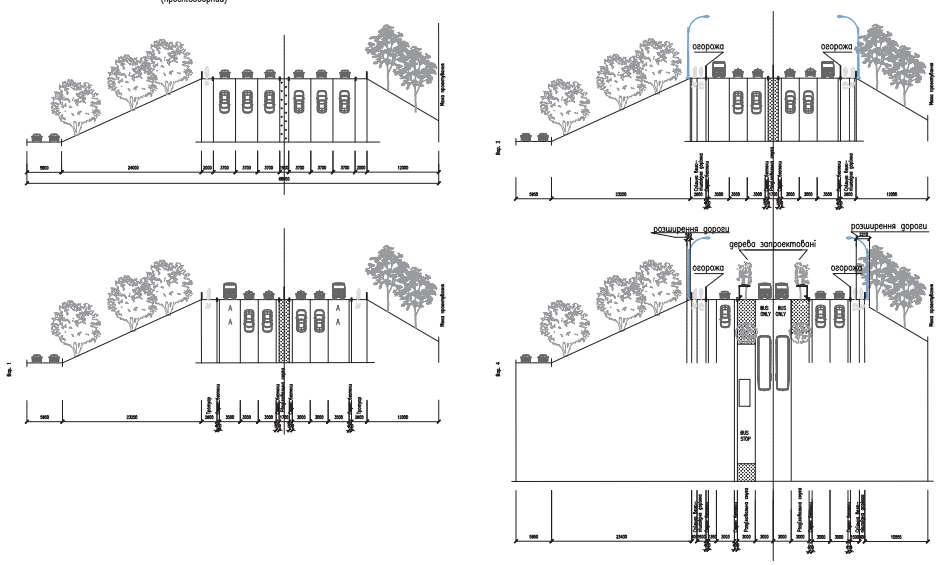
Профіль 16–16

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



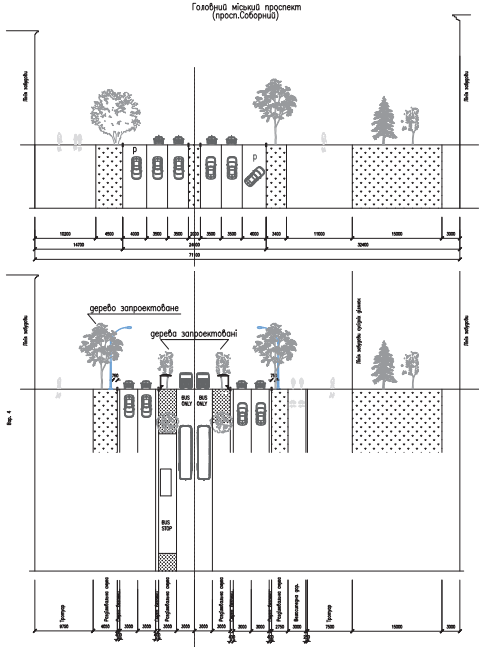
Профіль 17–17

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



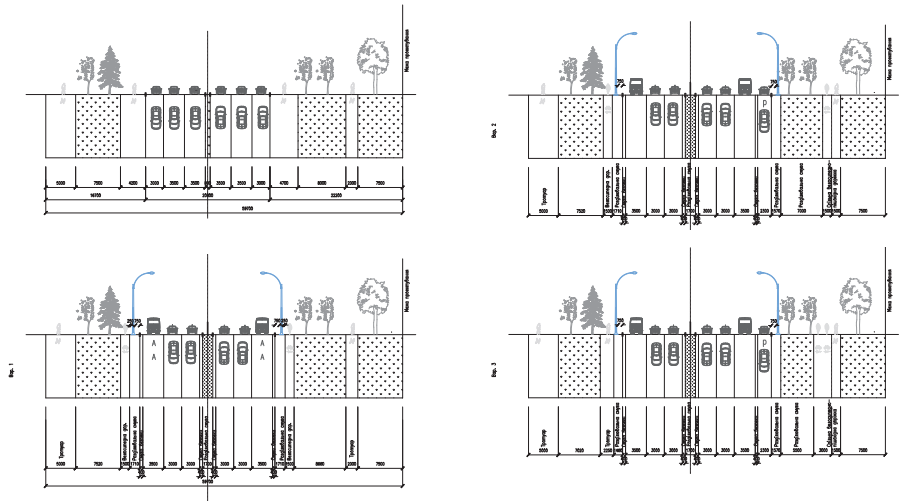
Профіль 16–16

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



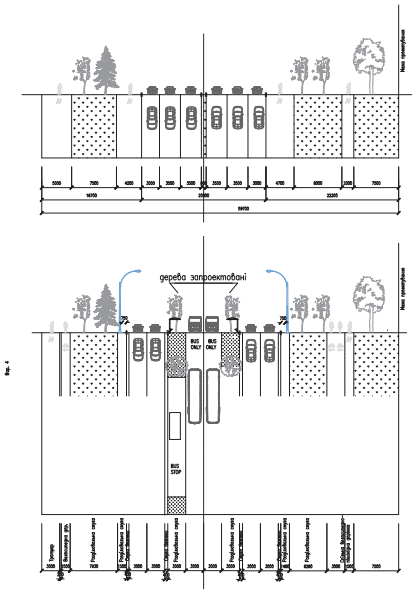
Профіль 18–18

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



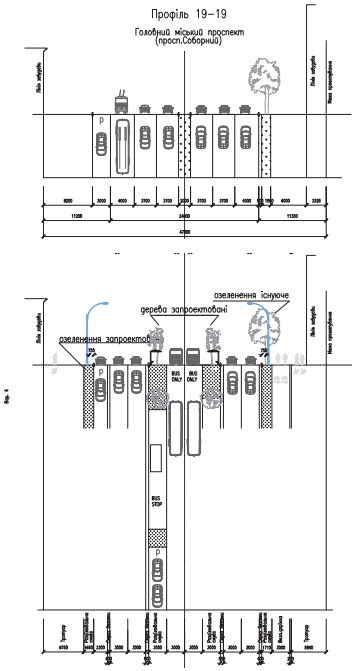
Профіль 18–18

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



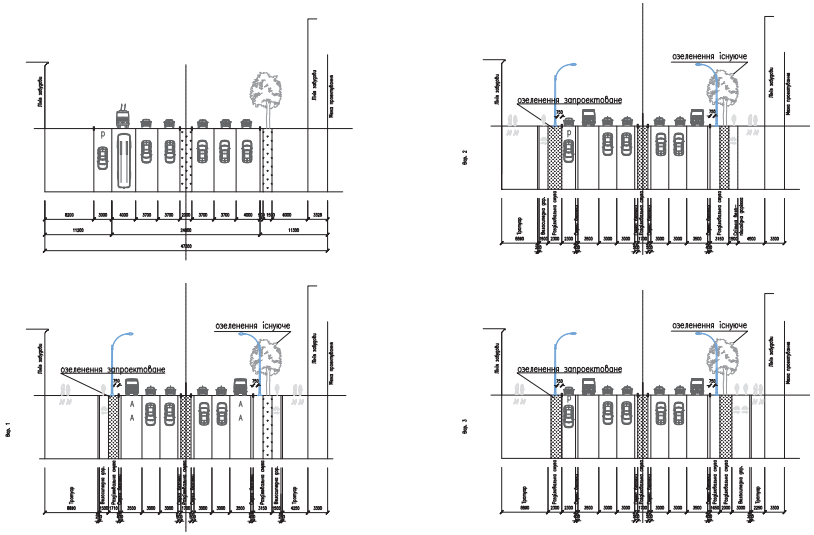
Профіль 19–19

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



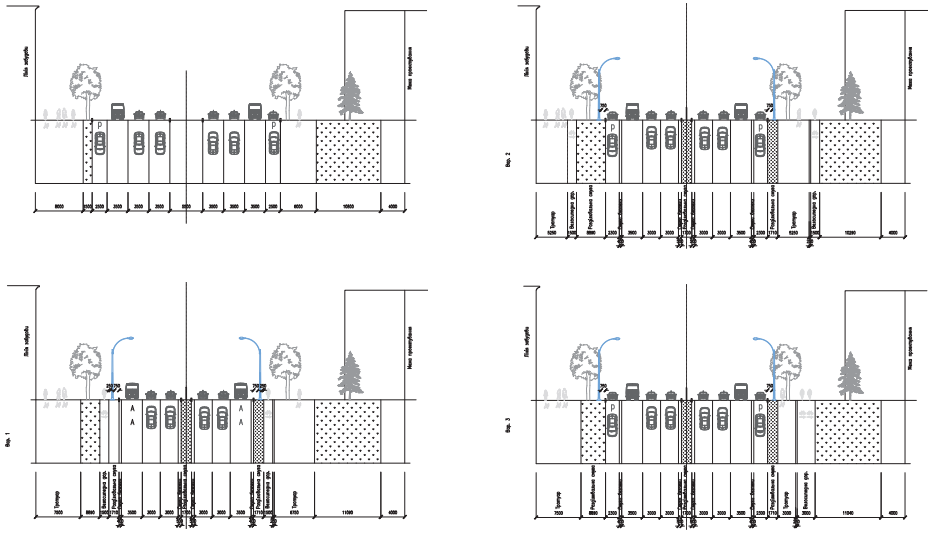
Профіль 19–19

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



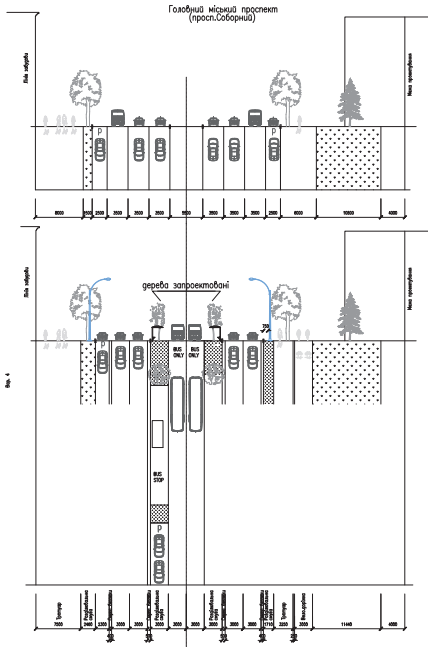
Профіль 20–20

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



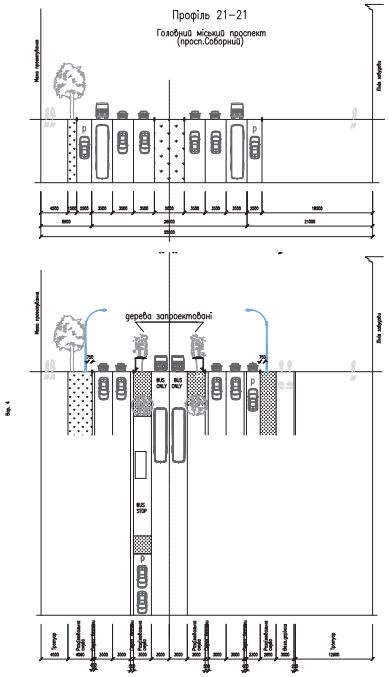
Профіль 20–20

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



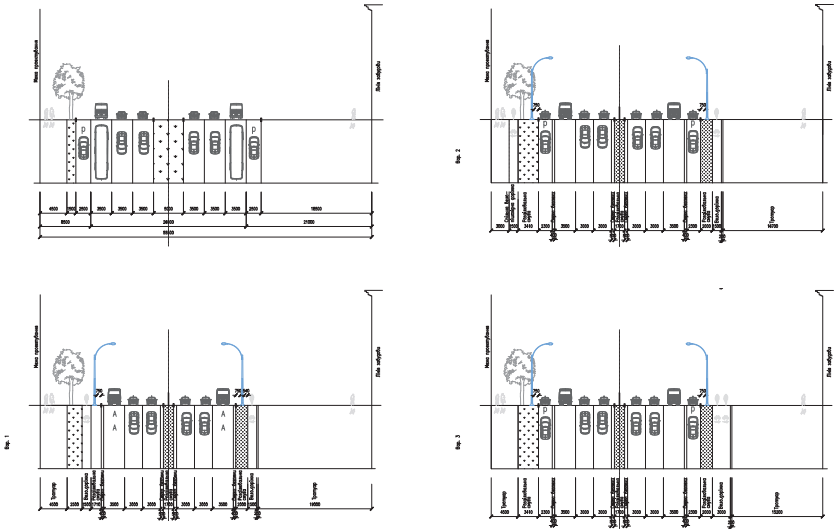
Профіль 21–21

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



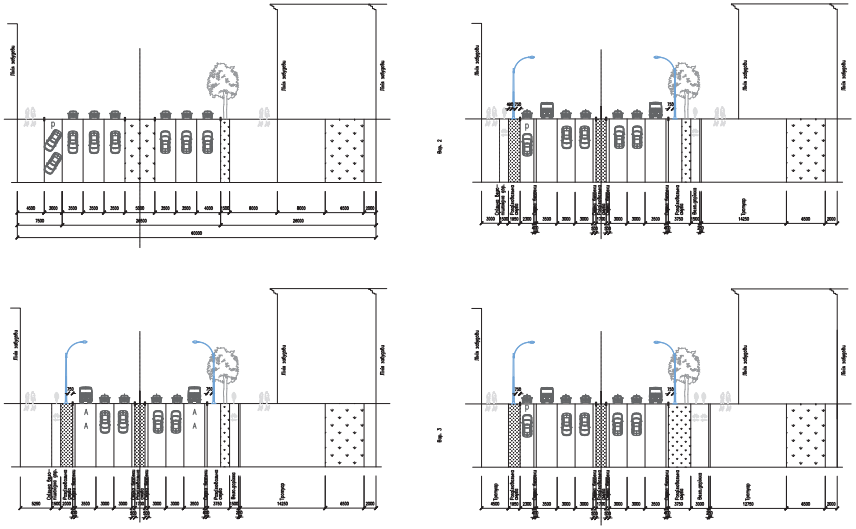
Профіль 21–21

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



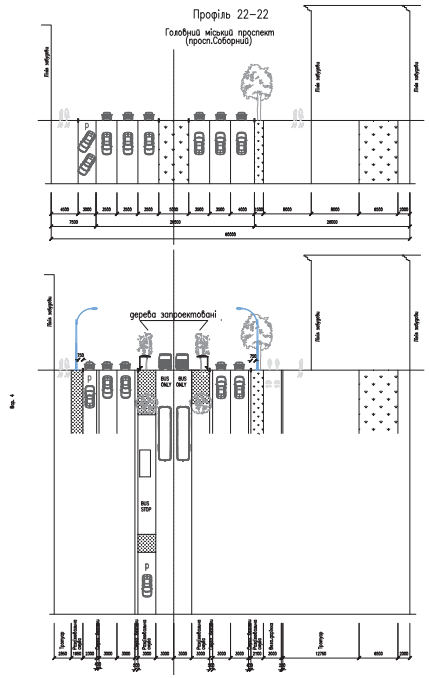
Профіль 22–22

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



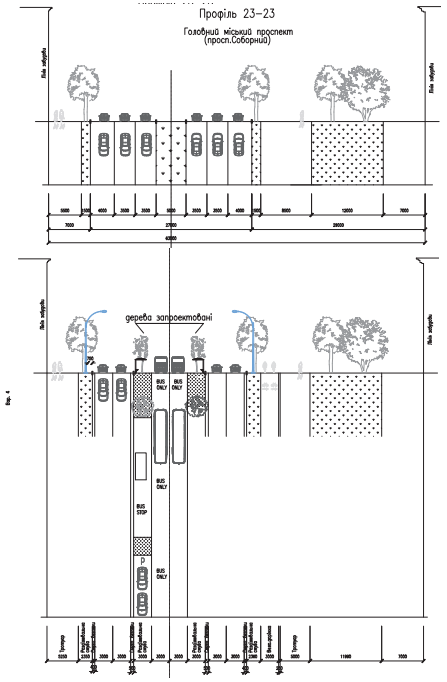
Профіль 22–22

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



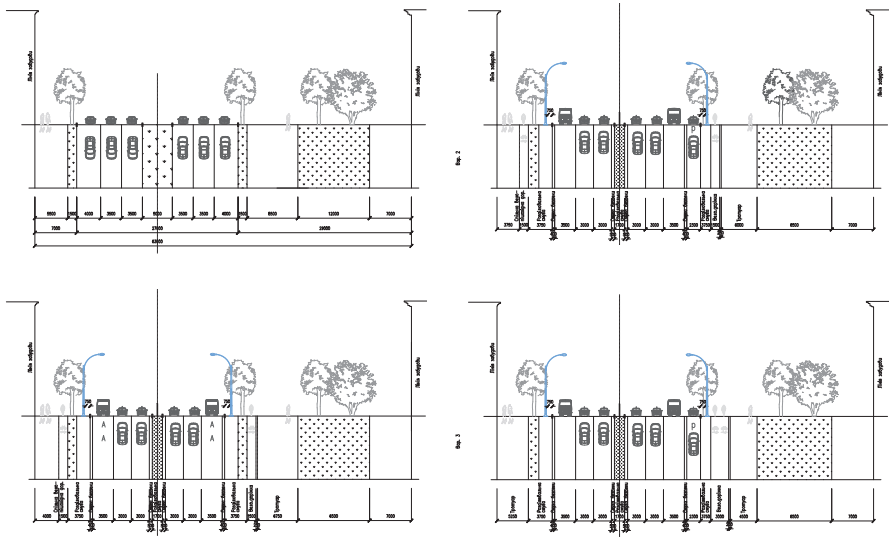
Профіль 23–23

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



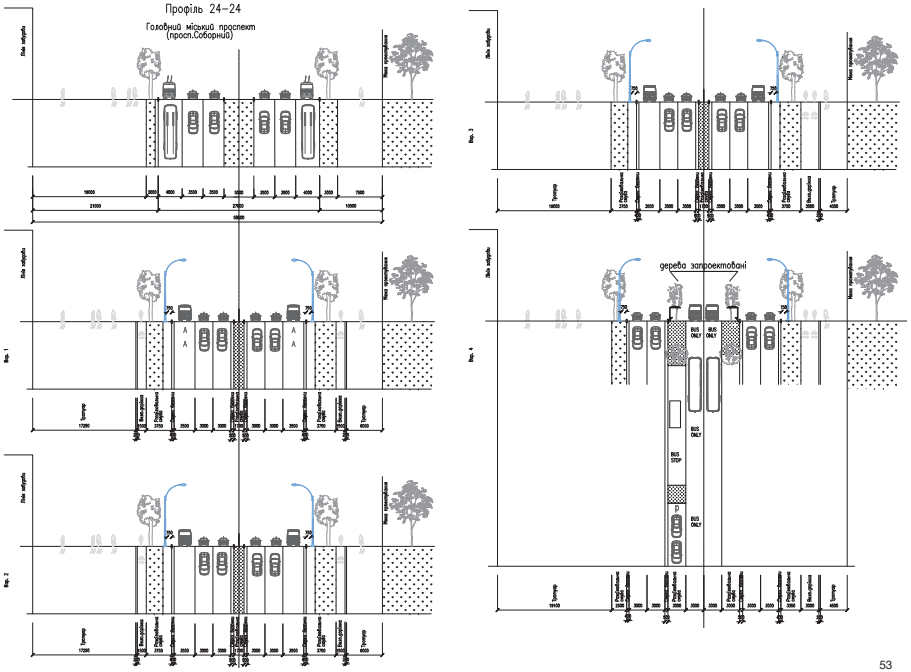
Профіль 23–23

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



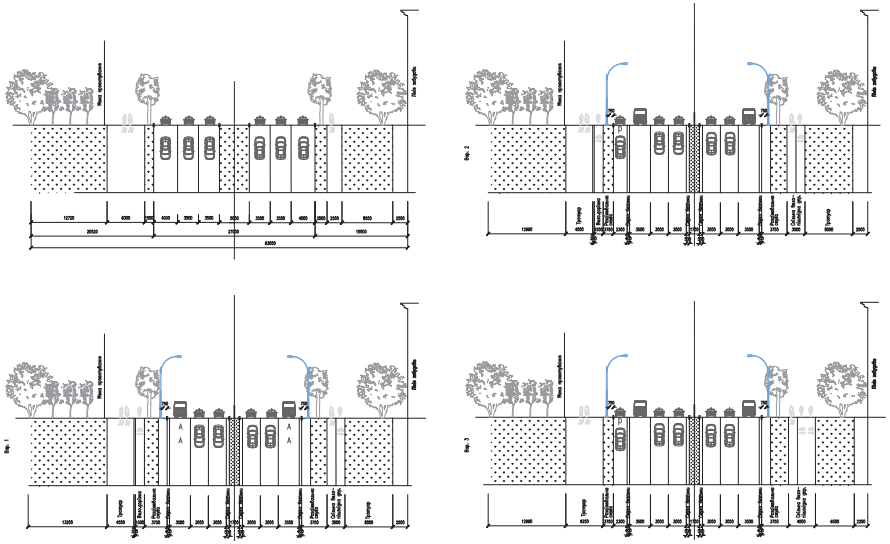
Профіль 24–24

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



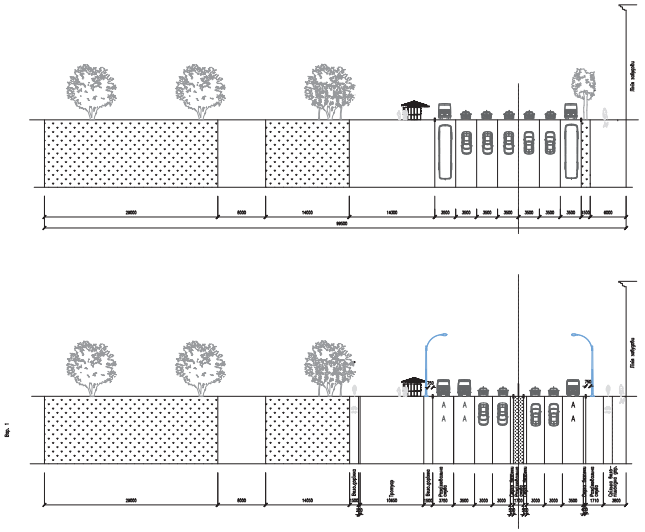
Профіль 25–25

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



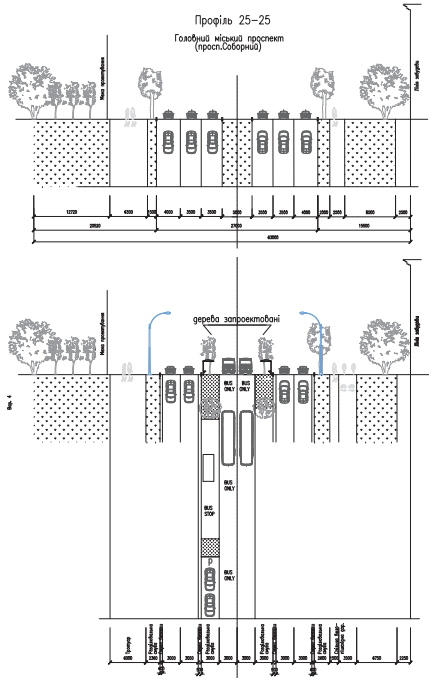
Профіль 26–26

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



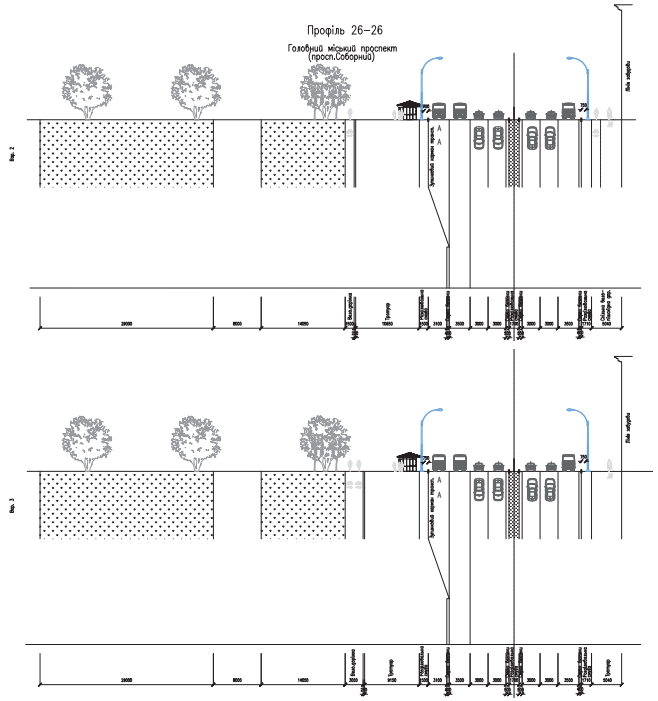
Профіль 25–25

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



Профіль 26–26

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



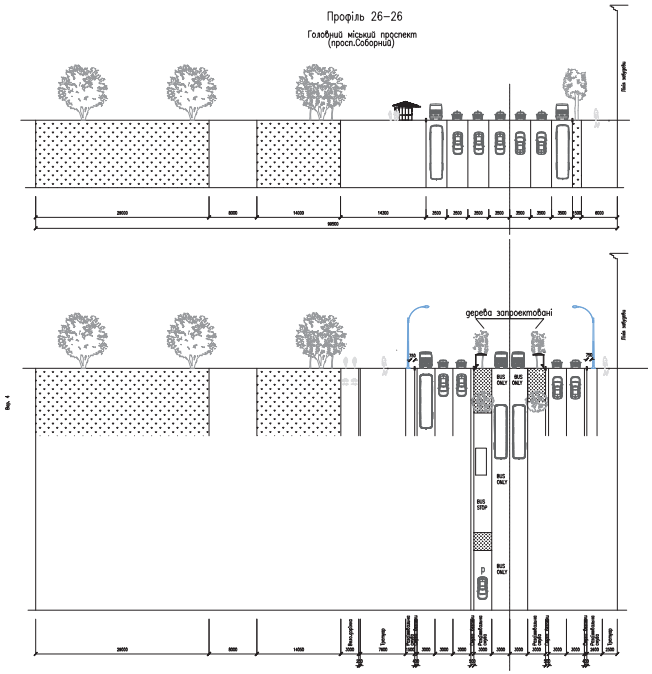
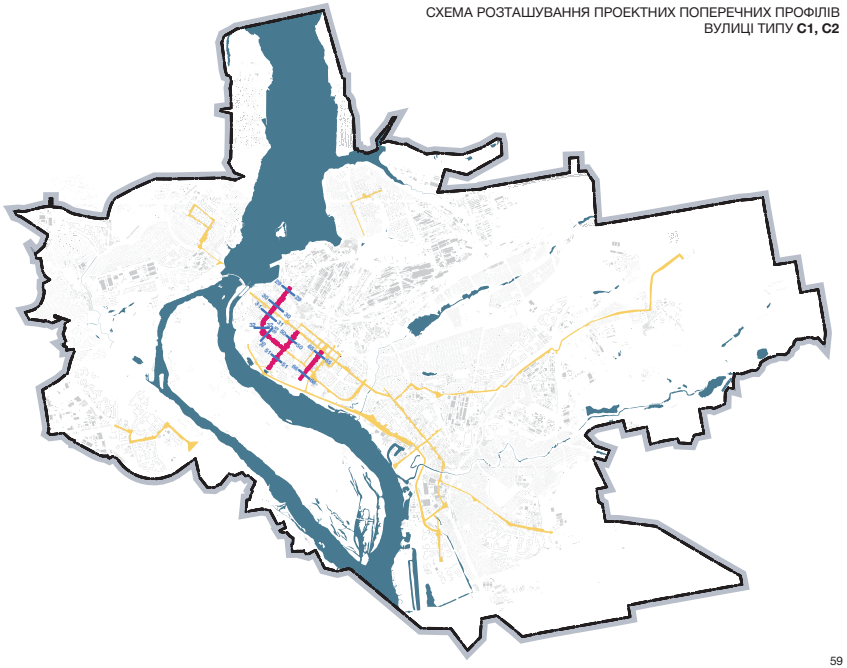
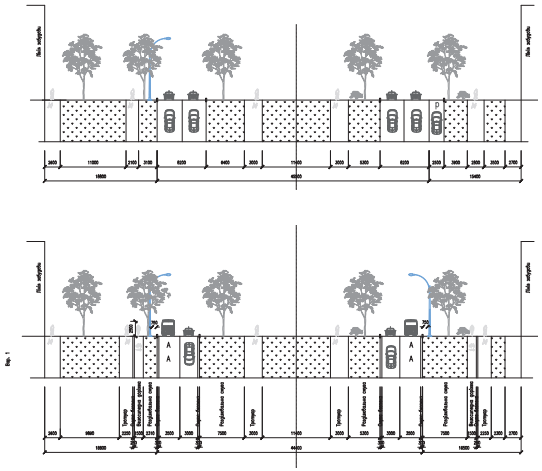
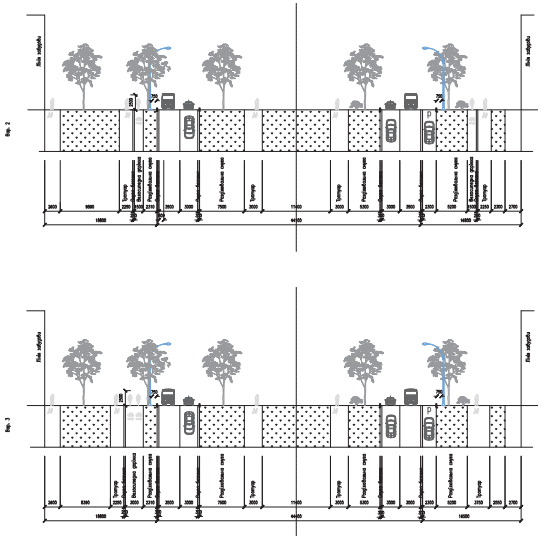


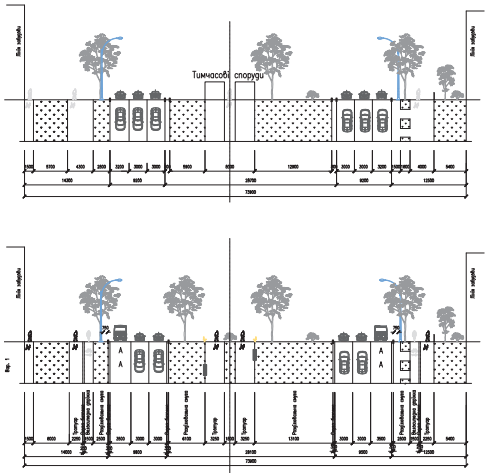
СХЕМА РОЗТАШУВАННЯ ПРОЕКТНИХ ПОПЕРЕЧНИХ ПРОФІЛІВ
ВУЛИЦІ ТИПУ **С1, С2**



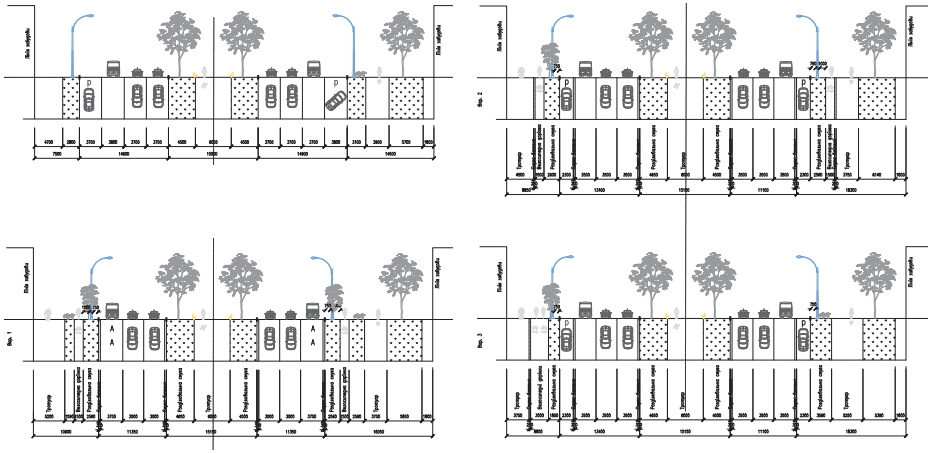




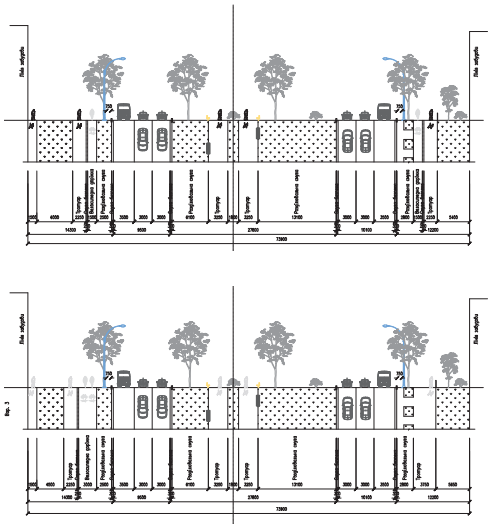
Профіль 30–30
(Проспект Металургів)



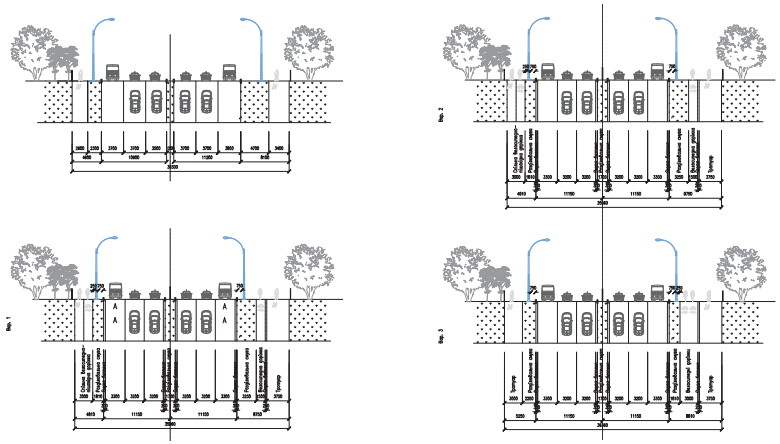
Профіль 31–31
(просп.Металургів)



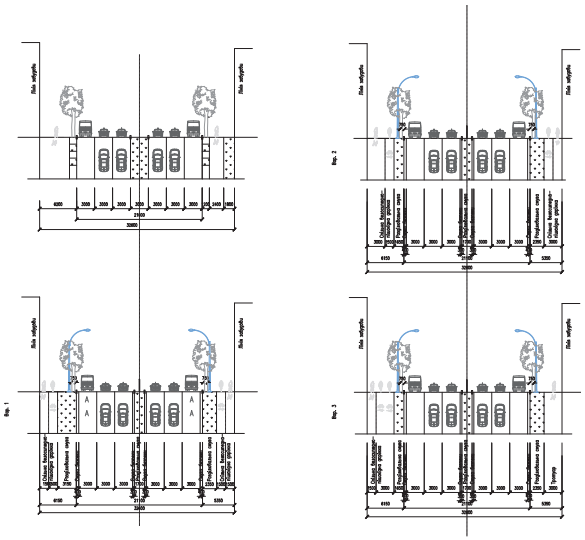
Профіль 30–30
(Проспект Металургів)



Профіль 32–32
(просп.Металургів)



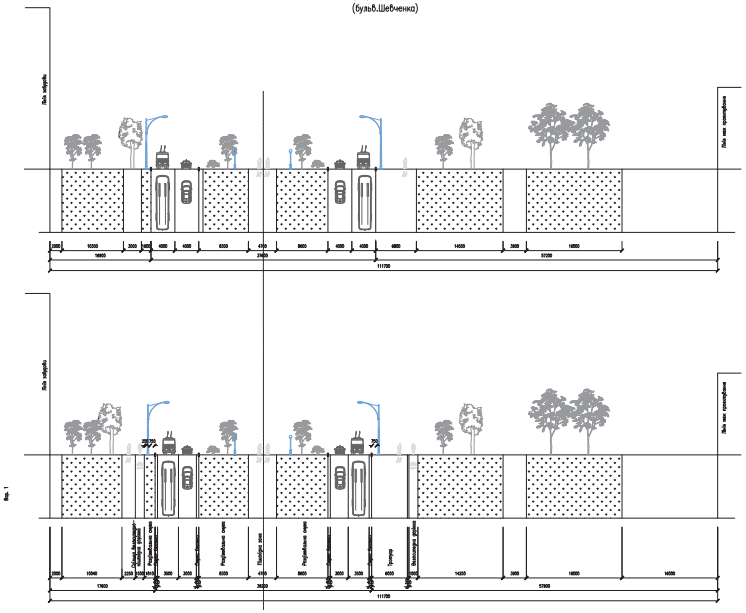
Профіль 35–35
(вул.Перемоги)



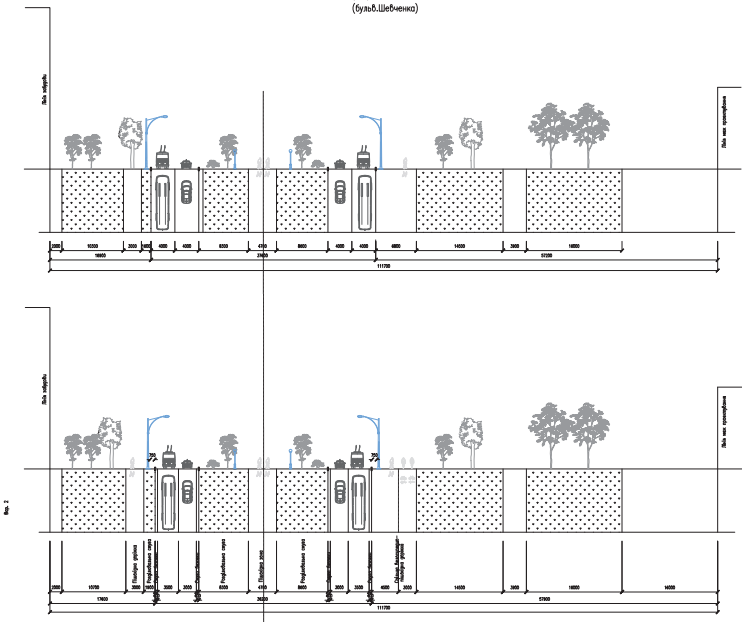
Профіль 50–50
(бульв.Шевченка)

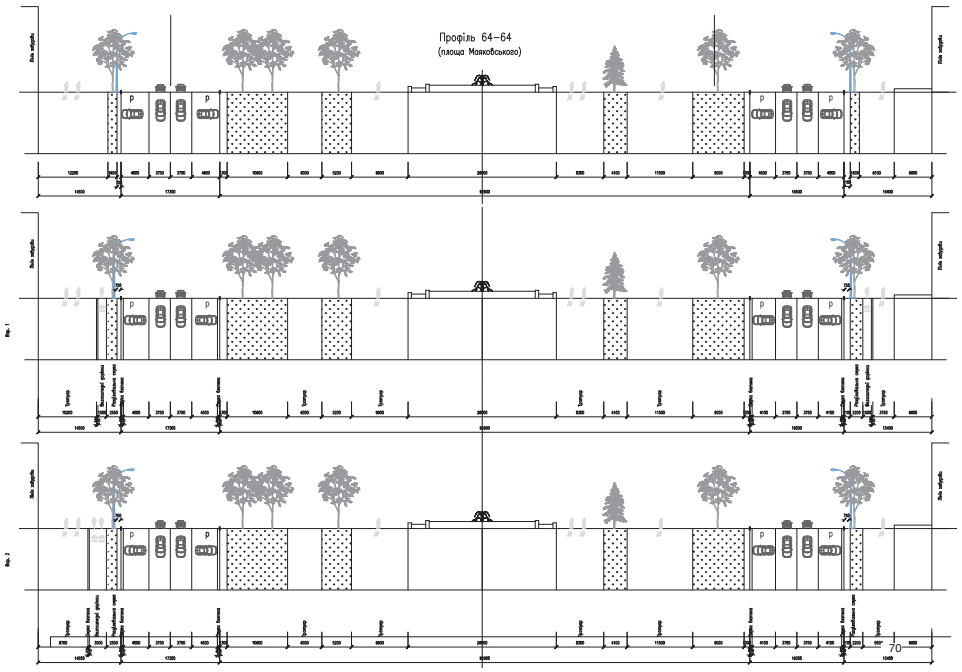


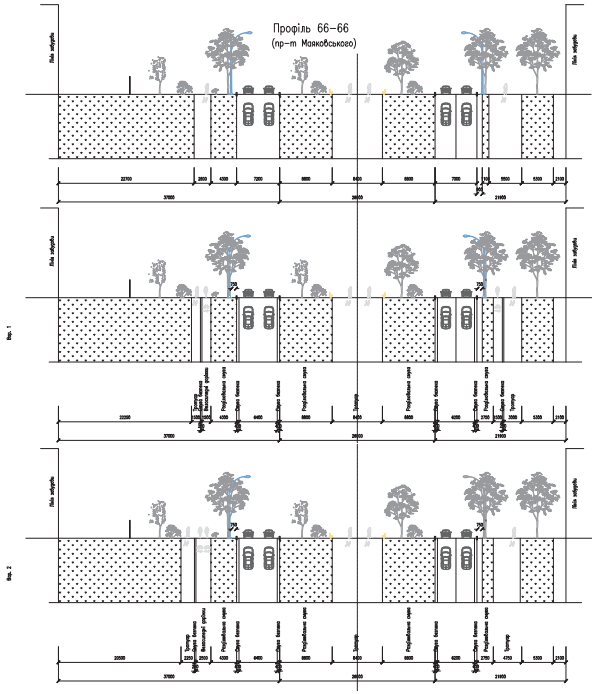
Профіль 51–51
(бульв.Шевченка)



Профіль 51–51
(бульв.Шевченка)







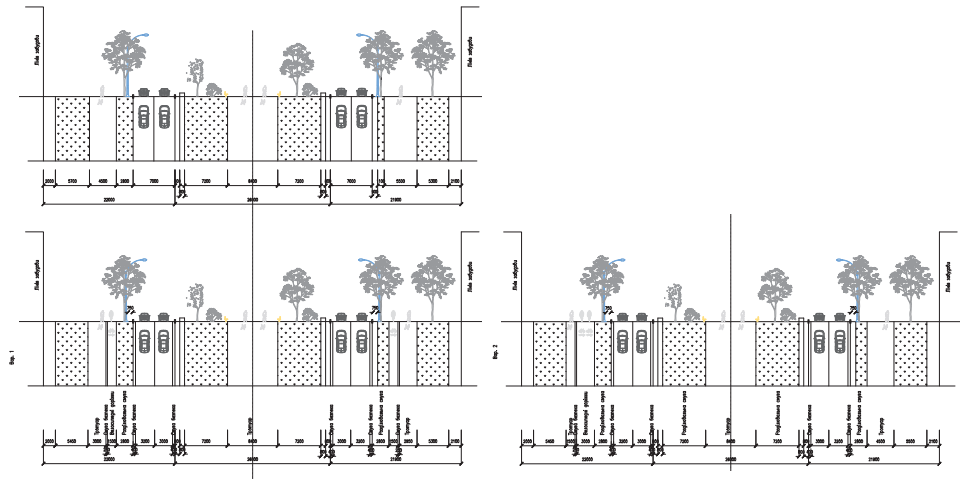
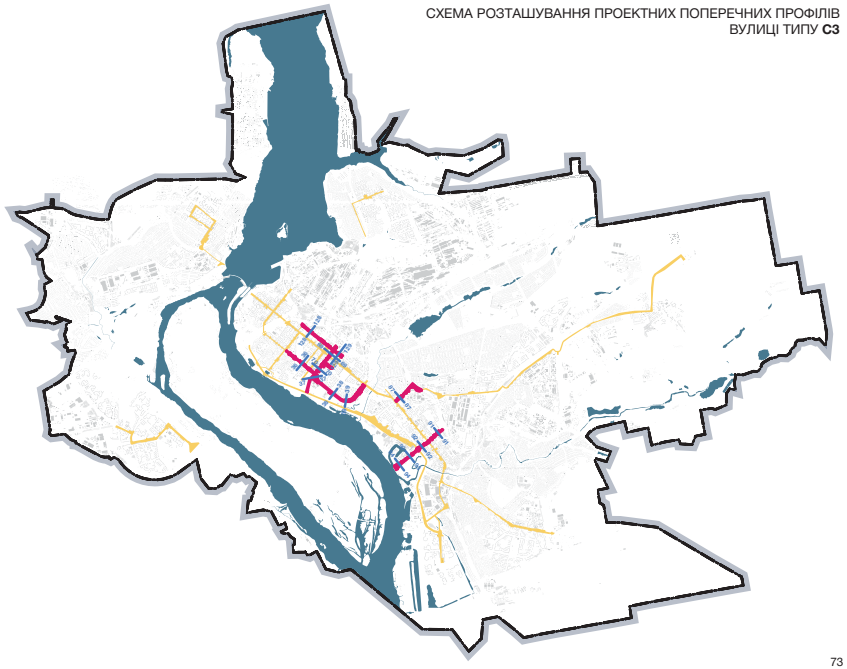
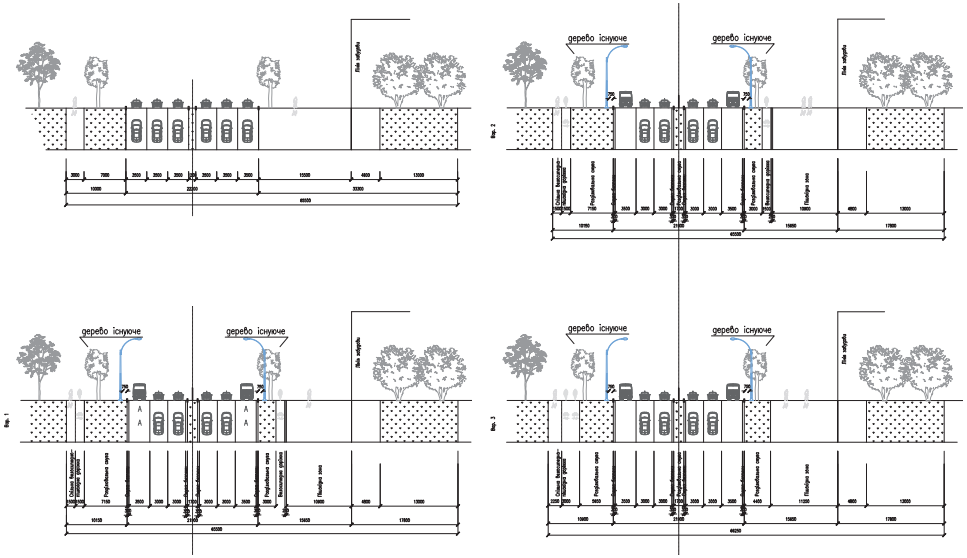


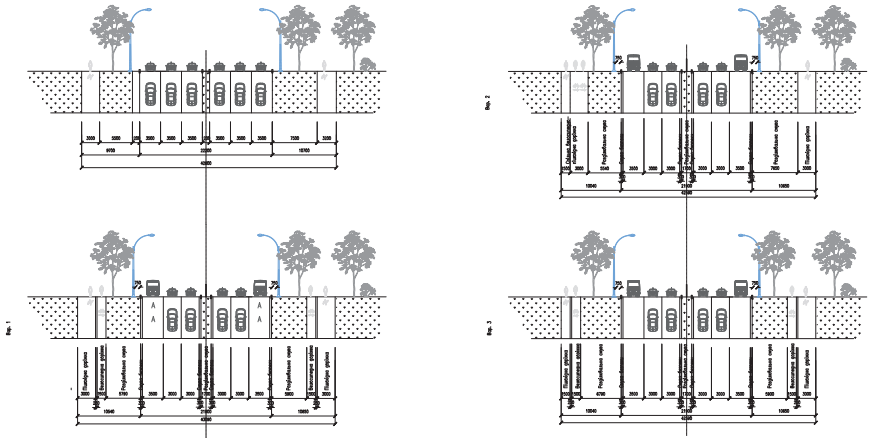
СХЕМА РОЗТАШУВАННЯ ПРОЕКТНИХ ПОПЕРЕЧНИХ ПРОФІЛІВ
ВУЛИЦІ ТИПУ **С3**



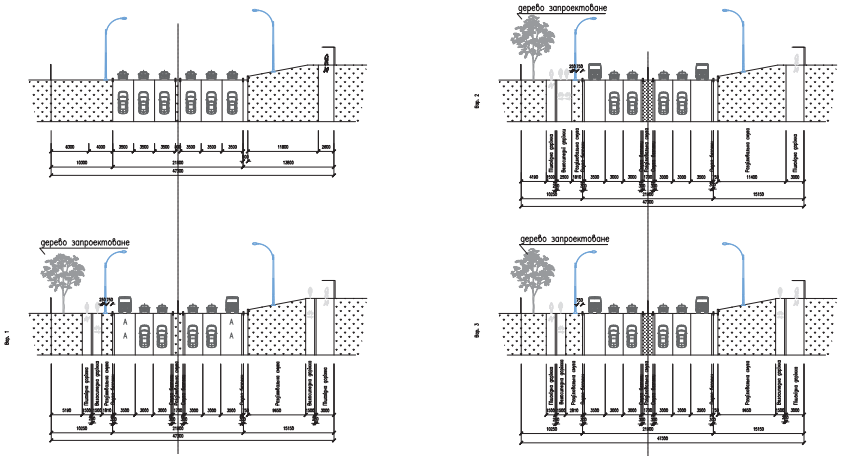
Профіль 36–36
(бул.Перемоги)



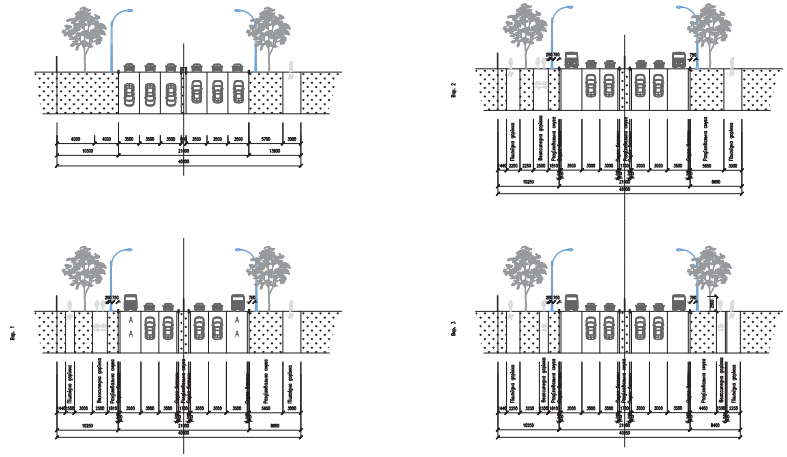
Профіль 37–37
(бул.Перемоги)



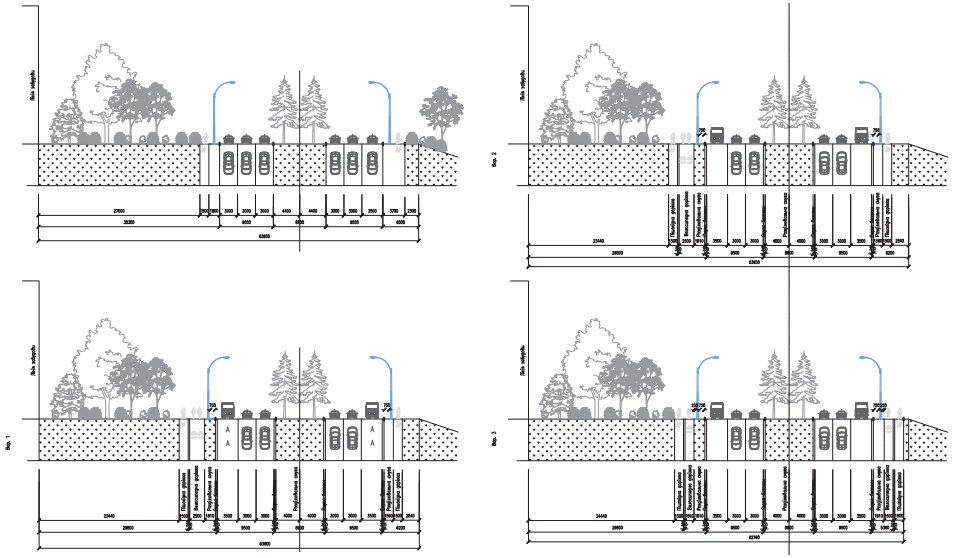
Профіль 38–38
(бул.Перемоги)



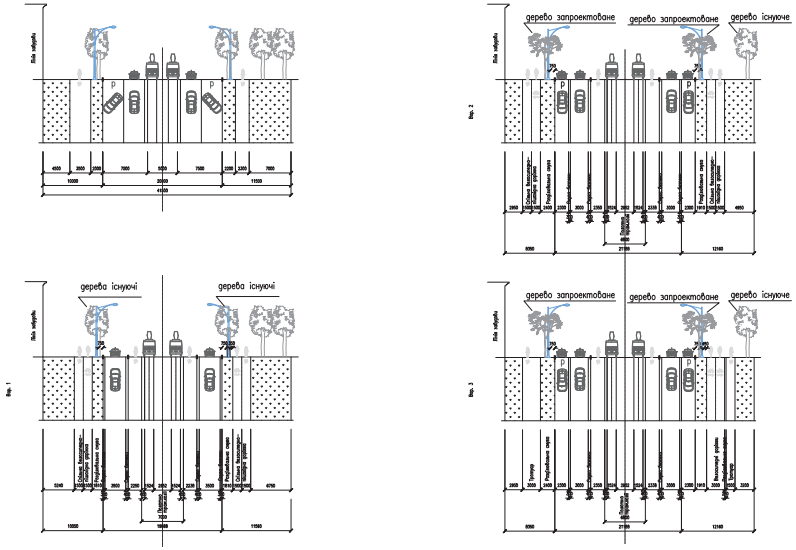
Профіль 39–39
(бул.Перемоги)



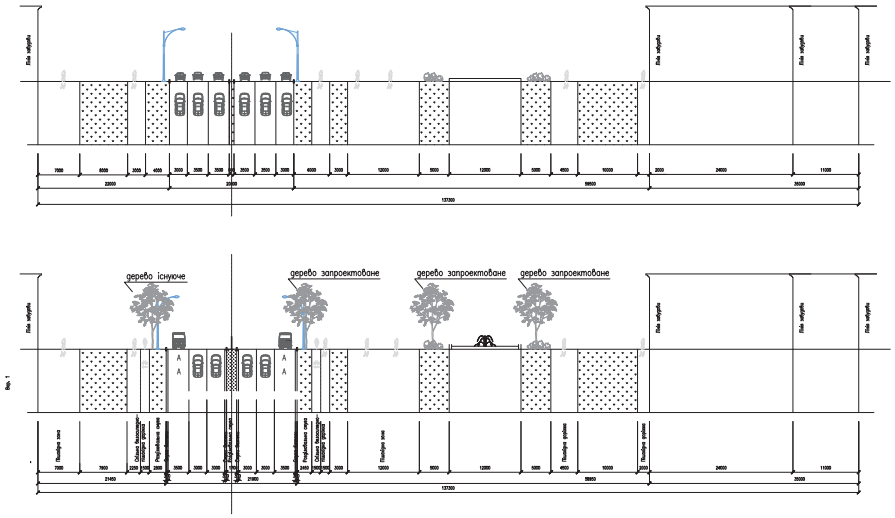
Профіль 40–40
(вул.Перемоги)



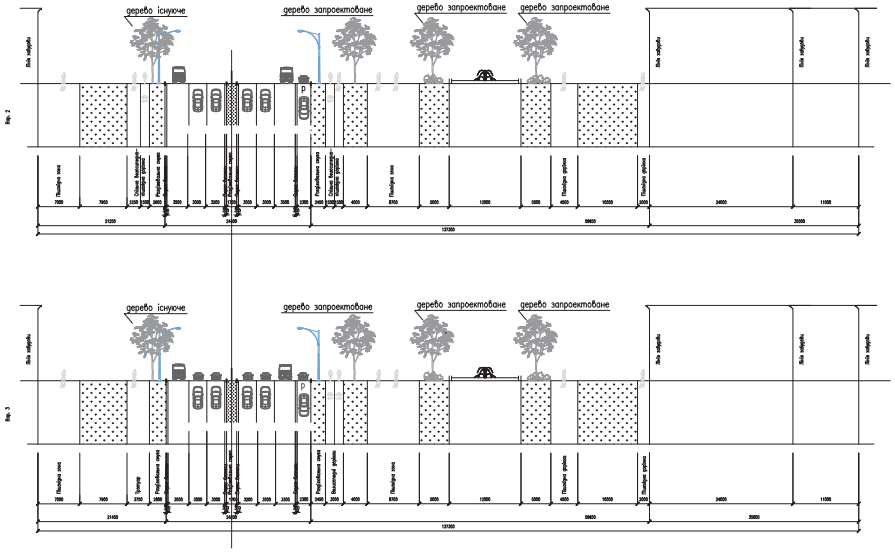
Профіль 69–69
(вул.Лермонтова)



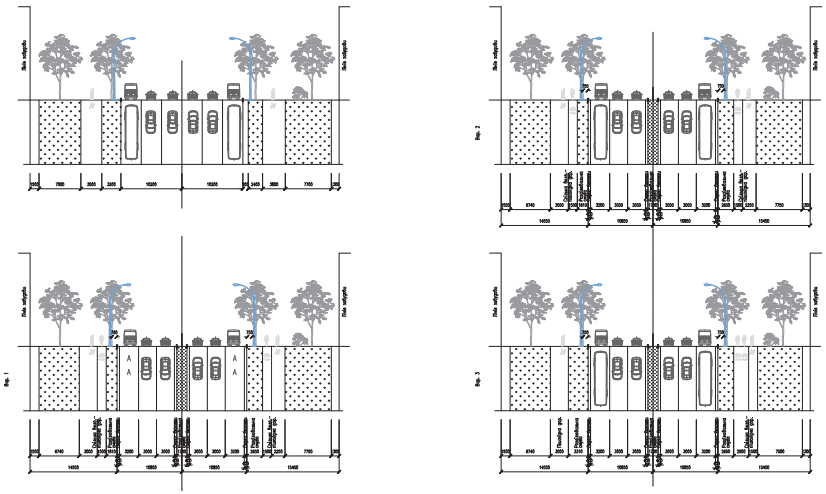
Профіль 70–70
(вул.Лермонтова)



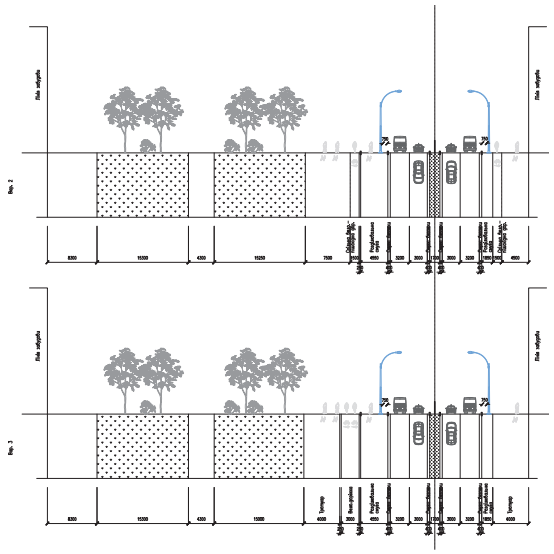
Профіль 70–70
(вул.Лермонтова)



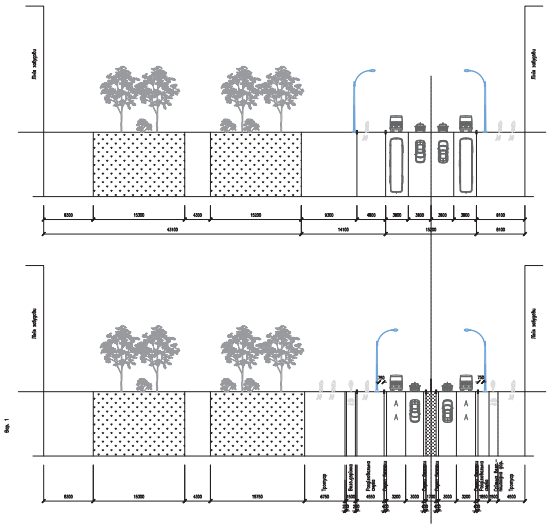
Профіль 87–87
(вул.Українська)



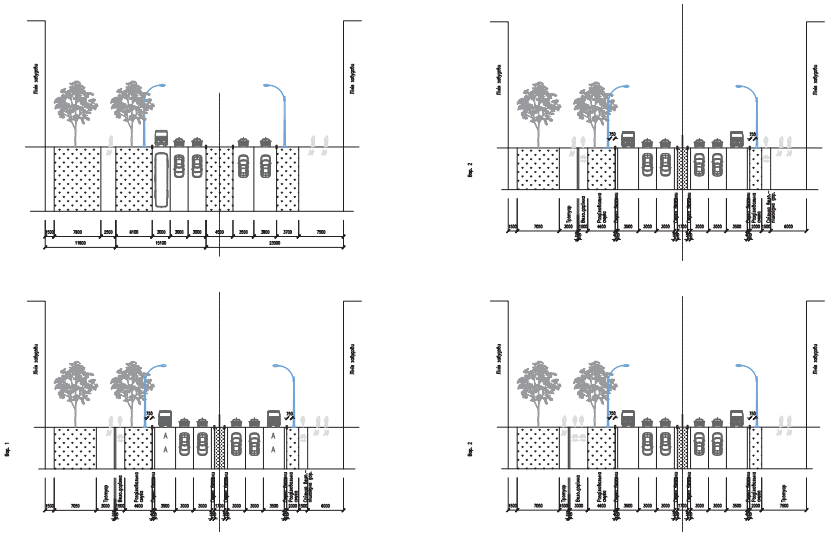
Профіль 91–91
(вул.Дніпровська)



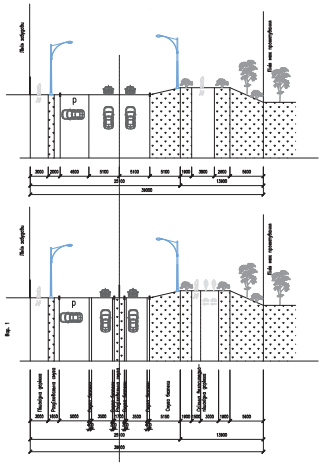
Профіль 91–91
(вул.Дніпровська)



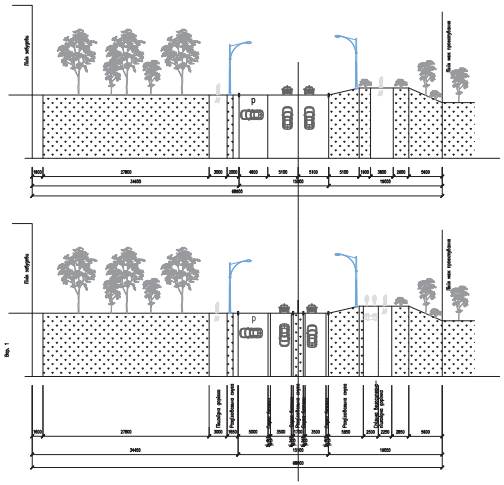
Профіль 92–92
(вул.Дніпровська)



Профіль 93–93
(вул.Гайсерна)



Профіль 94–94
(вул.Гайсерна)



Профіль 129–129
(вул.Незалежної України)

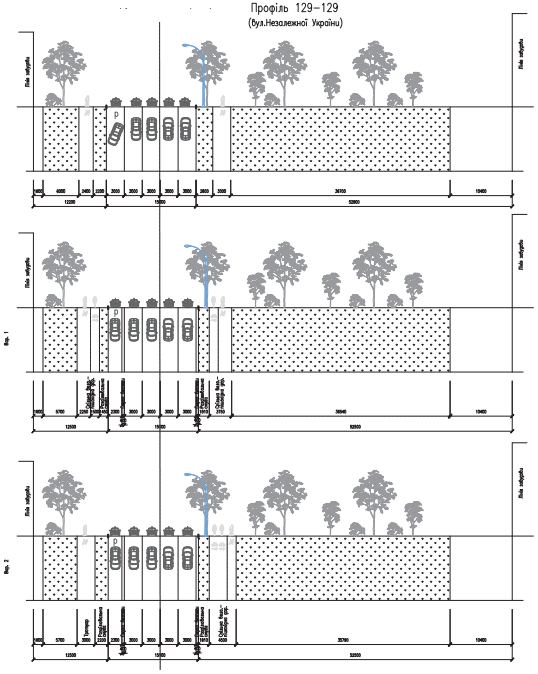
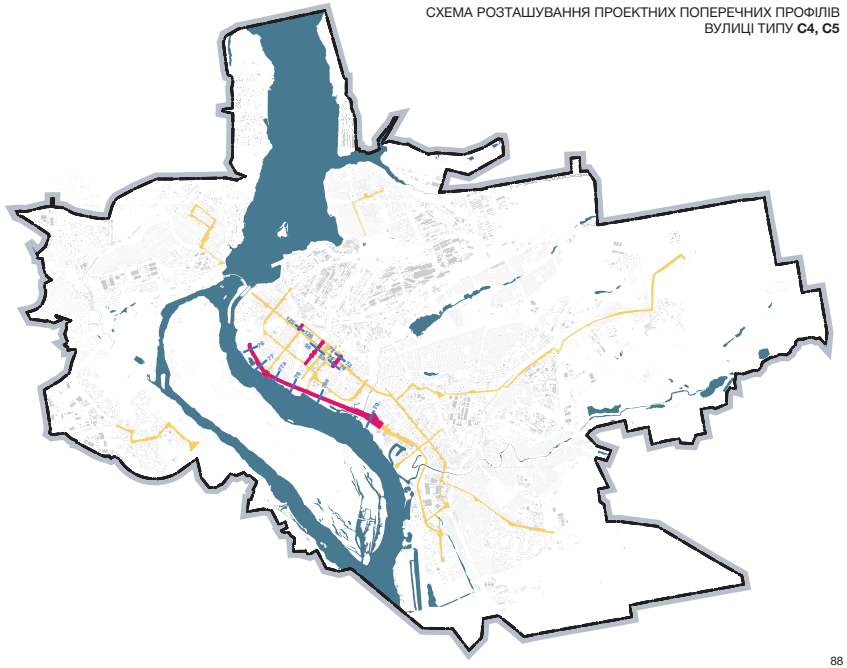
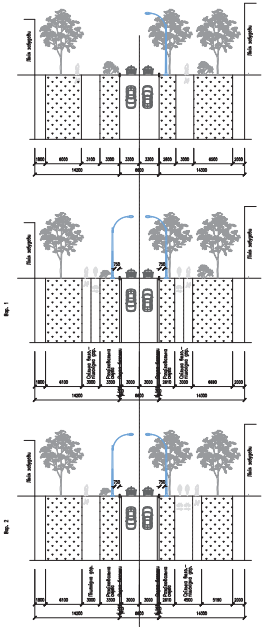


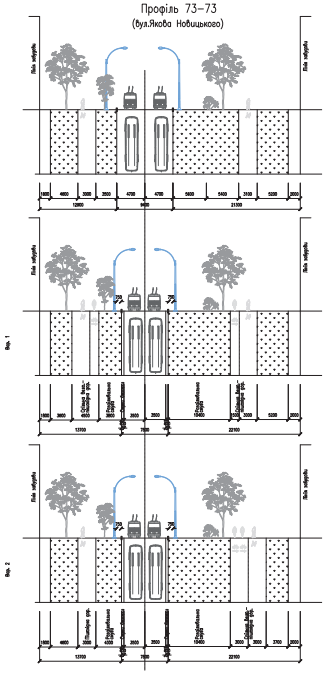
СХЕМА РОЗТАШУВАННЯ ПРОЕКТНИХ ПОПЕРЕЧНИХ ПРОФІЛІВ
ВУЛИЦІ ТИПУ **С4, С5**



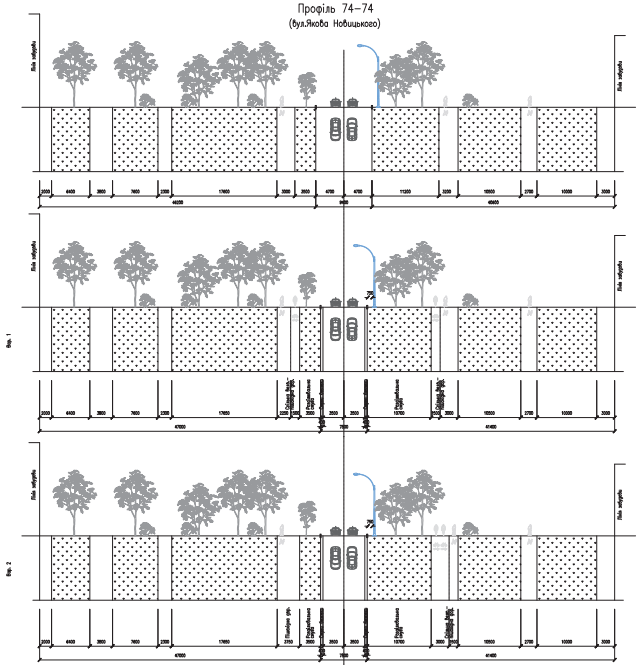
Профіль 59–59
(вул.Сталеварів)



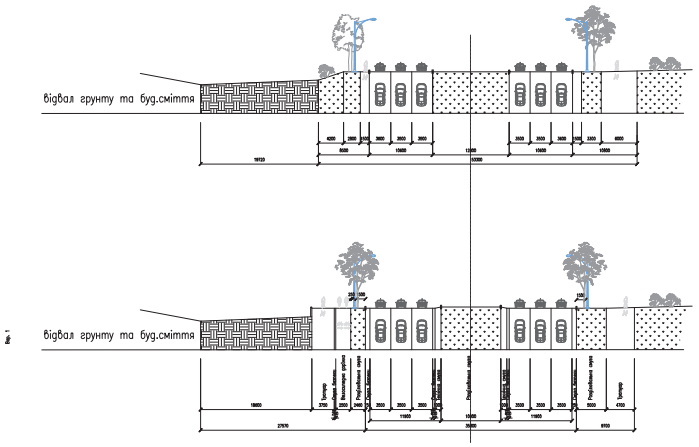
Профіль 73–73
(вул.Якова Новицького)



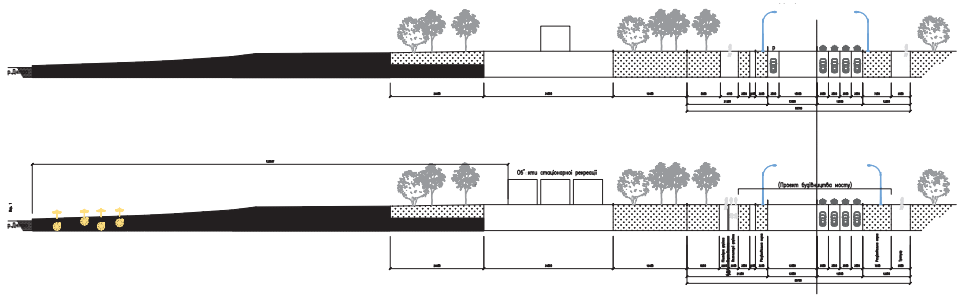
Профіль 74–74
(вул.Якова Новицького)



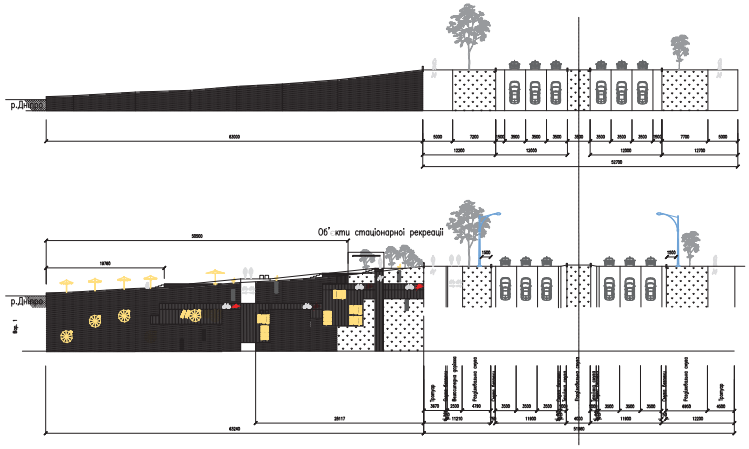
Профіль 76–76
(Прибережна автомагістраль)



Профіль 77–77
(Прибережна автомагістраль)



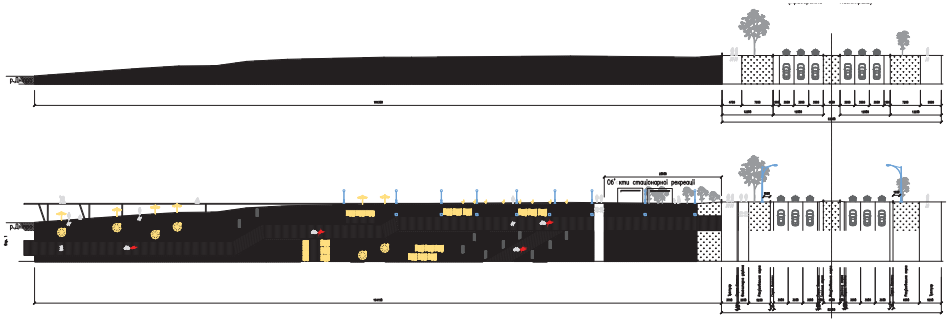
Профіль 77а–77а
(Прибережна автомагістраль)

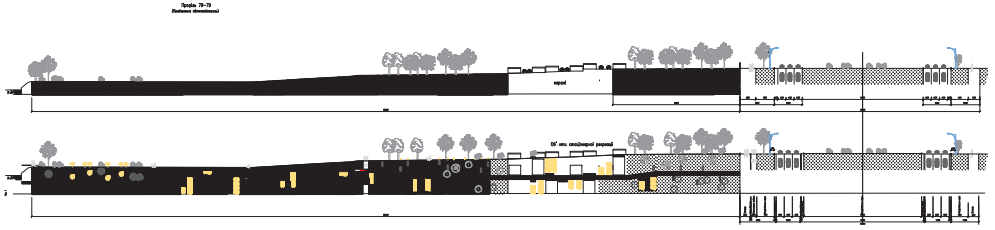


Профіль 78а–78а
(Прибережна автомагістраль)

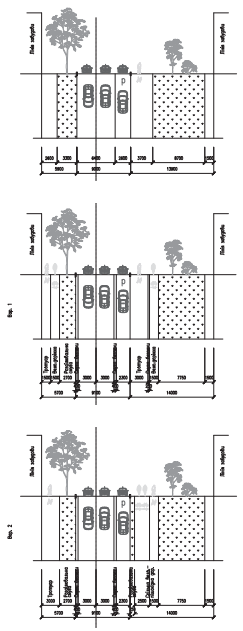


Профіль 78–78
(Прибережна автомагістраль)

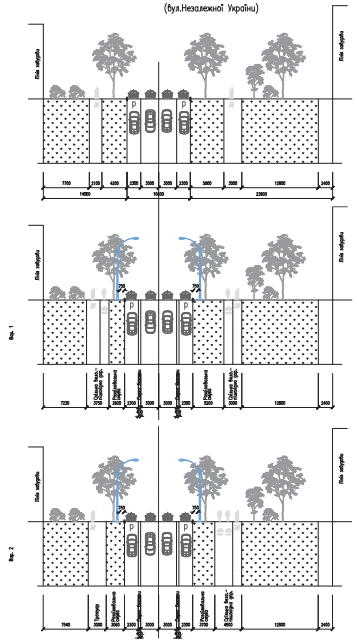




Профіль 126–126
(вул.Зеленського)



Профіль 128–128
(вул.Незалежної України)



Профіль 97–97
(вул.Космічна)

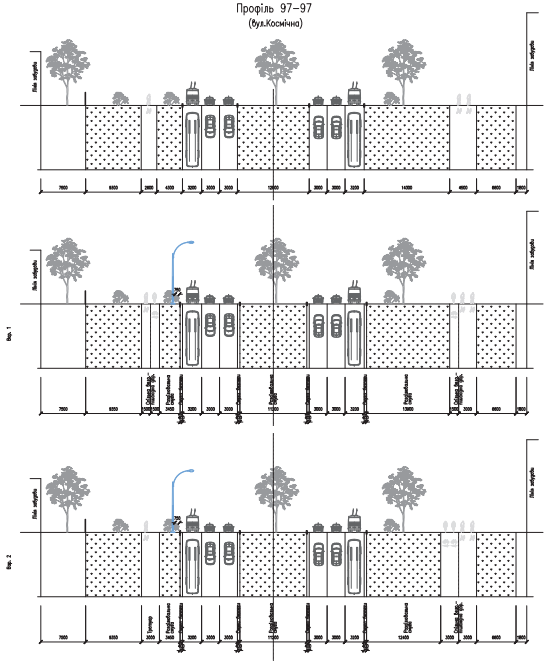
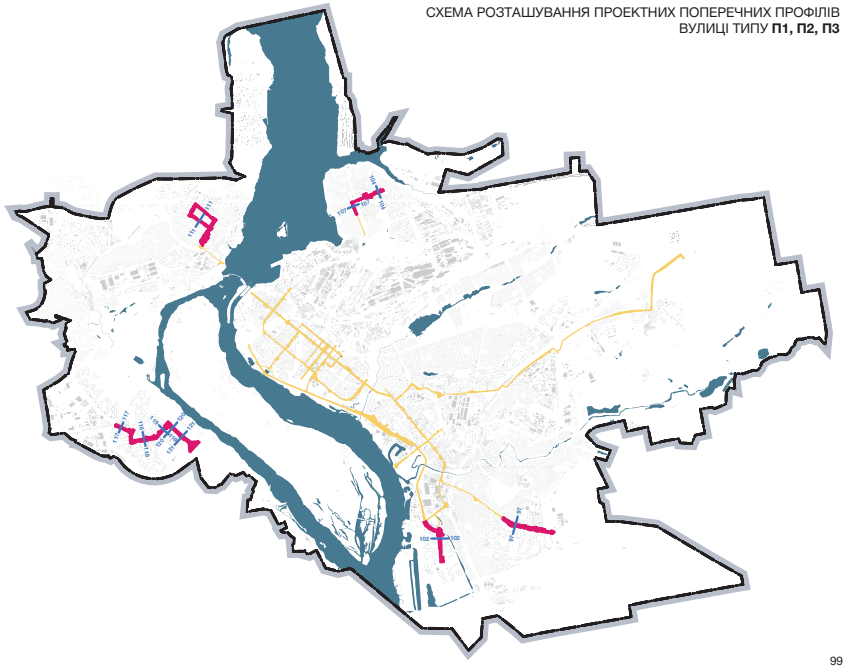
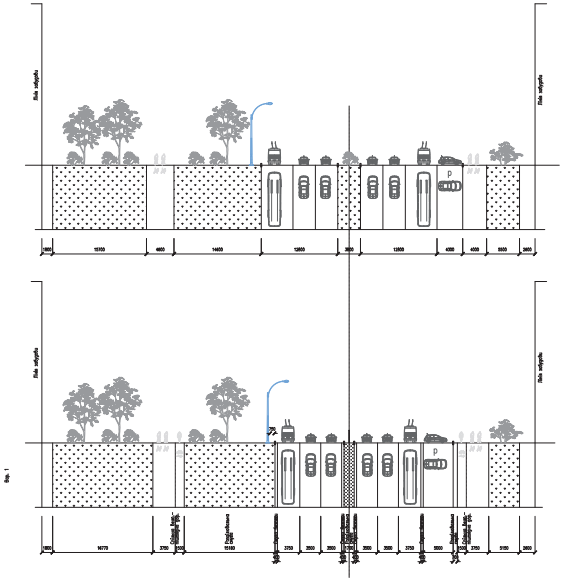


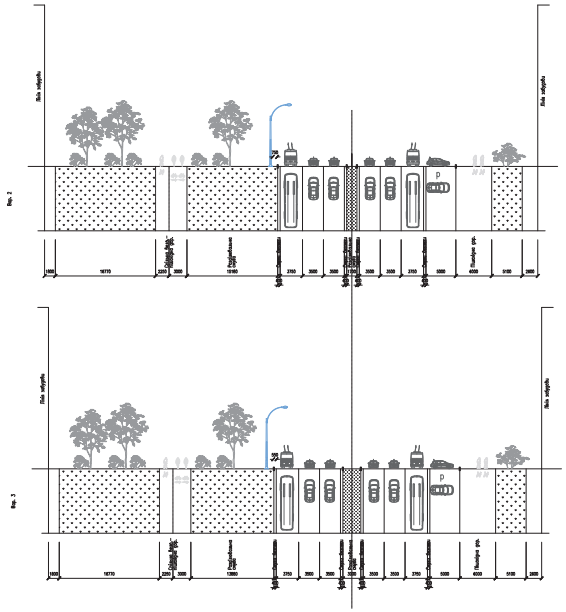
СХЕМА РОЗТАШУВАННЯ ПРОЕКТНИХ ПОПЕРЕЧНИХ ПРОФІЛІВ
ВУЛИЦІ ТИПУ **П1, П2, П3**



Профіль 102–102
(вул.Новокузнецька)

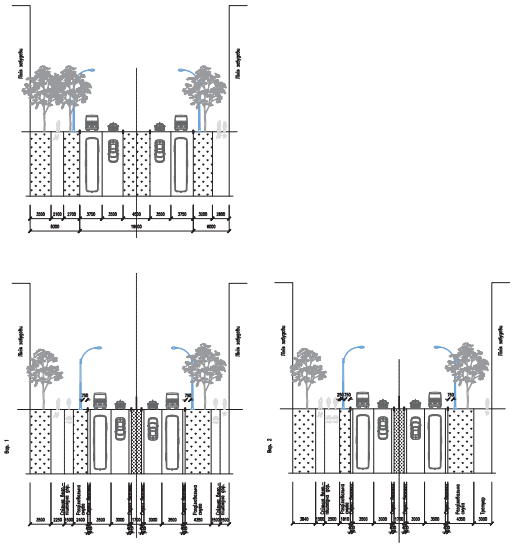


Профіль 102–102
(вул.Новокузнецька)

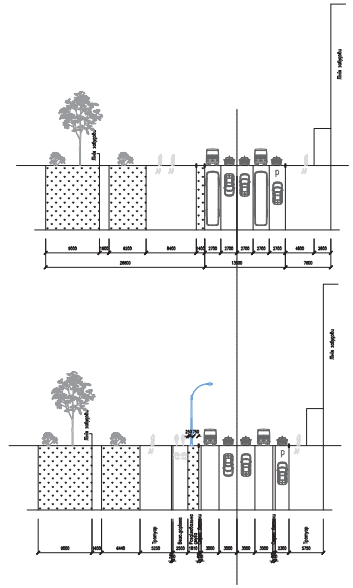


102

Профіль 107–107
(вул.Демократична)

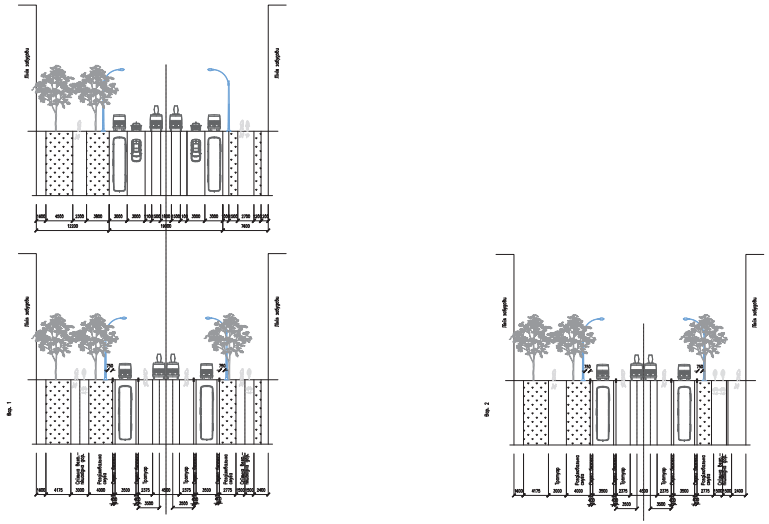


Профіль 111–111
(вул.Ладозька)



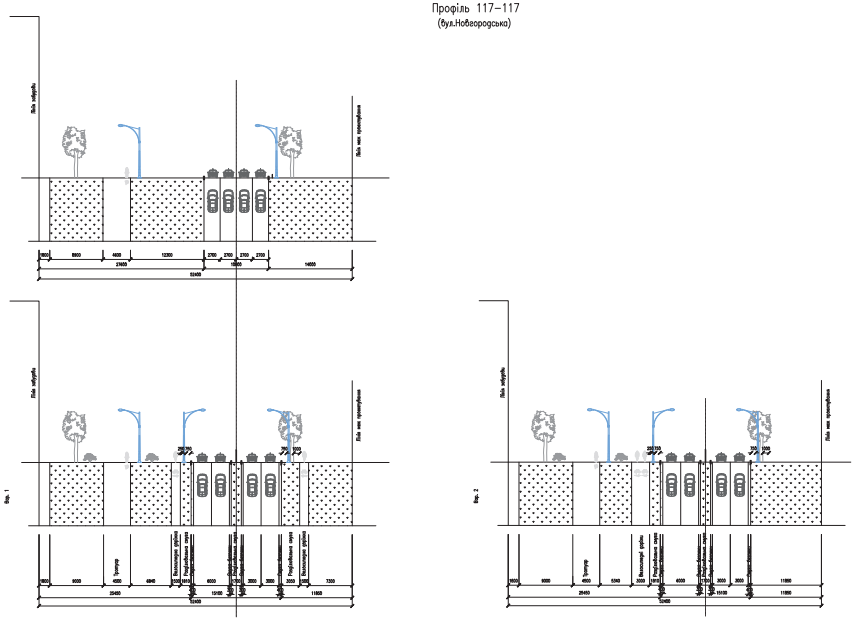
104

Профіль 104–104
(вул.Лаш Чайкіної)



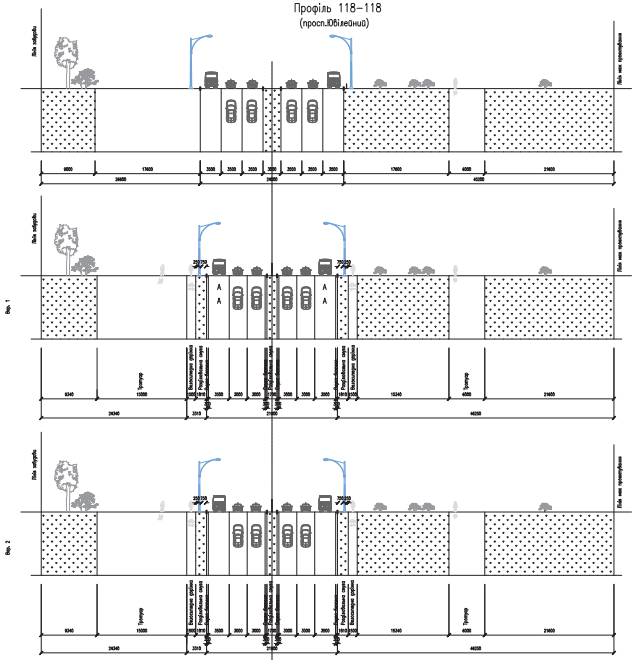
103

Профіль 117–117
(вул.Новгородська)

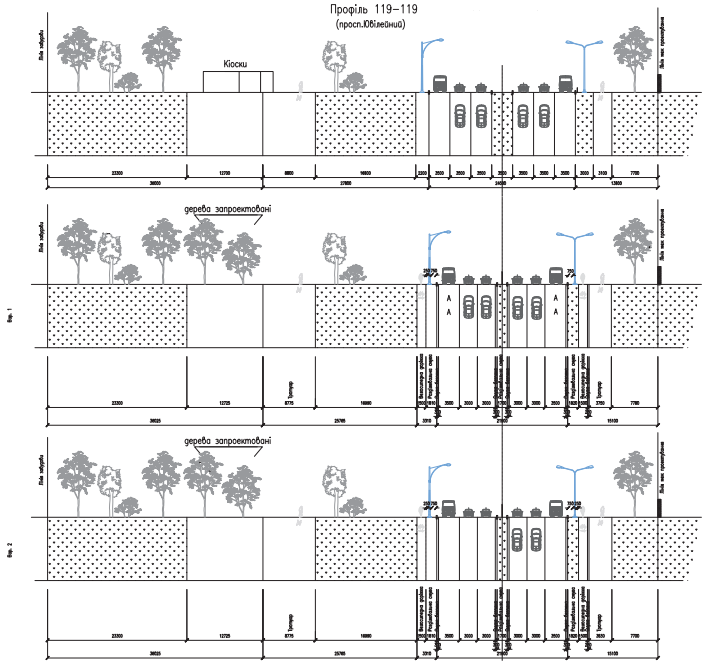


105

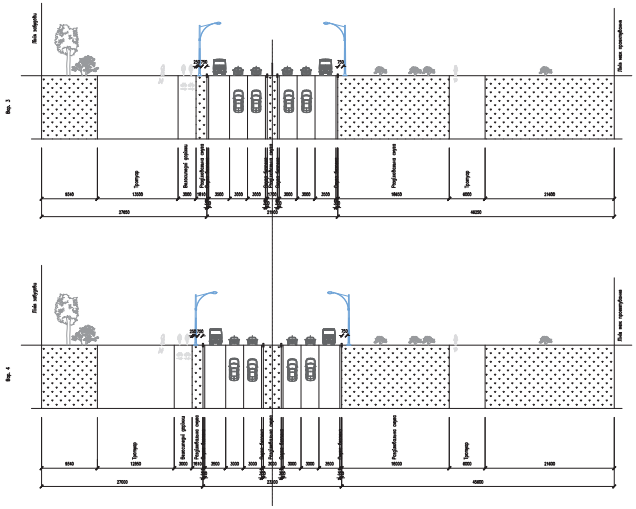
Профіль 118–118
(просп.Ювілейний)



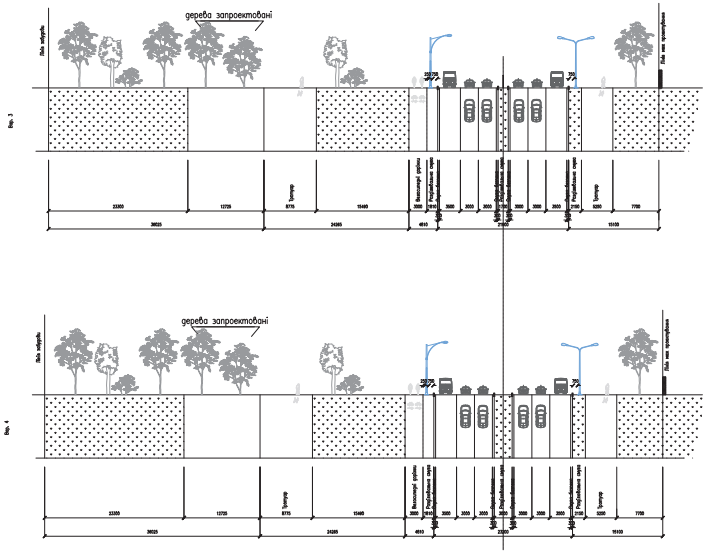
Профіль 119–119
(просп.Ювілейний)



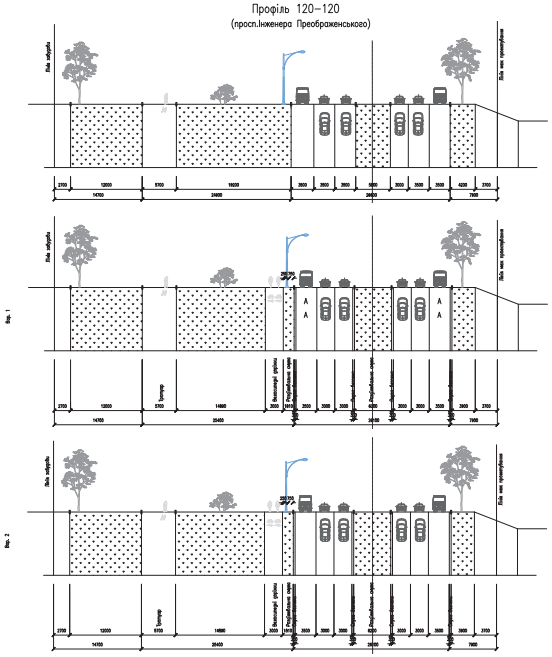
Профіль 118–118
(просп.Ювілейний)



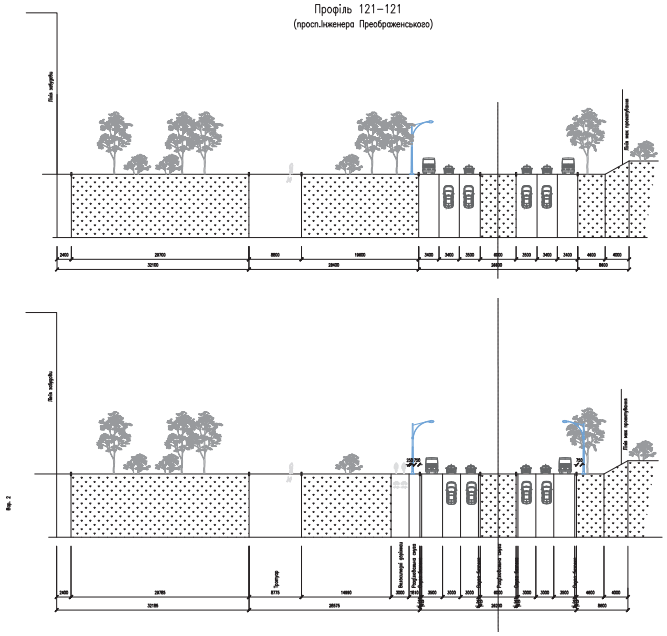
Профіль 119–119
(просп.Ювілейний)



Профіль 120–120
(просп.Інженера Преображенського)



Профіль 121–121
(просп.Інженера Преображенського)



Профіль 121–121
(просп.Інженера Преображенського)

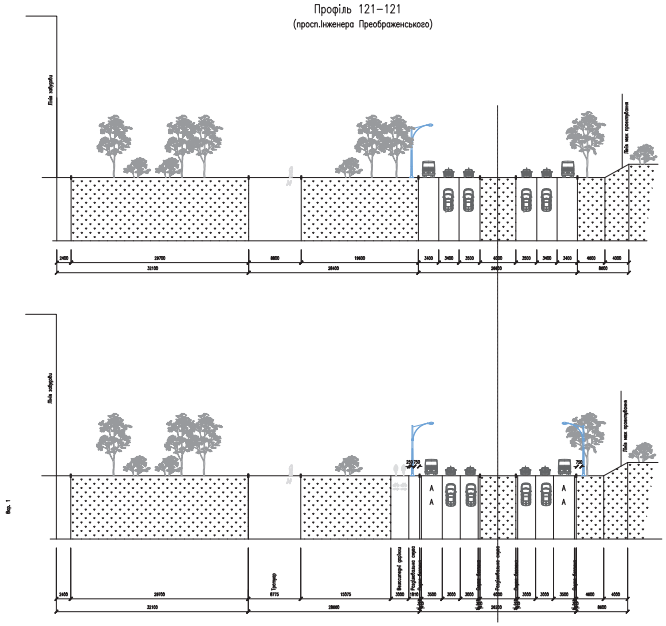
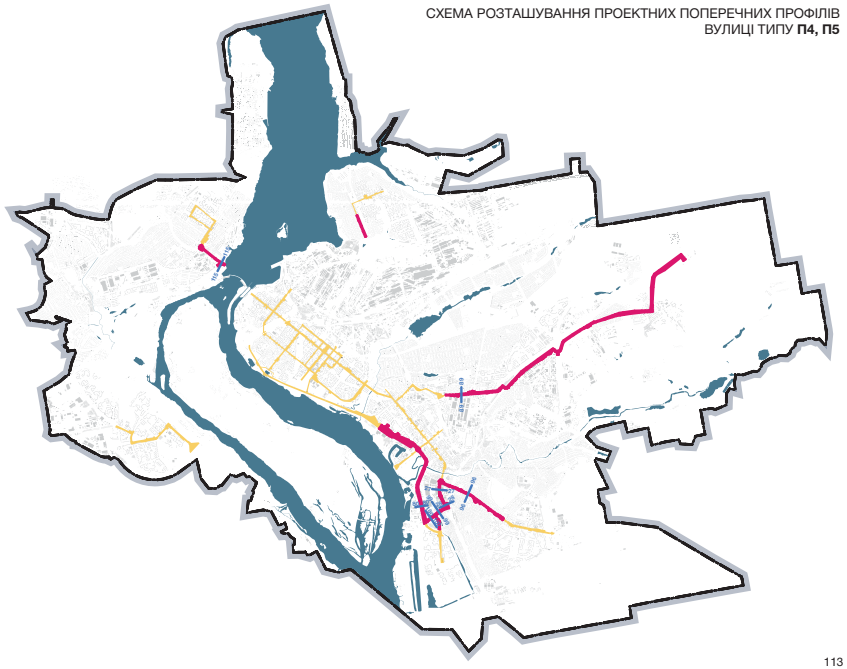
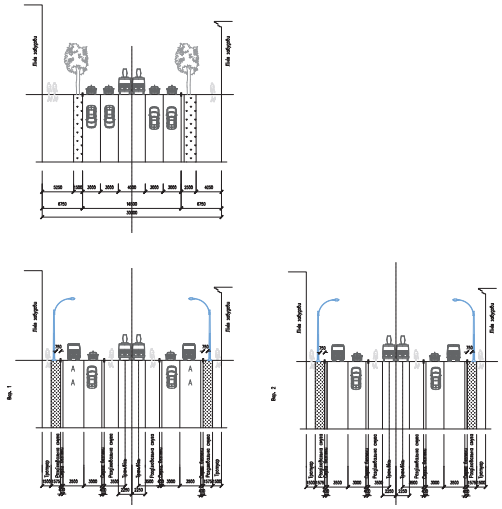


СХЕМА РОЗТАШУВАННЯ ПРОЕКТНИХ ПОПЕРЕЧНИХ ПРОФІЛІВ
ВУЛИЦІ ТИПУ **П4, П5**



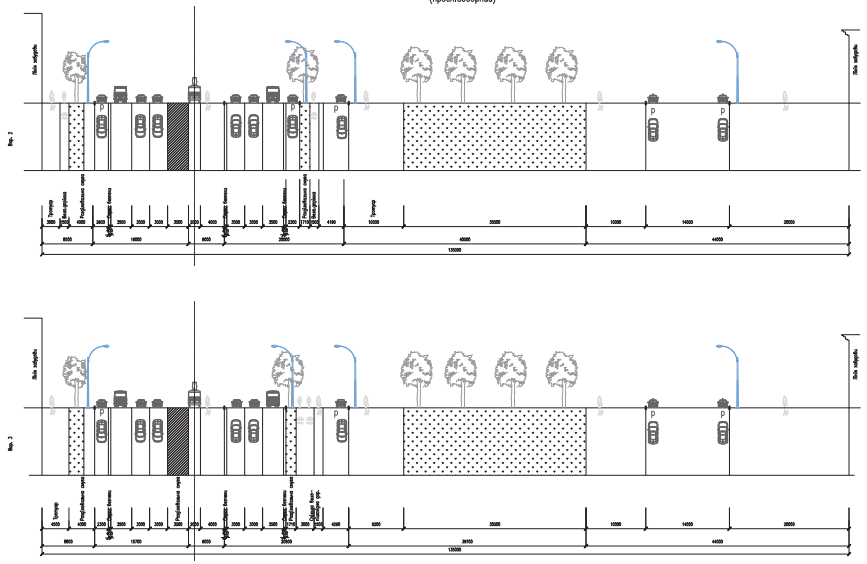
Профіль 27–27

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



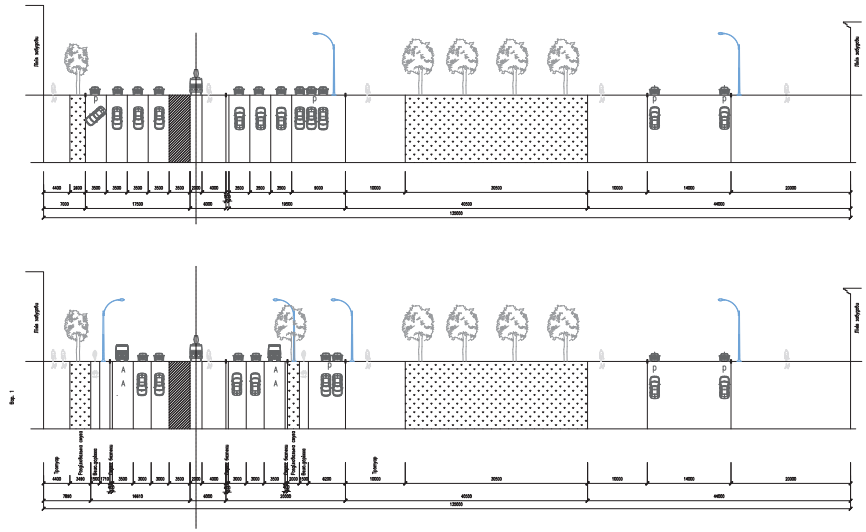
Профіль 28–28

Головний міський проспект
(просп.Соборний)



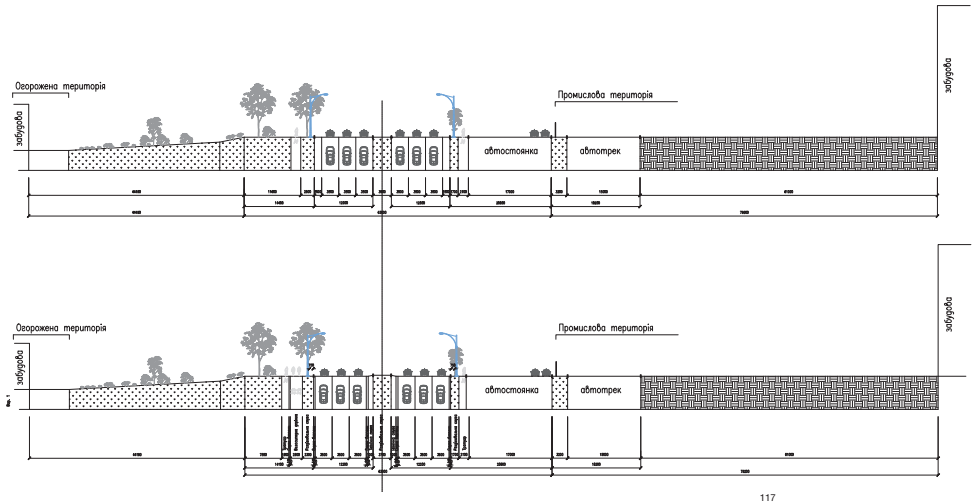
Профіль 28–28

Головний міський проспект
(просп.Соборний)

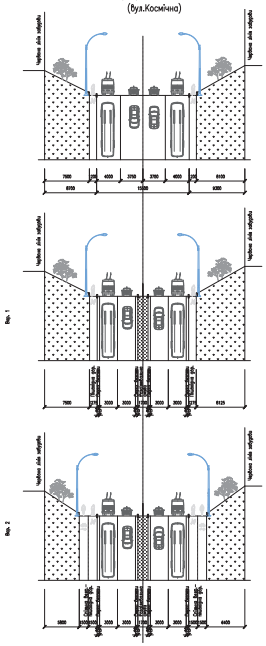


Профіль 80–80

(Прибережна автомагістраль)

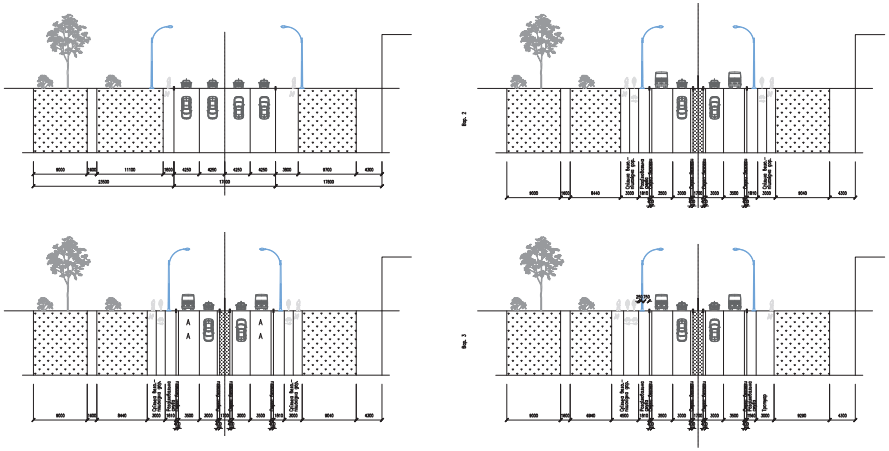


Профіль 96–96
(вул.Космічна)



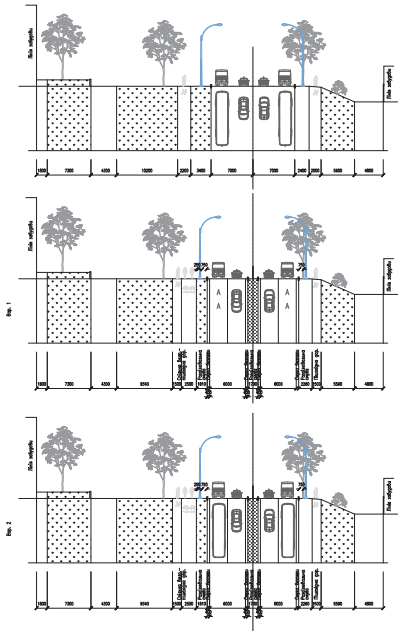
118

Профіль 115–115
(вул.Гребельна)

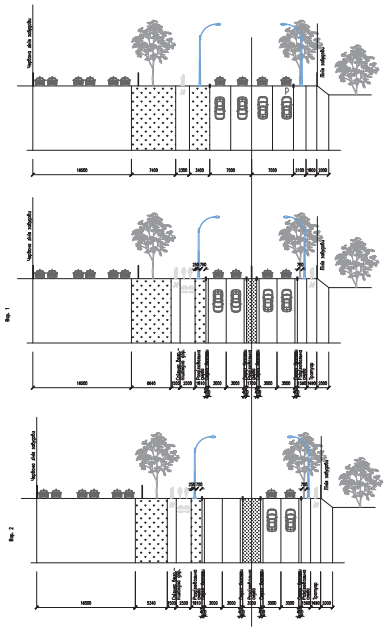


120

Профіль 99–99
(вул.Привокзальна)



Профіль 100–100
(вул.Привокзальна)



119

4. ВИЯВЛЕННЯ «КОДУ МІСТА»

Місто є однією з найдавніших форм розселення людей. Воно є результатом прагнення людства до покращення умов життя і освоєння навколишнього середовища; раніше - підкорення природи у власних інтересах, а зараз - створення єдності між штучним та природним середовищем. Візуально ми еволюційно звикли до природного середовища протягом мільйонів років, але не штучного, в якому ми опинилися порівняно нещодавно. Архітектура змінюється і вигляд міста теж міняє свій образ, тому людина за порівняно короткий проміжок часу не змогла перелаштувати основні механізми візуального сприйняття. Допоки людина перебуває у природному середовищі, проблем з його візуальним сприйняттям немає, незалежно від природного різноманіття.

У процесі урбанізації людина отримала нове середовище, котре часто, не лише не задовольняє естетично, але й спричиняє дискомфорт і може привести до серйозних соціальних проблем. Створенню штучного середовища сприяли різні фактори, у тому числі історичні, економічні та соціальні. Створенню такого середовища, що наразі існує у місті, посприяло акцентування господарських, промислових, економічних, торгових функцій міста у противагу або ігноруючи природні функції. Таким чином, візуальне середовище - одна з найважливіших складових життезабезпечення та естетичного задоволення людини у місті.

Основною метою міста, як місця компактного проживання людей, є удосконалення та постійна еволюція інфраструктури. То ж загальний «Код міста» є прагнення до покращення всіх функцій міста: безпеки, економіки, транспорту, зовнішнього вигляду, екології, інженерної інфраструктури, тощо.

Ті елементи, що привертають увагу у першу чергу, ті які домінують у середовищі вулиці та ті, що є найбільш яскравими, на підсвідомому рівні формують у людини образ локального місця чи цілого міста, і саме такі елементи називають візуальними кодами.

Візуальні коди міста - це елементи міського середовища, сукупність яких створює образність середовища міста, робить її пізнаванною і допомагає орієнтуватися у просторі.

Запоріжжя - це адміністративний центр Запорізької області. Серед обласних центрів України це - одне з найбільших за територією місто, яке перебуває у постійному розвитку та налічує близько 790 тис. населення. Крім того, Запоріжжя - один із найпотужніших промислових центрів України. Не дивлячись на унікальність міста, що обумовлена його історією, географічним розташуванням, мальовничими ландшафтами, наявністю потужних промислових об'єктів та цінними історичними пам'ятками, місто на сьогоднішні не презентує себе у тому сенсі, у якому б могло, використавши свій потенціал. При належному підході до міського планування і правильному використанні історичних місць, задля створення туристичної привабливості міста та створення кращих умов для мешканців, може бути сформоване відчуття стабільності та гордості від приналежності до міської спільноти.

Відтак, головним завданням є формування конкретних образів міста, його належного сприйняття з урахуванням багатої історії таким чином, щоб образи міста асоціювалися з конкретними перевагами життя в ньому та виявляли привабливість туристичного відвідування. Вирішення такого завдання є довгостроковим процесом, але в першу чергу треба досконало вивчити систему візуальних кодів міста Запоріжжя, визначивши існуючі та потенційні візуальні ресурси, які є головними у сприйнятті міста та є критичними при створенні його іміджу.

Для вивчення візуальних кодів міста Запоріжжя, було проаналізовано теорії і механізми візуального сприйняття, виявлені К. Лінчем, Ч. Дженксом, А. Гутновим, В. Глазичевим. Всі вони розглядали питання пов'язані з архітектурною формою та її візуальним сприйняттям, взаємозв'язком окремих елементів у місті, діалектикою порядку і безладу в місті та образною виразністю. Найбільш привабливі для життя міста, що нам відомі у сьогоденні, відповідають таким основним критеріям як: враження від міста, люди, розташування, інфраструктура, ритм життя та потенціал.

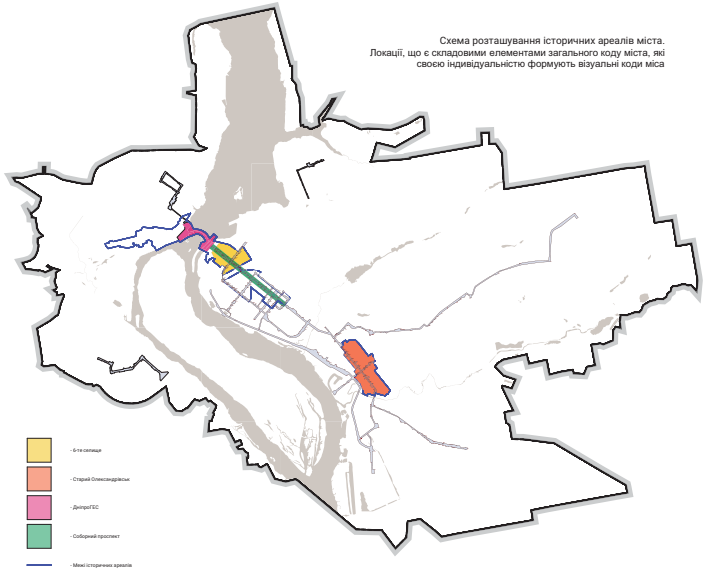


Схема розташування історичних ареалів міста.
Локації, що є складовими елементами загального коду міста, які своєю індивідуальністю формують візуальні коди міса

Хортиця

Основними елементами навколо яких виникло місто Запоріжжя є о. Хортиця та р. Дніпро. Дніпро є основним рекреаційним елементом території. На території Запоріжжя та саме навколо о. Хортиці пороги ріки з одного боку були складовою унікального природного ландшафту, з іншого боку важкодоступність острову зробили його центром історичних подій.

Острів Хортиця є одним з найважливіших місць для історії незалежної України та козацтва. Значну територію острова займає мальовничий природний заповідник. Це місце з найбільшим туристичним потенціалом у Запоріжжі.

Основним елементом коду локації є ідентифікація цієї території як однієї зі складових основи українськості Запоріжжя.






ДніпроГЕС

Початок формування локації – 20-ті роки XX сторіччя. Пам'ятка інженерного мистецтва – символ потужності та величі епохи індустріалізації. Основна гідротехнічна та енергетична споруда з того часу та й по сьогодення. Будівництво ДніпроГЕС це початок розвитку та формування сучасного Запоріжжя в містобудівному, архітектурному, промисловому, економічному та інших аспектах.

Центральним елементом локації з архітектурної точки зору є машинний зал братів Весніних .Основний елемент локації з інженерної точки зору є споруда греблі.

Основним елементом коду локації є вплив ДніпроГЕСу на формування іміджу міста Запоріжжя, як одного з основних індустріальних центрів пострадянського простору.






Старий Александрівськ

Початок формування локації – к. XIX сторіччя.

Територія локації забудовувалася буржуазною елітою того часу переважно німецького походження, що безумовно вплинуло на основу візуального коду локації. Таким чином, основним елементом візуального коду є типова цегляна архітектура того часу. Житлові та громадські будинки, одно- та двоповерхові у стилістиці неготики, еклектики, модерну що реалізовані у стилі редбрік.







6-й Шосте селище

Початок формування локації 20-ті роки XX сторіччя.

Історична архітектурна та містобудівна пам'ятка доби міжвоєнного модернізму. Одна з небагатьох реалізованих концепцій ідеального міста поч. XX сторіччя.

Основним елементом візуального коду міста цієї локації є архітектурний стиль – модернізм 20-х років.







Соборний проспект

Початок формування 20-ті роки XX сторіччя.

Історична архітектурна та містобудівна пам'ятка XX сторіччя.

Межі локації представляють собою територію основної магістралі міста – Соборний проспект (від початку проспекту Соборного до Центрального бульвару).

Основним елементом візуального коду локації є сукупність різних архітектурних стилей: міжвоєнного модернізму, соцреалізму, післявоєнного модернізму та постмодернізму. Проспект репрезентує еволюцію архітектурних стилей XX сторіччя від 20-х років й до 70-80 рр.











Заступник директора департаменту
архітектури та містобудування
Запорізької міської ради

П.В. Назаренко

Керуючий справами виконкому ради

Р.А. Омельянович