



№ 37 (2025) С. 29–37
National Academy of Fine Arts and Architecture
Collection of Scholarly Works
«Ukrainian Academy of Art»
ISSN 2411–3034
Website: <http://naoma-science.kiev.ua>

УДК 711.5:625.734
ORCID ID: 0009-0005-6739-1610
ORCID ID: 0000-0003-2009-1491
DOI <https://doi.org/10.32782/2411-3034-2025-37-4>

Катерина Медвідь

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня
факультету архітектури
Національна академія образотворчого мистецтва і архітектури
kateryna.medvid@naoma.edu.ua

Анатолій Давидов

кандидат архітектури, доцент,
Національна академія образотворчого мистецтва і архітектури
anatoliy.davydov@naoma.edu.ua

СУЧАСНІ ПРИЙОМИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПІШОХІДНИХ ПУБЛІЧНИХ ПРОСТОРІВ

Анотація. Метою статті є визначення сучасних прийомів реновації транспортно-орієнтованого середовища задля формування якісних пішохідних публічних просторів. Особливу увагу приділено людському виміру міста, зокрема створенню безпечного, комфортного, інклюзивного та екологічного простору. **Методи дослідження.** У роботі використано порівняльний аналіз реалізованих урбаністичних проєктів і концепцій, що демонструють трансформацію автомобілецентричних територій на пішохідні. Досліджено зарубіжний і вітчизняний досвід, що дає змогу виявити актуальні підходи до реновації. Проаналізовано приклади змін вулиць, площ і прилеглих територій, згідно з принципами сталого розвитку, кліматичної адаптації та підвищення соціальної взаємодії. **Результати.** Було виокремлено основні прийоми організації людино-орієнтованих публічних просторів: регуляція та зменшення автомобільного трафіку; інтеграція громадського транспорту і публічних просторів; відновлення екосистеми – рішення, які сприяють створенню безпечного, доступного та екологічно збалансованого середовища. **Висновки.** Запропоновані підходи дають змогу переосмислити архітектурно-планувальну організацію міста, забезпечуючи сталий розвиток, комфорт і розвиток соціальної активності. **Ключові слова:** архітектурно-планувальна організація, сталий розвиток, людино-орієнтований дизайн, пішохідний простір, публічний простір, зелені міста, безбар'єрний простір.

MODERN APPROACHES TO THE ORGANIZATION OF PEDESTRIAN PUBLIC SPACES

Kateryna Medvid

Second-Year Student of the Second (Master's) Level of Higher Education
Faculty of Architecture
National Academy of Fine Arts and Architecture
kateryna.medvid@naoma.edu.ua

Anatoliy Davydov

PhD in Architecture, Associate Professor,
Head of the Department of Architectural Design
National Academy of Fine Arts and Architecture
anatoliy.davydov@naoma.edu.ua

Abstract. The aim of the article is to identify modern approaches to renovating transport-oriented environments in order to create high-quality pedestrian public spaces. Special attention is paid to the human dimension of the city, particularly the creation of safe, comfortable, inclusive, and ecological spaces. **Research Methods.** The study employs a comparative analysis of implemented urban projects and concepts

*that demonstrate the transformation of car-centric areas into pedestrian-friendly spaces. Both international and domestic experiences were examined to identify current renovation approaches. Examples of changes in streets, squares, and adjacent territories were analyzed according to the principles of sustainable development, climate adaptation, and enhanced social interaction. **Results.** Key approaches to organizing human-centered public spaces were identified: regulation and reduction of automobile traffic; integration of public transport infrastructure with public spaces; ecosystem restoration – solutions that contribute to the creation of safe, accessible, and ecologically balanced environments. **Conclusions.** The proposed approaches allow for rethinking the architectural and planning organization of the city, ensuring sustainable development, comfort, and the growth of social activity.*

Key words: architectural and planning organization, sustainable development, human-centered design, pedestrian space, public space, green cities, barrier-free space.

Постановка проблеми. Технологічний прогрес спричинив масштабний розвиток транспорту, що, своєю чергою, призвело до домінування автомобільного транспорту в містобудівних рішеннях на тривалий час. Наразі такий підхід негативно впливає на якість життя в містах, йдеться про забруднення довкілля та відсутність соціальної інтеграції. Сучасна теорія і практика міського планування потребує переосмислення пріоритетів. Вимоги сталого розвитку насамперед потребують забезпечення людей комфортним, безпечним та екологічним середовищем, місцем спілкування та рекреації.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Однією з ключових постатей у сфері міського планування була Джейн Джейкобс (Jane Jacobs) – теоретикня та одна з основоположниць концепції «нового урбанізму», теорії, розробленої у 1960-х роках минулого століття. Основна ідея нового підходу полягала у відродженні та розвитку центральних пішохідних зон міст як альтернативи автомобільним передмістям. У своїй статті «Центр міста – для людей» («Downtown is for People»), опублікованій у 1958 році в журналі «Fortune», Д. Джейкобс критикує тогочасні методи міського планування, транспортну інфраструктуру, управління містами та їхній розвиток. На її думку, життєздатність міста визначається активними, жвавими вулицями, проте у другій половині XX століття міське перепланування дедалі більше ігнорувало вулиці як простір соціальної взаємодії. Натомість ключову роль почали відігравати «суперквартали» – великі міські ділянки, віддалені від традиційної вуличної мережі [1].

У своїй фундаментальній праці «Смерть і життя великих американських міст» («The Death and Life of Great American Cities», 1961) авторка розвиває ці ідеї, виступаючи проти міського планування, яке не враховує потреби людей. Вона наголошує, що місто та його

райони функціонують за різними принципами, і найкращі міські простори – це ті, що формуються природним чином завдяки саморегулюванню та спонтанному порядку. На її думку, активне, різноманітне та живе місто є значно комфортнішим і привабливішим для життя, ніж місто, створене за жорсткими раціоналістичними містобудівними концепціями [2].

Британський урбаніст Чарльз Лендрі (Charles Landry), автор концепції «креативного міста», у книзі «Креативне місто» («The Creative City», 1994) пропонує новий підхід до міського розвитку, закликаючи до творчого мислення, планування та дій у вирішенні міських проблем, використовуючи наявний потенціал міста. Ч. Лендрі демонструє, як креативне планування сприяє створенню комфортних, привабливих і динамічних міських просторів. Його концепція передбачає використання уяви та інновацій у всіх сферах міського життя – від державного управління до громадських ініціатив [3].

Проблеми пішохідного простору та його впливу на якість життя розглядав і данський архітектор Йен Гел (Jan Gehl). Його дослідження присвячені покращенню міського середовища через переорієнтацію міських просторів на потреби пішоходів. У книжках «Життя між будівлями» («Life Between Buildings», 1971), «Нові міські простори» («New City Spaces», 2000) та «Міста для людей» («Cities for People», 2010) він аналізує значення громадських просторів для формування соціальних зв'язків і підвищення рівня життя містян. Завдяки його ідеям у 1962 році в Копенгагені було створено пішохідну зону Strøget – один із перших великих міських просторів, повністю звільнених від транспорту. Й. Гел наголошує, що зі зростанням міської щільності необхідно збільшувати кількість якісних рекреаційних зон. У «Житті між будівлями» він досліджує, як міські простори можуть сприяти взаємодії між людьми, заохочуючи їх виходити на

вулиці, більше ходити пішки та спілкуватися. [4] Архітектор виступає за компактні міста з розвинутою пішохідною та велосипедною інфраструктурами, а також за пріоритет громадського транспорту над особистими автомобілями як шлях до створення екологічно збалансованого міста [5]. У книжці «Міста для людей» він стверджує, що міське середовище безпосередньо впливає на поведінку мешканців і функціонування міста загалом [6].

Сучасний американський урбаніст Джефф Спек (Jeff Speck) продовжує досліджувати питання пішохідності у своїй праці «Пішохідне місто: як міський центр може врятувати Америку» («Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time», 2012). Ця робота стала професійним бестселером у США. На основі аналізу різних міст Д. Спек демонструє, як зробити їх комфортними для пішоходів, оскільки пішохідна доступність є одним із ключових критеріїв якості міського середовища [7].

У контексті українських досліджень теми пішохідних зон варто згадати працю О. Трошкіної та Ю. Нестерчук «Особливості планувальної організації пішохідних зон» (2013). Авторки зазначають, що пішохідні простори можуть допомогти вирішити транспортні, екологічні та економічні проблеми історичних центрів міст, сприяючи їхньому збереженню та адаптації до сучасних потреб. Розвиток таких зон покращує якість життя мешканців, відроджує міські традиції та підвищує туристичну привабливість історичних територій [8].

Виклад основного матеріалу. З початком автомобілізації транспортна інфраструктура отримала безпрецедентний розвиток, ставши основним акцентом у містобудуванні. Із зростанням індустріалізації міста почали активно перебудовувати під потреби автомобілів: широкі дороги, швидкісні магістралі, автостради та паркувальні майданчики замінили громадські простори, які раніше були призначені для пішоходів і соціальної взаємодії. Це призвело до значного погіршення екологічної ситуації в містах, збільшення рівня забруднення повітря та шуму, а також ізоляції пішоходів і зменшення кількості зон для громадської активності. Окрім того, такі автомобілецентричні рішення призвели до фрагментації міських просторів, знизивши доступність громадського транспорту та зумовили соціальну ізоляцію мешканців. Наразі чимало сучасних міст почали переглядати свої урбаністичні стратегії, роблячи акцент на створенні

просторів для пішоходів і зеленої інфраструктури, відповідно надаючи більшу перевагу людям, а не автомобілям. Такий людино-орієнтований підхід до формування простору допомагає відновити баланс між транспортними потоками та потребами мешканців, підвищуючи рівень екологічної стійкості та соціальної інтеграції самого міста. Незважаючи на те, що така ініціатива може бути важкою для реалізації та вимагати значних фінансових витрат, наразі міста почали дедалі активніше переосмислювати свої простори, перетворюючи колишні транспортні магістралі на зони відпочинку та зустрічей.

У процесі реновації публічних просторів можна виокремити ключові підходи, що сприяють створенню комфортного, екологічного та соціально орієнтованого міського середовища. Вони базуються на рішеннях та оптимізації містобудівних завдань, а саме: регуляції та зменшенні потоку автомобільного трафіку, використанні максимальних можливостей організації пішохідних і зелених зон, розвитку та інтеграції громадського транспорту і публічних просторів, створенні умов для соціальної взаємодії, інтерактивності та рекреації, забезпеченні екологічної стійкості. Такі підходи формують більш зручні, безпечні та привабливі міста, які відповідають сучасним викликам урбаністики та глобальним цілям сталого розвитку до 2030 року, проголошеним резолюцією Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй від 25 вересня 2015 року № 70/1 та визначеним Указом Президента України від 30 вересня 2019 року № 722. Авторами запропоновано наступний основний перелік прийомів, які мають стати програмними як для реновації існуючих просторів, так і для проєктів розпланування нових міських територій.

Прийом регуляції та зменшення потоку автомобільного трафіку для формування публічного простору досить відомий у світі. Звісно, він потребує комплексних планувальних та інфраструктурних рішень, але світовий досвід засвідчує, що звуження автомобільних доріг не призводить до транспортного колапсу, а навпаки — зменшує кількість автомобілів у центрі міста. Це пояснюється ефектом індукованого попиту: чим більше доріг — тим більше автомобілів, і навпаки. Зменшення смуг змушує водіїв обирати громадський транспорт або ж альтернативні види мобільності.

Яскравим прикладом є вулиця Strøget — одна з найбільших пішохідних зон у світі, яка

знаходиться в центрі Копенгагену. Це не просто вулиця, а цілий комплекс пішохідних просторів, що з'єднують кілька важливих частин міста і є популярним місцем як для туристів, так і для місцевих жителів. Strøget є символом успішної реалізації принципу зменшення трафіку та покращенням доступності. Вулиця була перетворена в пішохідну у 1960-х роках, і це рішення стало революційним для міського планування Копенгагену, оскільки в ті часи багато великих міст все ще залежали від автомобільного транспорту. Разом із фахівцями з урбаністики та архітектури, зокрема Й. Гелом, у 1962 році міська влада столиці Данії ініціювала закриття вулиці Strøget для перетворення центральної частини міста на пішохідну зону. Це викликало чимало суперечок серед мешканців і підприємців: противники реформи побоювалися, що рішення зашкодить бізнесу та ускладнить пересування містом. Однак перетворення Strøget на пішохідну зону виявилось успішним і дало поштовх для подальшого переосмислення вулиць та перетворення міських просторів у Копенгагені. Серед наступних змін були розширення пішохідних зон на вулицях Strædet, Købmagergade та площах Nytorv і Gammeltorv, що сприяло підвищенню відвідуваності (іл. 1) [6]. Наразі Strøget – це ключовий туристичний центр, популярне місце для прогулянок та культурних заходів, що сприяє розвитку місцевого бізнесу: роздрібної торгівлі, ресторанів,

кафе тощо. Ініціатива з перетворення вулиць стала результатом згаданих дій між владою, архітекторами та громадою і дала змогу створити комфортні умови для пішоходів, зменшивши транспортний рух у центральних районах і покращивши якість міського життя. Це рішення також сприяло екологічній стійкості міста, знизивши забруднення повітря та шумове навантаження, покращивши загальну привабливість міського середовища. Strøget стала взірцем для інших міст, які надалі активно використовували досвід Копенгагену у реновації власного міського простору. Пішохідна зона покращує транспортну доступність в місті, оскільки вона не лише зменшує автомобільний рух, але й створює сприятливі умови для користування громадським транспортом. Завдяки великій кількості автобусів, велосипедних доріжок вдалося забезпечити доступність до Strøget та прилеглих до неї вулиць, що однаково легко для всіх категорій громадян, включно з людьми з обмеженими можливостями. Важливо також, що поряд знаходяться зупинки метрополітену та трамваїв, що забезпечує зручний доступ до пішохідних зон з різних районів міста [6].

У Сан-Франциско яскравим прикладом реновації простору є район Ембаркадеро – автострада, що проходила вздовж набережної. Після її демонтажу в 1991 році територія була перетворена на широку пішохідну зону з парками, трамвайною лінією та велодоріжками (іл. 2).



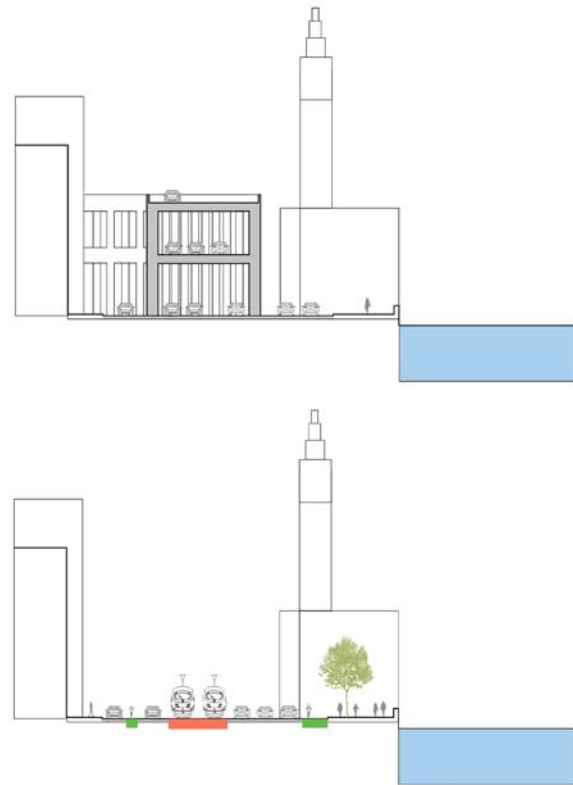
Іл. 1. Копенгагенська вулиця Strædet (Данія) до і після пріоритизації немоторизованого пересування. 1992. [6]

Проектом реконструкції набережної займалося бюро «ROMA Design Group». Проект також передбачав реконструкцію історичних будівель, таких як Феррі-Білдинг (Ferry Building), яка стала важливим центром громадського життя. Дослідження показали, що усунення автостради не призвело до зростання заторів у місті, а навпаки — сприяло збільшенню пішохідного та велосипедного трафіків. Нова набережна підкреслила морський характер району, відкривши доступ до води, та стала місцем для відпочинку місцевих жителів, створивши позитивний соціальний та економічний ефект: це не лише покращило доступність для пішоходів, але й сприяло відродженню району, підвищило його туристичну привабливість і покращило екологічну ситуацію міста [9].

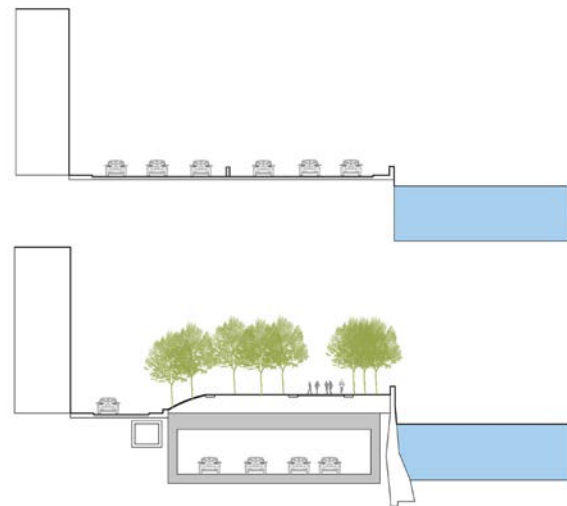
Ще одним значущим проектом є Madrid RHO, здійснений групою архітектурних бюро, зокрема Burgos & Garrido, Porras La Casta, Rubio & Blvarez-Sala та West 8 у Мадриді. Реалізація проекту тривала з 2006 до 2011 року і передбачала перетворення набережної річки Мансанарес на зону відпочинку, створення нових публічних просторів, парків та покращення транспортної інфраструктури, що стало важливим етапом в екологічному відновленні міста. Раніше автомагістраль М-30, що проходила вздовж річки Мансанарес, створювала шумове та екологічне забруднення, розділяючи місто на дві частини. У межах реновації простору магістраль було перенесено під землю, а на її місці створено сім кілометрів пішохідних зон, парків, спортивних майданчиків і понад 30 нових мостів (іл. 3). Це дало змогу не лише відновити екосистему річки, але й об'єднати роз'єднані райони міста [10].

Подібні зміни для Києва наразі все частіше пропонують небайдужі урбаністи, архітектори та активісти: зменшення домінування автомобілів, розширення інфраструктури громадського транспорту, розвиток велоінфраструктури та створення нових громадських просторів. Зокрема до таких проектів можна віднести проект «Нові Вали» команди архітекторів і дизайнерів «Агенти змін», спрямований на комплексне переосмислення простору вулиць Верхній і Нижній Вал у Києві (іл. 4).

Основна мета реконструкції — усунення проблем із мобільністю; йдеться про нелегальне паркування на тротуарах, відсутність велоінфраструктури, перевантаженість автомобільного руху та затримки громадського транспорту. Однак концепція оновлення виходить поза межі суто транспортних питань

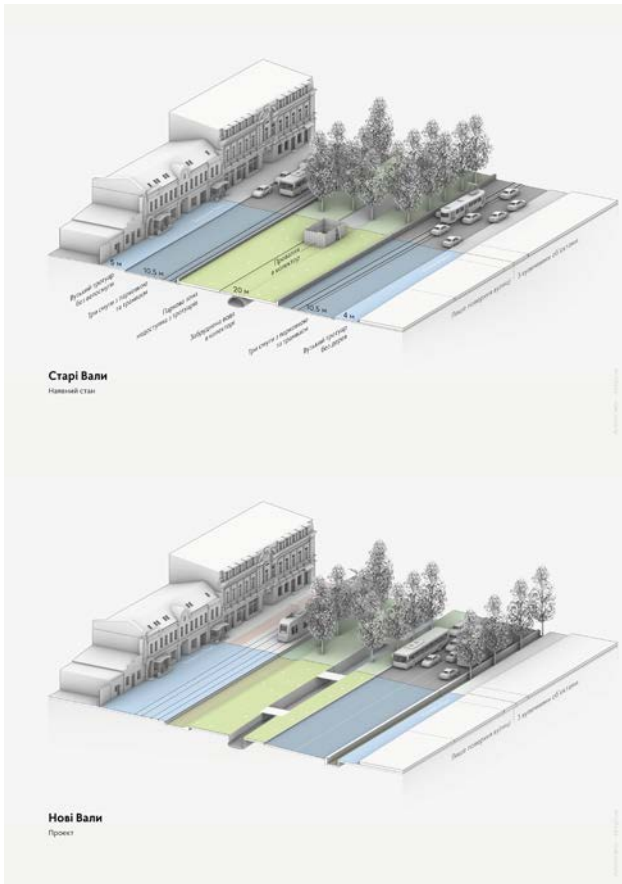


Іл. 2. Перетворення простору набережної Ембаркадеро (Сан-Франциско, США) за допомогою регуляції та зменшення потоку автомобільного трафіку. [Світлина К. Медвідь]

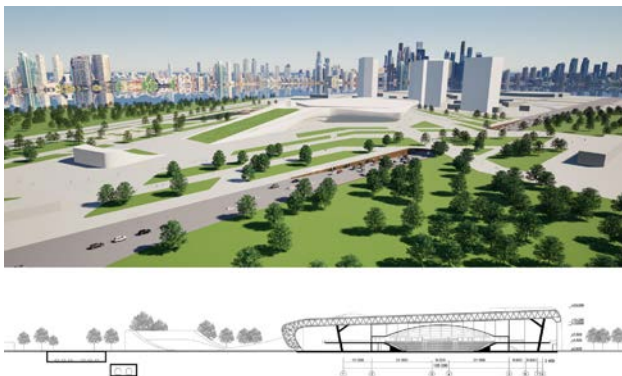


Іл. 3. Регуляція трафіку публічного простору Madrid RHO (Мадрид, Іспанія), завдяки перенесенню транспортної інфраструктури під землю. 2006–2011. [Світлина К. Медвідь]

і передбачає покращення якості міського середовища загалом, створюючи також чотири нові площі. Водночас розглядаються питання інтеграції озеленення, створення комфортних

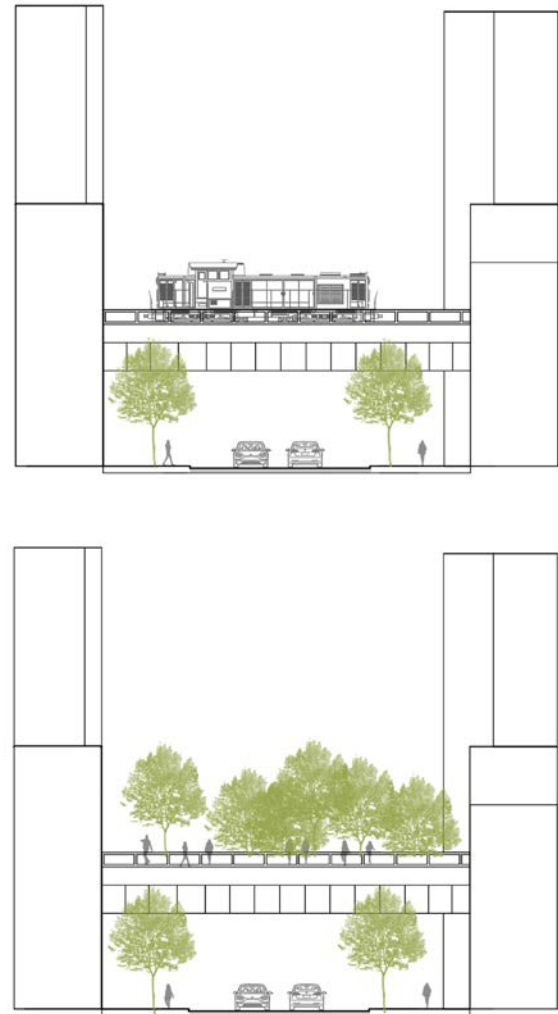


Іл. 4. Проект реконструкції простору вулиць Верхній і Нижній Вал (Київ). 2019. Автори: команда «Агенти змін». [11]



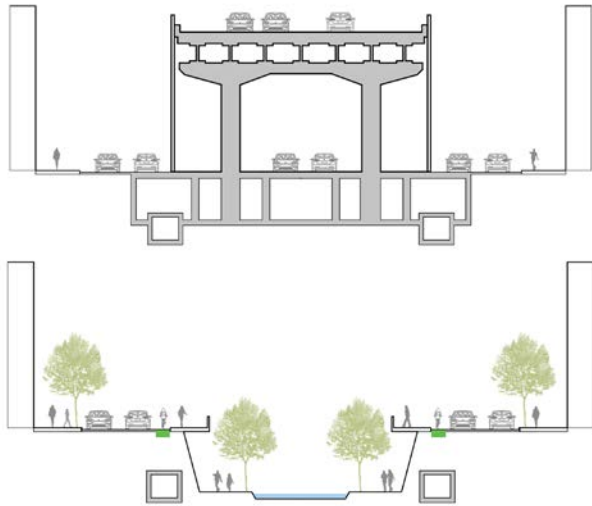
Іл. 5. Курсовий проект «Льодовий стадіон» (авт. К. Медвідь; навчально-творча майстерня А. Давидова). 2024. [Світлина з фондів кафедри архітектурного проектування]

пішохідних просторів, а також забезпечення зв'язаності громадських просторів у межах історичного середовища Подолу. Реновація має не лише підвищити ефективність транспортної системи, але й сприяти гармонійному розвитку міського простору відповідно до сучасних принципів сталої урбаністики [11].



Іл. 6. Інтеграція публічних просторів для організації пішохідних і зелених зон The High Line у Нью-Йорку, за допомогою зміни призначення транспортної інфраструктури. [Світлина К. Медвідь]

У межах навчального проекту Льодового стадіону автором було запропоновано комплексне переосмислення простору Київського іподрому та території нового Льодового стадіону. Проект був виконаний у навчально-творчій майстерні А. Давидова на факультеті архітектури НАОМА у 2024 році. Проект передбачає створення спортивного кластера та безбар'єрного рекреаційного простору завдяки інтеграції існуючого іподрому зі стадіоном, за допомогою підземного перенесення прилеглої автомобільної дороги. Таке рішення забезпечує безперервний зв'язок між спортивними об'єктами та навколишніми зеленими зонами, формуючи гармонійне й доступне середовище для спортсменів та широкого загалу.



Іл. 7. Відновлення екосистеми річки Чхонгечхон у Сеулі (Республіка Корея) завдяки організації сучасної системи пішохідних і зелених зон. [Світлина К. Медвідь]

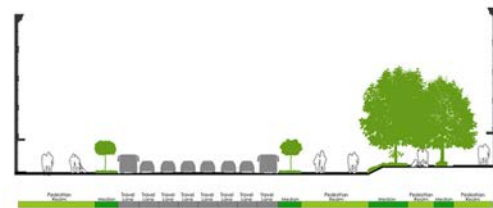
Завдяки зменшенню впливу автомобільного трафіку з'явилася можливість інтеграції нових громадських просторів, зон відпочинку та озеленення, що сформували цілісну міську структуру, орієнтовану на сталий розвиток та комфорт мешканців (іл. 5).

Прийом інтеграції інфраструктури громадського транспорту і публічних просторів для організації пішохідних і зелених зон, який створює умови для соціальної взаємодії, інтерактивності та рекреації і призводить до розвитку мережі публічних зон. Сутність прийому полягає в тому, що всі зміни у міському середовищі мають відбуватися паралельно з розвитком і вдосконаленням громадських просторів. Формування мережі та вдосконалення функціонально-планувальної структури громадських просторів мають стати паралельним процесом розвитку міста. Такий процес не лише покращує функціональність і естетику урбаністичного середовища, але й сприяє соціальній згуртованості, знижує рівень стресу серед мешканців і підвищує якість їхнього життя. В умовах зростаючої ізоляції, обумовленої високою щільністю забудови, багатоповерховими житловими комплексами та зменшенням кількості спільних просторів, загальнодоступні публічні простори стають важливими осередками соціальної взаємодії.

З соціологічної точки зору, громадські простори мають бути спроектовані так, щоб сприяти взаємодії між різними соціальними групами, віковими категоріями та інтересами.



Section of the Khvesshaty street
BEFORE : an



AFTER : nice



Іл. 8. Концепція «Відновлення річки Хрещатик» (авт. В. Білоус). [15]

Вони мають бути платформою для соціальних контактів, які дають змогу людям з різним соціальним статусом, віком та уподобаннями взаємодіяти, що є критично важливим для створення соціально згуртованих спільнот. Роль соціальної функції в таких просторах є невіддільною від їхньої ефективності: лише через активну взаємодію людей ці простори здатні виконувати своє основне призначення — сприяти згуртуванню громади та зміцненню соціальних зв'язків. У разі вдалої організації публічні простори здатні знижувати рівень стресу, покращувати емоційний стан та загальне самопочуття мешканців. Вони створюють умови для відновлення і гармонії, що позитивно впливає на загальне благополуччя. Натомість погано облаштовані та занедбані території можуть викликати почуття тривоги і соціальної ізоляції, що негативно позначається на психоемоційному стані людей.

Запровадження такого прийому можна проілюструвати реалізованим проектом The High

Line в Нью-Йорку бюро Diller Scofidio + Renfro та James Corner Field Operations, за участю російського дизайнера Піта Удольфа (Piet Oudolf). Будівництво тривало з 2006 до червня 2014 року. Колишня занедбана залізнична естакада стала зеленою пішохідною зоною, яка наразі активно сприяє соціальній інтеграції та розвитку навколишніх територій. Високий рівень благоустрою й інноваційний дизайн створили комфортне середовище для відпочинку, спілкування та культурних заходів [12]. Простір активно залучає людей з різних соціальних груп, вікових категорій та інтересів, створюючи майданчик для соціальних контактів. Крім того, The High Line став каталізатором розвитку прилеглих кварталів, стимулюючи комерціалізацію і збільшення інвестицій у навколишню нерухомість. На The High Line регулярно проводяться різноманітні культурні заходи, виставки та соціальні акції, що робить цей простір ще привабливішим для відвідувачів. Такі події дають змогу людям не тільки насолоджуватися природою, але й брати участь у культурному житті міста. Простір слугує не лише зоною відпочинку, але й важливим елементом міського культурного ландшафту. Особливістю The High Line є зручність його інтеграції в міське середовище: люди, працюючи в офісах на сусідніх вулицях, можуть вийти безпосередньо на пішохідний маршрут і опинитися в зеленій зоні. Така доступність громадських просторів позитивно впливає на рівень стресу, даючи змогу людям швидко переключитися і відновити сили, перебуваючи в природному середовищі без необхідності залишати центральні міські райони (іл. 6).

Досвід реалізації The High Line у Нью-Йорку вже став джерелом натхнення для створення подібного урбаністичного проєкту бюро MVRDV в Сеулі — Seoulo 7017. Завдяки зміні призначення транспортної інфраструктури, проєкт перетворив колишній автомобільний шляхопровід, зведений у 1970 році, на багаторівневий пішохідний громадський простір, відкритий у 2017 році. Подібно до The High Line, простір Seoulo 7017 виконує функції озелененого пішохідного маршруту, що сприяє покращенню екологічної ситуації, підвищенню якості міського середовища та інтеграції різних частин міста [13].

Прийом відновлення екосистеми у місті завдяки організації сучасної системи пішохідних і зелених зон. Сучасні мегаполіси активно переглядають підходи до формування міського простору, звертаючи все більше уваги на збереження та відновлення біорізноманіття. Одним із найпоказовіших прикладів є проєкт The Cheonggyecheon у Сеулі. У 1950-х роках струмок Чхонгечхон через надмірну щільність забудови та відсутність

екологічного контролю перетворився на відкритий колектор із забрудненою водою. У 1968 році його повністю сховали під землею, а над ним звели шестисмугову автостраду. Таке рішення було зумовлене швидкою автомобілізацією та урбанізацією, але воно призвело до погіршення мікроклімату та збільшення температури в центрі міста. У 2005 році влада Сеулу ініціювала масштабну реконструкцію: автостраду демонтували, а русло Чхонгечхона відкрили (іл.7) [14].

Проєкт архітектурного бюро Mkyoung Kim Design передбачав не лише відновлення водної системи, але й створення громадського простору з пішохідними маршрутами, мостами та зеленими зонами. В результаті було покращено якість повітря, знижено рівень шуму, а новий парк став однією з найвідвідуваніших локацій міста [14].

Подібний потенціал має Київ із його прихованими водними артеріями — Почайною, Либіддю та річкою Хрещатик, яка з XIX століття знаходиться в колекторі під однойменною вулицею. У концепції «Відновлення річки Хрещатик» архітектор В. Білоус пропонує вивести річку на поверхню, створивши уздовж неї лінійний парк, що об'єднає історичний центр із набережною Дніпра (іл. 8) [15]. Це дасть змогу не лише відновити природний баланс, але й суттєво покращити мікроклімат, адже наявність водних поверхонь знижує температуру влітку та зменшує загазованість повітря. Подібно до Чхонгечхона, реконструкція може передбачати сучасні системи водного регулювання, біофільтрацію та зелені насадження, що сприятиме екологічному оздоровленню міста.

Висновки і перспективи використання результатів дослідження. Досвід міст, таких як Копенгаген, Сан-Франциско, Нью-Йорк, Мадрид та Сеул демонструє успіхи в реалізації людино-орієнтованих рішень, які можна використовувати як приклад для інших міст. Попри те, що реалізація таких рішень може бути нелегкою та дуже дорогою, їхній загальний вплив на архітектурну, екологічну, соціально-економічну сфери є надзвичайно важливим для сталого розвитку сучасних міст. Основними прийомами організації людино-орієнтованих публічних міських просторів є: регуляція та зменшення потоку автомобільного трафіку; інтеграція інфраструктури громадського транспорту і публічних просторів; відновлення екосистеми.

Для українських міст також стає важливим переосмислення підходів до міського планування, орієнтованих на людей, а не на транспорт. Дослідження та аналіз закордонного досвіду може стати поштовхом для розвитку й реалізації екологічно стійких і комфортних міських рішень в Україні.

Список використаних джерел

1. Jacobs J. Downtown is for People. *Fortune*. 1958. April. P. 125–131.
2. Jacobs J. *The Death and Life of Great American Cities*. New York : Vintage Books, 1992. 474 p.
3. Landry Ch. *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*. 2nd ed. London : Routledge, 2008. 352 p.
4. Gehl J. *Life Between Buildings: Using Public Space*. Washington : Island Press, 2011. 216 p.
5. Gehl J. *New City Spaces*. The Danish Architectural Press, 2014. 264 p.
6. Gehl J. *Cities for People*. Island Press, 2010. 288 p.
7. Speck J. *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. New York : North Point Press, 2012. 312 p.
8. Трошкіна О., Нестерчук Ю. Особливості планувальної організації пішохідних зон. *Проблеми розвитку міського середовища*. 2013. № 9. С. 203–208.
9. Preservation Institute. The Freeway that was Built in San Francisco: The Embarcadero Freeway. URL: <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysEmbarcadero.html> (дата звернення: 12.04.2025).
10. Hernández-Lamas P., Gaviñón A. R., Bernabeu-Larena J. Parks and Roads Build the Cities: The M-30 and Madrid-Rio Project Building Landscape. Conference: Virtual City and Territor. 2016, July. P. 415–428. *ResearchGate*. URL: https://www.researchgate.net/publication/362286051_Parks_and_roads_build_the_cities_the_M-30_and_Madrid-Rio_project_building_landscape (дата звернення: 12.04.2025).
11. Нові вали. *Агенти змін*. URL: <https://www.a3.kyiv.ua/projects/novi-valy/> (дата звернення: 12.04.2025).
12. The High Line. *Diller Scofidio+Renfro*. URL: <https://dsrny.com/project/the-high-line> (дата звернення: 06.04.2025).
13. Choi J., Choi J. An Analysis on Seoulo 7017 in Terms of Spatial Configuration and Pedestrian Movement in Comparison with the High-line Project. *Architectural Research*. 2019. Vol. 21, № 2. 31–39.
14. Chehyun Ryu, Youngsang Kwon. How Do Mega Projects Alter the City to Be More Sustainable? Spatial Changes Following the Seoul Cheonggyecheon Restoration Project in South Korea. *Sustainability*. 2016. Vol. 8, № 11. *ResearchGate*. URL: https://www.researchgate.net/publication/310471826_How_Do_Mega_Projects_Alter_the_City_to_Be_More_Sustainable_Spatial_Changes_Following_the_Seoul_Cheonggyecheon_Restoration_Project_in_South_Korea (дата звернення: 12.04.2025).
15. Відновлення річки Хрещатик. *Behance*. URL: <https://www.behance.net/gallery/103008541/vdnovlennja-rchki-hreshchatik> (дата звернення: 12.04.2025).

References

1. Jacobs, J. (1958). Downtown is for People. *Fortune*. April, 125–131 [in English].
2. Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books [in English].
3. Landry, Ch. (2008). *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*. (2nd ed.) [in English].
4. Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Island Press [in English].
5. Gehl, J. (2014). *New City Spaces*. The Danish Architectural Press [in English].
6. Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press [in English].
7. Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. North Point Press [in English].
8. Troshkina, O., & Nesterchuk, Yu. (2013). Osoblyvosti planuvalnoi orhanizatsii pishokhidnykh zon [Features of the Planning Organization of Pedestrian Zones]. *Problemy rozvytku miskoho seredovyscha* [Problems of Urban Environment Development], 9, 203–208. [in Ukrainian].
9. Preservation Institute (n.d.). *The Freeway that was Built in San Francisco: The Embarcadero Freeway*. Retrieved from: <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysEmbarcadero.html> [in English].
10. Hernández-Lamas, P., Gaviñón, A. R., & Bernabeu-Larena, J. (2016, July). Parks and Roads Build the Cities: The M-30 and Madrid-Rio Project Building Landscape. Conference: Virtual City and Territor (p. 415–428). *ResearchGate*. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/362286051_Parks_and_roads_build_the_cities_the_M-30_and_Madrid-Rio_project_building_landscape [in English].
11. Novi valy (n.d.). *Ahenty zmin* [Agents of Change]. Retrieved from: <https://www.a3.kyiv.ua/projects/novi-valy/> [in Ukrainian].
12. The High Line (n.d.). *Diller Scofidio+Renfro*. Retrieved from: <https://dsrny.com/project/the-high-line> [in English].
13. Choi, J., & Choi, J. (2019). An Analysis on Seoulo 7017 in Terms of Spatial Configuration and Pedestrian Movement in Comparison with the High-line Project. *Architectural Research*, 21(2), 31–39 [in English].
14. Chehyun, Ryu, & Youngsang, Kwon. (2016). How Do Mega Projects Alter the City to Be More Sustainable? Spatial Changes Following the Seoul Cheonggyecheon Restoration Project in South Korea. *Sustainability*, 8 (11). *ResearchGate*. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/310471826_How_Do_Mega_Projects_Alter_the_City_to_Be_More_Sustainable_Spatial_Changes_Following_the_Seoul_Cheonggyecheon_Restoration_Project_in_South_Korea [in English].
15. Vidnovlennya richky Khreshchatyk [Restoration of the Khreshchatyk River] (n.d.). *Behance*. Retrieved from: <https://www.behance.net/gallery/103008541/vdnovlennja-rchki-hreshchatik> [in Ukrainian].

Подано до редакції 16.04.2025