

АРХІТЕКТУРНІ ТИПИ ВОКЗАЛІВ ЗАЛІЗНИЦІ ПЕРЕМИШЛЬ – СУЧАВА

© Рочняк Ю. А., 2015

Виявлені розміщення, характерні риси та стилістично-композиційні властивості вокзалів уздовж залізниці Перемишль – Сучава, сформульовані їхні головні типи.

Ключові слова: залізниця, вокзал, стилістичні риси, тип.

Вступ

Громадський транспорт як складова суспільства забезпечує упорядковане переміщення осіб і людських потоків; є частиною економіки країни, планувальної, інженерної, архітектурної, будівельної та інших сфер. Протягом сотні літ до середини ХХ ст. у європейських країнах залізничний транспорт переважав серед наземних і залишається одним із найважливіших, переживаючи модернізацію і розвиток.

Постановка проблеми

Поява залізниці у ХІХ ст. спричинила активний розвиток економіки, територій, виникнення нових форм зайнятості і т. ін. Уздовж “зелізниці” виникали різні типи споруд, у тому числі пасажирські – двірці (вокзали). Від середини ХІХ ст. будівлі далі функціонують, стали пам’ятками минувшини. Сполучення Перемишль – Сучава мало вплив на розвиток країв України Галичини та Буковини, а вокзали стали частиною культурного ландшафту і перетворились на знаки культури та ідентичності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Залізницям Галичини та Буковини праці присвятили такі автори, як Вежбіцькі Л., Гостковські Р., Гранкін П., Лазечко П., Сьомочкін І. [1, 2], Жалоба І. [3, 4], Загородній Р. [5], Котлобулатова І. [6] та ін. Основна увага звертається на історичний, політичний аспект; інженерний, економічний розвиток залізниці, а також на будівництво найзагальнішим чином [7]. У книгах Вуйцика В., Липки Р. та Трегубової Т., Миха Р. йдеться про львівський двірець [8, 9]; про нього ж у новітніх виданнях [10, 11]. Появились праці про містобудівельний розвиток, стратегічне планування реконструкції вокзальних комплексів [12, 13]. Досліджень архітектури вокзалів і споруд для пасажирів у цих краях не трапляється.

Формулювання цілі статті

Поставмо собі метою виявити головні композиційні риси залізничних вокзалів уздовж колії від Перемишля до Сучави і встановити найвиразніші архітектурні типи у їхньому розвитку.

Звернімо основну увагу на будинки для перебування й обслуговування пасажирів маловідомих, невеликих за розмірами вокзалів. Уздовж залізниці бачимо цікаві та різні з погляду архітектури такі будинки – за розмірами, композицією, поверховістю, способом компонування приміщень, матеріалів виконання і т.д. Більшість з них досі діють, у доброму стані, а разом із тим мають різний спосіб загосподарення та поводження з ними. У дослідженні обмежимося зовнішніми ознаками вокзалів.

Виклад основного матеріалу

Історичний нарис. У середині XIX ст. Австрія з площею 625,415 км.кв. була найбільшою центральноєвропейською державою та, за винятком, невеликої ділянки Адріатики – внутрішньоконтинентальною з різними ландшафтами [14]. З розвитком промисловості XIX ст. існувала нагальна потреба будівництва і налагодження транспорту для обміну між внутрішніми землями і назовні. Дороги із твердим покриттям не забезпечували зростаючі перевезення, річковий транспорт не міг цього задовільнити через напрямки течій, сезонність і вразливість до погоди [1, 2]. Виникнувши у Великобританії з другої третини XIX ст. залізниця стрімко розширюється [15, 16]. Перша кінна коля у Верхній Австрії та Богемії з'явилась у 1820-х, а початком регулярного сполучення в імперії вважають 1837 р. На відміну від інших країн того часу, які мали морський транспорт, роль залізниці для Дунайської монархії була важливіша [3].

Одним із напрямків поширення залізниць був з Відня на схід – у Галичину, Буковину, а далі до гирла Дунаю та Чорного моря – до Російської імперії та Молдавської держави (пізніше Румунії). У 1829 р. проф. А. Ріплєв накреслив цю колію: з Відня через Моравію в обхід Карпат вона мала сполучити Краків і Львів. Після дискусій, змін 1848–49 рр., подій Кримської війни 1853–56 рр., у 1860 р. залізниця була у Перемишлі, вийшовши на етнічні українські землі. Її будували поетапно приватні компанії: Перемишль – Львів до 1861 р. (“Привілейована галицька залізниця ім. Карла Людвіга”), Львів – Чернівці до 1866 р. і Чернівці – Сучава до 1869 р. (“Товариство Львівсько-Чернівецько-Ясської залізниці”), ставши магістраллю [1, 2, 4, 5].

У міжвоєнний час сформувався відносини між Польщею, Румунією, для яких транзит між Чорним і Балтійським морями мав важливе значення. Чехо-Словаччина мала також неабиякий інтерес до неї, оскільки країна не мала виходів до морських портів і підключалась своєю колією з Підкарпатської Русі від Требушан (Ділове) до Вороненки, а далі Галичиною через Ділятин (Делятин) до досліджуваної колії у Станіславові або Коломиї. Рух став активним від кінця 1920-х років, а потім після кризи аж до 1939 року.

Після Другої світової війни відбулися зміни: названа колія опинилася у складі трьох держав – Польщі, Української РСР та Румунії. Спочатку колія була тупиковою, а від 1980-х років питання транзиту виникло знову. Відбулося пожвавлення в русі та архітектурно-будівельній діяльності: відтинок Львів – Мостиська – Перемишль став частиною III Міжнародного транспортного коридору; колії були подвоєні та електрифіковані. Міждержавні переходи Перемишль – Мостиська та Вадул-Сірет – Вікшань спонукали до розбудови інфраструктури, технічних устаткувань через відмінність між нормальною (1435 мм) та широкою коліями (1520 мм). Від другої половини XX ст. основний рух здійснюється у межах України уперек до названої колії на вузлі Львова за V Міжнародним коридором у напрямку Москва – Київ – Львів – Чоп до Словаччини, Угорщини, Австрії, Словенії та Італії.

Територіальний уклад. Залізниця з Перемишля до Сучави проходить 404 км Україною узвишшям уздовж карпатського хребта, долаючи складний рельєф через ріки і потоки: територія до Прута за станцією Завалля є частиною коронного краю Галичини і Володимирії (Волині; Підкарпатське воєводство; Львівська та Ів.-Франківська обл.), а відтак на схід від станції Неполоківці до Сучави – Буковини. Кордон розділяє колію, як і усю землю, на Північну Буковину зі станцією Вадул-Сірет (Чернівецька обл.) та від станції Вікшань – на Південну Буковину (повіт/жудець Сучава).

Типи залізничних вокзалів. Вокзали залізниці Перемишль – Сучава класифікуємо за такими ознаками: періодами будівництва, розмірами, загальним компонуванням та стилістичними рисами [17].

Найзагальнішим чином **періоди будівництва** збігаються з політичними утвореннями і можемо назвати їх як *царський, міжвоєнний, післявоєнний та новітній (останні десятиліття)*.

У *царський* період закладено основу будівництва вокзалів. До нас дійшла значна частина з них. Вокзали цього періоду власне і утворюють загальний архітектурно-часовий образ, який, своєю чергою, об'єднує різні архітектурно-композиційні типи. Будівництво у *міжвоєнний* час не виражає

помітних рис, а у *післявоєнний* натомість бачимо приклади вокзалів у Галичі, Бурштині, Букачівцях, Мамаївцях, які є відповідниками вокзалів інших колій в Україні. До *новітніх* відносимо вокзали Мостиська-2, Снятин, новий у Вадул-Сіреті. У зв'язку з відбудовами після руйнувань, перебудовами, зміною дахового покриття, опорядження, покриття зовнішніх стін кольоровою плиткою низку вокзалів важко віднести до певних періодів, як-от вокзали у Городку, Ходорові, Єзуполі, Мартинові та ін. Деякі змінили свій первинний вигляд, а тому встановлення дат будівництва вимагає окремого дослідження.

Найбільші за **розмірами** споруди та найвиразніші є вокзали у Перемишлі (Przemyśl Główny), Львові (Львів Головний), Івано-Франківську (Станіславові), Коломиї, Чернівцях та у Сучаві: Сучава-Північна (Suceava Nord) та Сучава Бурдужень (Suceava Burdujeni). Вони мають виразну композицію, містять різні приміщення, є у доброму стані та про них частіше згадується (рис. 1, 2) [6–11].



Рис. 1. Вокзал Перемишль Головний.
Фото з інтернету



Рис. 2. Вокзал Сучава Бурдужень.
Фото з інтернету

Середні та малі за розмірами вокзали становлять більшість на досліджуваній території. Уздовж колії влаштовано й інші пасажирські споруди, як-от: звичайні посадкові платформи, навіси над ними, невеликі напівзакриті павільйони і т. ін. Ці об'єкти виходять за рамки дослідження, проте вартий уваги збережений дерев'яний павільйон платформи Бовшів зі своєрідним силуетом, пропорціями (рис. 18).

З погляду **загального компонування** мас і форм архітектурного об'єкта слід відзначити переважання симетричності відносно поперечної осі, а у багатьох випадках і поздовжньої. До асиметричних будівель належать вокзали Хриплин, Годин Турка, Голосків, Червона Діброва.

Спільними ознаками просторової організації є (первинна) можливість наскрізного проходу через пасажирський зал, розміщення у бокових крилах службових приміщень, один-, два-, часом мансардний поверх, відсутність туалетних приміщень усередині вокзалів. Трапляються вокзали із центральними ризалітами (наприклад, Судова Вишня, Мшана, Вибранівка), рідше з боковими та виступами бокових блоків (Кам'янобрід, Видинів, Отиня/Отинія, Чернівці Пд.). Опорядження поверхонь стін є достатньо барвистим і коливається від лаконічних поверхонь (Старе Село), до багатодекорованих деталей (Глібовичі, Червона Діброва). Двоспадистий дах, димарі, форми, розміри вікон та входів, а також масштабність членувань поверхонь роблять враження громадського будинку, за прототипом житлової хати. Це стосується малих і середніх вокзалів, натомість великі вокзали виглядають палациками – дійсно «двірцями» (у більших містах). Названі компонувальні риси є близькими і для вокзалів суміжних колій та країв, як, скажімо, Закарпаття, Поділля, Волині, а також країн Центральної Європи.

Іншими є вокзали Мостиська-2 і новий у Вадул-Сіреті: як об'єкти останнього періоду будівництва, вони, крім пасажирської функції, є місцем прикордонної та митної служб. Названі будинки виконані могутніми блоками, які мають характер офісних і помпезних (рис. 3, 4).



Рис. 3. Вокзал Мостиська-2



Рис. 4. Новий вокзал Вадул-Сірет

За стилістичними рисами вокзали узагальнюємо за декількома типами з однаковими візуально-пластичними прийомами і виконані одним “почерком”, – правдоподібно одним автором чи бюро.

“Тип круглоарковий” утворюють кубоподібні 2–3-рівневі будови з характерним рисунком арок вікон і входів. Арковий візерунок розвиває тему по периметру стін; при невисоких дахах трапляються навіси до колій. Це вокзали: Старе Село, Коршів, Коломия, Заболотів, Лужани, Великий Кучурів, Глибока Буковинська, Вадул-Сірет (старий), Сучава Північна. У вокзалах Коломия, Сучава Пн. є аттики над ризалітами, входом (рис. 5–8). Автором вокзалів між Львовом та Сучавою був Людвіг Вежбіцкі [1]. Цей тип вокзалів більше ніде, крім названої колії, не трапляється.



Рис. 5. Вокзал Коломия



Рис. 6. Вокзал Сучава Північна.
Фото з інтернету



Рис. 7. Вокзал Глибока-Буковинська



Рис. 8. Старий вокзал Вадул-Сірет

Влаштування заокруглених вікон сягає доби класицизму сер. XIX ст., коли в Європі зводяться такі, насамперед, громадські споруди – Будинок інвалідів у Львові, будинки Біржі, Арсеналу, казарм у Відні; будинки на Людвігштрассе в Мюнхені та ін. Колишні вокзали Львова – Чернівецький і Карла Людвіга виконані власне у такій манері (рис. 9, 10). Правдоподібно, цей стилістичний тип є найстарішим.



Рис. 9. Неіснуючий Чернівецький вокзал у Львові. Фото з інтернету



Рис. 10. Неіснуючий вокзал Карла Людвіга у Львові. Фото з інтернету.

“Тип рустиково-стріховий” має характерний двоспадистий дах з начілками над дерев’яним обшалюванням горіщного рівня та виразними рустуваннями кутів стін і цоколю. Це вокзали Родатичі, Кам’янобрід, Сихів, Глібовичі, Неполоківці, Чернівці Пн., Чернівці Пд. Найпишнішим є занепалий вокзал у Глібовичах, який цілковито запущений і з якого уже виймають віконні рами (рис. 11, 12). Цей стилістичний прийом бачимо в інших будинках Львова та краю і ним реалізовані станційні непасажирські будинки у Ходорові, Глибокій Буковинській та Заліщиках (галицьке Поділля).



Рис. 11. Вокзал Глібовичі



*Рис. 12. Вокзал Неполоківці.
Фото з інтернету*

“Тип мостиський” має характерні другий поверх по середині, більший середній ризаліт і високий поперечний дах над ним та над боковими ризалітами. Їм притаманні декоративні ступінчасті рельєфні візерунки на зовнішніх стінах. Це – вокзали у Мшаній, Судовій Вишні, Мостиськах-1 (рис. 13, 14). Цей тип зустрічаємо лише тільки на цих станціях, що робить його унікальним, хоча трапляються стилістично подібні, як, скажімо, у Хирові.



Рис. 13. Вокзал Мшана



Рис. 14. Вокзал Судова Вишня

“Тип фахверково-стріховий” утворюють колишній вокзал Львів-Персенківка (перебудований у житло) та зруйнований у 2012 р. вокзал Підмонастир (рис. 15, 16). Цей тип вокзалів більше ніде не трапляється.



Рис. 15. Колишній вокзал Львів-Персенківка. Фото з інтернету



Рис. 16. Неіснуючий вокзал Підмонастир

“Тип повосенний” об’єднує домінуючі на той час риси типового проекту з мотивами радянського традиціоналізму, використанням історичних та декоративних прийомів і у тому числі арок. Прикладами є вокзали: Мостиська-2 (непасажирський), Бурштин, Єзупіль, Мамаївці (рис. 17).



Рис. 17. Вокзал Бурштин



Рис. 18. Навіс платформи Бовшів

Стильові типи розміщені неоднаково: мостиський є між Мостиськами та Мшаною, круглоарковий – від Старого Села до Сучави Пн., рустиково-стріховий – уздовж усієї залізниці. Кінцеві станції Перемишль і Сучава Бурдужень, маючи “іншу” круглоарковість, обрамлюють “наш” круглоарковий тип.

Можна стверджувати, що стильові типи круглоарковий, мостиський та фахверково-стріховий ніде більше в Україні та інших прилеглих територіях (крім Південної Буковини) не трапляються, що робить їх унікальними. Тим часом, рустиково-стріховий не раз подибуємо на різних станціях у Галичині – вокзали Надвірна, Микуличин, Ворохта, Ясениця, Турка, Гребенів, Турка, Копичинці та ін. Будинки вокзалів повоєнного типу також розміщені дисперсно і поза досліджуваною територією – це вокзали Щирець-2, Миколаїв Дністровський, Любинці, Сколе, Славське та ін.

Велика кількість вокзалів не утворюють спільних рис, хоча знаходимо дуже цікаві та пластично багаті, як, наприклад, будови в Отині (Отинії), Червона Діброва (у стані руйнації) та ін.

Висновки

1. Виявлено, зафіксовано практично усі вокзали вздовж колії Перемишль – Сучава та встановлено, що вони належать до різних періодів будівництва протягом 150-ти літ, які названо цісарським, міжвоєнним, післявоєнним та новітнім. Найбільше число із них походить із цісарського періоду.

2. Окреслено найзагальніші компонувальні риси вокзальних будинків, які є подібними до вокзалів інших залізниць України та країв Європи.

3. Сформульовано стилістичні типи будинків вокзалів під назвами круглоарковий, рустиково-стріховий, мостиський, фахверково-стріховий та післявоєнний і встановлено розміщення по залізниці.

4. Стверджено, що стилістичні типи круглоарковий, мостиський та фахверково-стріховий є унікальними, оскільки більше ніде, крім досліджуваної залізниці, не трапляються.

Залізничні вокзали як утилітарні будівлі повинні набувати ваги в суспільстві та робитися такими ж важливими, як і палаци, замки чи храми. Як частина будівельної культури вони вимагають подальшого належного вивчення, захисту та прилаштування до потреб сьогодення. З’явившись в одній державі, вокзали і далі функціонують у нових реаліях та повинні слугувати засобом, символом об’єднання людей і країн.

1. Гранкін П. Е. Львівська залізниця. Історія і сучасність / П. Е. Гранкін, П. В. Лазечко, І. В. Сьомочкін, Г. І. Шрамко. – Львів: Центр Європи, 1996. – 175 с. 2. Лазечко П. Передумови будівництва залізниць у Галичині / П. Лазечко // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996. – № 14. – С. 3. 3. Жалоба І. В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення) / І. В. Жалоба. – Чернівці: Книги – XXI, 2004. – 520 с. 4. Zhaloba I. Die Karl-Ludwig-Eisenbahn – die erste Eisenbahn auf ukrainischem Boden. – In: DaFiU Zeitschrift des UGDV Heft 23, 2011. – S. 111–112. 5. Загородний Р. Спочатку було Перемишль – Львів / Р. Загородний // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996. – № 14. – С. 4. 6. Котлобулатова І. Львівський вокзал. Споруда друга / І. Котлобулатова // Галицька брама. Львівська залізниця. – 1996. – № 14. – С. 16–17. 7. Русанова І. В. Розвиток вокзального комплексу м.Львова від минулого до майбутнього / І. В. Русанова, Г. М. Шульга // Вісник НУ “Львівська політехніка” – № 674 Архітектура. – Львів: Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, 2010. – С. 261–267. 8. Вуйцик В. С. Зустріч зі Львовом: Путівник / В. С. Вуйцик, Р. М. Липка. – Львів: Каменяр, 1987, – 175 с. 9. Трегубова Т. О. Львів: архітектурно-історичний нарис / Т. О. Трегубова Р. М. Мих. – Київ: Будівельник, 1989. – 272 с. 10. Hofer A., Leitner E., Tschekes B. (Hg.) Львів Lemberg Lwow Lviv Львов Leopoldis. Handbuch Architektur und Stadt/Путівник по місту та архітектурі. Digitaldruck.at, A-2544 Leobersdorf. 2010. – 122 с. 11. Hofer A., Leitner E., Tschekes B. Lemberg Lviv. Architektur & Stadt. 100 Bedeutende Bauwerke. LIT Verlag GmbH & Co KG Wien 2012 – 195 s. 12. Древаль І. В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів: автореферат дисертації на здобуття

наукового ступеня доктора архітектури / І. В. Древаль. – Полтава 2013. – 36 с. 13. Чобан О. Я. Принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів історичних міст / О. Я. Чобан // Вісник Національного університету “Львівська політехніка”. Архітектура. – Львів: Видавництво Львівської політехніки № 757, 2013. – 447 с. – С. 321–324. 14. Österreich Lexikon. Verlagsgemeinschaft Österreich-Lexikon, Wien 1995. 15. Coiley. Eisenbahnen. – München: Gerstenberg Verlag, 2004. 16. Encyklopedia odkryć i wynalazków. – Warszawa: Państwowe wydawnictwo “Wiedza Powszechna”, 1979. 17. Рочняк Ю. А. Розвиток архітектури залізниць Галичини / Ю. А. Рочняк // Нова подорож до Європи. – Львів: ВНТЛ-Класика, 2012. – С. 171–200.

Y. Rotchniak

Lviv Polytechnic National University,
Department of Architecture Design

ARCHITECTURAL TYPES OF PEREMYSHL – SUTCHAVA RAILWAY STATION BUILDINGS

© Rotchniak Y., 2015

A railway communication between Peremyshl (Przemysl) and Sutchava (Suceava) should be considered in the context of Danube monarchy development, because the crown lands relations were strategically important as well as the outlet to the neighboring countries. It became extremely necessary due to a significant industrial ascent in the second half of the XX century, the politico-military realities and an intracontinental state exigency to have the access to the sea as well. A branch line, mentioned above, is a part of a strategic connection of Vienna with the Black sea bypassing the Carpathians through Galicia, Bukovina, Moldova or Bessarabia. The period of its step-by-step construction process performed by the different private companies belongs to 1860–1869 years.

A railway creation was accompanied by railway passenger station buildings which eventually was being changed under the impact of multiple factors. In this research a current external state of almost all the Peremyshl-Sutchava railway stations of different size has been fixed, the various periods, namely, imperial, interwar and postwar, of their creation during 150 years have been defined. The imperial construction epoch is considered to be the most significant as it has been accompanied by the development of a transport infrastructure. A lot of famous architects worked on this railway including L. Wierzbicki as the author of many round-arched types of railway stations from Lviv to Sutchava.

The most general component features of railway buildings which resemble the other ones in Ukraine and Europe have been described in the work. Not only well-known and highly expressive main stations (Peremyshl, Lviv, Ivano-Frankivsk, Chernivtsi/Czernowitz) but also, so-called, small and middle (Mostyska, Mshana, Stare Selo, Hlibovytchi, Otnia, Kolomyia, Nepolokivtsi, Sutchava Nord etc.) have been especially underlined here.

It has been noted that a prevalent number of railway edifices have a prismoidal transverse-symmetrical shape, but in some cases the approximation to longitudinal symmetry is being evidenced. Asymmetrical railway stations can be rather considered to be the exclusions (Khryplyn, Hody Turka, Holoskiv, Tchervona Dibrova). The small railway stations resemble one or two-storeyed living building whereas larger ones look like the palaces. A character feature of many railway station buildings was placing a through passenger cash hall and the service premises with separate entrances in the parterre. The second level was intended for accommodation and service rooms. Such concept is being retained till now, though the through passages have, virtually, disappeared and it becomes noticeable a simplification trend. The Ukrainian frontier railway stations of the latest construction period in Mostyska-2 and Vadul-Siret have some differences in their composition. They are performed in an office and pompous manner. In general,

the compositional and stylistic characteristics of railway edifices under consideration meet the trends, likings, prevalent tastes of certain historical periods of architectural development.

One could find some similarities in numerous railway buildings despite to their external variety. In this article the following stylistic types of railway edifices have been formulated: “round-arched”, “rustic-roofing”, “mostyska-tyп”, “framed-roofing” and “postwar” as well as their location at the railway has been determined. These names symbolically unite the stereotyped and stylistically identical objects according to their features or site.

The stylistic type, namely, “round-arched” (Stare Selo, Korshiv, Kolomyia, Zabolotiv, Luzhany, Velykyi Kutchuriv, Hlyboka-Bukovynska, Vadul-Siret (old), Sutchava Nd.), “mostyska-type” (Mshana, Sudova Vyshnya, Mostyska I) and “framed-roofing” (Lviv Persenkivka, Pidmonastyr) are unique, as they have been found nowhere else but in the territory examined.

The railway stations are the witnesses of an important historic-technical epoch with a railway traffic prevalence (mid. XIX-mid. XX), thus their preservation and the readjustment to the current needs are getting more acute. It becomes more perceptible due to the revival of recognizing the importance of railway passenger traffic, a professional interest, historic respect, a citizen’s consciousness growth and new politic-economy realities of modern Poland, Ukraine and Romania.

The idea of transit “from sea to sea” perception has been extremely changed.

Key words: railway, railway station, stylistic features, typ.

УДК 712.256

А. Д. Смалійчук

Національний університет “Львівська політехніка”,
кафедра архітектурного проектування

ОСОБЛИВОСТІ ПРИСТОСУВАННЯ ЩІЛЬНОЇ ЗАБУДОВИ СЕРЕДНЬОЇ ПОВЕРХОВОСТІ ДО ПОТРЕБ ДІТЕЙ

© Смалійчук А. Д., 2015

У статті проаналізовано містобудівельні та просторово-планувальні обмеження щільної забудови у розплануванні простору для дітей. Визначено критерії та умови відповідності середовища потребам дітей. Висвітлено проблематику місця розташування дитячих майданчиків.

Ключові слова: двір, діти, спостереження, дитячі майданчики, дистанція, безпека, вікові групи, потреба.

Постановка проблеми

Відповідність середовища для потреб дітей є актуальною проблемою планування сучасного міського середовища. Така проблема набуває більшої гостроти в умовах великого міста. Сьогодні в Україні більшість мешканців великих міст живуть у багатоповерховій забудові радянського періоду. Такий тип забудови характеризується невеликим відсотком забудови і великими за розмірами дворовими і міждворовими просторами. Однак великі відкриті простори зовсім не тотожні поняттям якості та безпеки. Такі простори важко назвати подвір’ями через складність окреслення їх меж.

Головними причинами цього є погана організація простору подвір’я для потреб дітей: відсутність приватних та напівприватних просторів, загальнодоступність усіх територій у межах кварталу, перетин шляхів руху дітей з проїздами та автостоянками, низька якість облаштування середовища. Однак великі розміри подвір’я навіть при хорошому облаштуванні часто не відповідають потребам дітей головним чином через проблематику їхньої безпеки.