

DOI: 10.32347/2076-815X.2023.83.184-199

УДК 712.00 (1-191)

Мацьоха А.С.,

matsokha_as@knuba.edu.ua, ORCID: 0000-0002-9838-2275,
Київський національний університет будівництва і архітектури

ФОРМУВАННЯ ІНКЛЮЗИВНОГО МІСЬКОГО ПРОСТОРУ В БУФЕРНИХ ЗОНАХ ОБ'ЄКТІВ КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ ЗАСОБАМИ ЛАНДШАФТНОЇ АРХІТЕКТУРИ

Представлено результати авторського дослідження щодо формування інклюзивного міського простору засобами ландшафтної архітектури; розглянуто нормативно-законодавчу базу; визначено головний принцип створення мережі безбар'єрних пішохідних маршрутів у просторі середмістя (принцип «каркас на каркасі»); вивчено прийоми реалізації безбар'єрності (розмежування пішохідно-транспортного руху; зонування пішохідних частин вулиці комбінаціями різних типів мощення за фактурою та забарвленням й інші). На основі аналізу світового теоретичного та практичного досвіду визначено засоби реалізації безбар'єрності (мощення, озеленення, опорядження й інші) та наведено низку прикладів в містах Європи. Запропоновано алгоритм формування інклюзивного міського простору в буферних зонах II категорії непрямого багатофункціонального використання об'єктів культурної спадщини, що знаходяться на теренах України. Надано рекомендації щодо адаптації громадських просторів для формування інклюзивного міського простору в межах буферних зон.

Ключові слова: інклюзивний міський простір; метод формування простору; буферна зона; об'єкт культурної спадщини; засоби ландшафтної архітектури.

Актуальність теми та постановка проблеми. На сьогоднішній день наукова парадигма базується на концепції домінуючого антропоцентризму, що говорить про зміщення фокусу від проблем світобачення до конкретних людських потреб за умови збереження історичної, культурної та природної спадщини. Засобом захисту цієї спадщини, як відомо є «...зони охорони (охоронні зони, зони регулювання забудови, зони охоронюваного ландшафту, зони охорони археологічного культурного шару) і буферні зони» [1].

Засобом задоволення людських потреб, серед інших, є забезпечення кожній людині можливість відчувати себе повноцінним членом суспільства. Після отримання Україною статусу держави-кандидата в члени Європейського

Союзу, орієнтиром означеного стає виконання відповідних стандартів і норм ЄС, серед яких «безбар'єрність ... для забезпечення безперешкодного доступу всіх груп населення до різних сфер життєдіяльності» набуває особливої ваги [2, розділ 1]. У цій площині, згідно плану заходів з реалізації «Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року», Кабінет Міністрів визначив за необхідність здійснення контролю сфери доступності [2].

За даними Всесвітньої Організації Охорони Здоров'я, 16% жителів країн світу мають функціональні порушення [3]. Щодо нашої країни, «за даними Державної служби статистики та Міністерства у справах ветеранів, в Україні мають інвалідність 2,7 мільйона цивільних осіб та майже 500 тисяч учасників бойових дій» [4]. Зважаючи ж на продовження воєнних дій кількість людей з інвалідністю в нашій країні, нажаль, зростатиме.

Внаслідок радянського минулого, Україна не належить до країн, в яких зароджувалась стратегія безбар'єрності. В той час, як більшість європейських країн виступати за концепції «антропоцентризму», в країнах СНГ ще інерційно панував «колективізм». Ідеї про доступне середовище почали з'являтися в наукових працях дослідників пострадянських країн лише у ХХІ ст. [5, 6].

Запит сучасності на «посттоталітарну реновацію» радянського середовища міст, відродження національної пам'яті, рух суспільства у напрямку «антропоцентризму» та післявоєнна відбудова країни зумовлюють пошук засобів популяризації та захисту культурної спадщини України. В площині, що означено, пошук методів організації буферних зон об'єктів культурної спадщини засобами ландшафтної архітектури набуває особливої актуальності.

Питаннями формування міського простору та його елементів займалися В. Вадімов, М. Вотинов, Г. Осиченко, С. Лінда, Н. Соснова та ін. Проблемами адаптації міських просторів до викликів сьогодення та формування безбар'єрного простору в структурі сучасного міста займалися Г. Шостак, І. Древаль, А. Хахаліна, К. Хачатрянц, О. Терягова та ін. Засадничою працею щодо організації буферних зон об'єктів культурної спадщини є дослідження І. Коротун.

Мета статті. Визначення принципів, прийомів та засобів ландшафтної архітектури щодо формування інклюзивного міського простору в буферних зонах об'єктів культурної спадщини.

Виклад основного матеріалу. Буферні зони (за І. Коротун) поділяються на 3 категорії: I прямого використання території; II багатофункціонального; III комбінованого. Найбільш складною за специфікою є II категорія буферних

зон не прямого багатофункціонального використання, до якої входять історичні центри міст, історичні райони та інші території, що зайняті житловою або іншою забудовою. В буферних зонах не прямого багатофункціонального використання пріоритетною функцією є безпека і комфорт життєдіяльності людей, а додатковий рівень захисту пам'яткоохоронного об'єкта виступає у якості другорядної функції. У цьому випадку складно дотримуватись вимог «консервації» території, як того вимагають міжнародні стандарти [7].

В межах території України 4 з 8 об'єктів Всесвітньої спадщини належать до багатофункціонального типу використання території буферної зони, а саме: «Київ: Собор святої Софії та прилеглі монастирські споруди, Києво-Печерська Лавра, Церква Спаса на Берестові» (1990); «Львів — ансамбль історичного центру» (1998); «Резиденція митрополитів Буковини та Даламації» (2011); а також «Історичний центр Одеси» (2023) [7, 8]. Історичний центр міста, належить до II категорії буферних зон, є багатофункціональним композиційним вузлом, тому перш за все він має відповідати вимогам безпеки та безперешкодної доступності всіх груп населення.

З метою втілення принципів інклюзивності та захисту прав осіб з інвалідністю 13 грудня 2006 року Генеральною Асамблеєю ООН було прийнято Конвенцію про права осіб з інвалідністю, яку підписали та ратифікували майже всі країни світу, у тому числі й Україна. Щодо індивідуальної мобільності, згідно статті 30 цієї Конвенції, Держава має вжити всіх ефективних заходів [9]. В цій статті йдеться про безбар'єрний доступ до творів культури, місць культурних заходів, а також забезпечення вільного доступу до рекреаційних та туристичних об'єктів, якими безумовно є об'єкти Всесвітньої спадщини.

Під безпечним та безбар'єрним містобудівним середовищем сьогодні розуміють й можливість безперешкодного відвідування таких об'єктів. Це стосується тротуарів, доріг, пішохідних переходів, сходів, пандусів, матеріалів мощення, а отже благоустрою міських громадських просторів в цілому. В Стратегії Ради Європи про права осіб з інвалідністю на 2017-2023 роки йдеться про п'ять пріоритетних напрямків на основі прав людини, серед яких є *доступність*. У пункті 36 цього документу йдеться про те, що «проблем із доступністю можна уникнути або значно зменшити шляхом застосування розумного і не обов'язково дорогого універсального дизайну та розумного пристосування середовища» [10].

Окрім наведених вище, вітчизняними документами щодо захисту пам'яткоохоронного об'єкта та забезпечення інклюзивної доступності в містобудівній діяльності є Закон України «Про охорону культурної спадщини» (2000); Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» (2011);

ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд» та «Режим використання територій пам'яток, заповідників, буферних (охоронних) зон пам'яток всесвітньої спадщини ЮНЕСКО» (2020).

В ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд» нормативно регламентовані окремі елементи міського простору для потреб маломобільних груп населення: паркування, параметри пішохідних доріжок тощо, які є універсальними й для містобудівних просторів [11].

В Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17. 02. 2011 року прописані рекомендації носять загальний характер: «...на принципах сталого розвитку з метою підвищення якості життя, доступності та рівності можливостей...» [12, *стаття 1*].

В статті 32 Закону України «Про охорону культурної спадщини» йдеться про те, що «...не вважається порушенням режиму використання території в межах буферної (охоронної) зони, навіть якщо це призведе до зменшення відстані від будівлі або споруди до пам'ятки, що охороняється, виконання відповідно до законодавства робіт з облаштування засобів безперешкодного доступу до будівель та споруд для забезпечення доступності і безпеки об'єктів для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення» [1].

В «Режимі використання територій пам'яток, заповідників, буферних (охоронних) зон пам'яток всесвітньої спадщини ЮНЕСКО» дозволяються перетворення, що не суперечать вимогам охорони культурної спадщини, а саме: функціональна адаптація будівель у відповідності з потребами громадського обслуговування центру міста; впорядкування зелених насаджень, що перешкоджають огляду пам'яток архітектури та історичних містобудівних комплексів; влаштування мощення та інших матеріалів при благоустрою в буферній зоні, що не порушують традиційний характер середовища [13].

Якщо розглядати багатофункціональні буферні зони як місця соціальної активності, то необхідно зазначити, що громадські простори в історичному середовищі мають відповідати потребам його користувачів, як і в іншому середовищі міста. Тому реалізація цих потреб містян у просторі буферної зони передбачає: пересування, соціальні комунікації, громадське обслуговування та рекреаційну діяльність [14].

В контексті міського простору безбар'єрне середовище розділяють на *пішохідні, транспортні та функціональні складові*. Пішохідна складова надає можливість самостійного комфортного та безпечного пересування; транспортна – зв'язок територій з мінімальною кількістю пересадок та забезпечує безбар'єрність зупинок громадського транспорту; функціональна складова поєднує дві попередні. В контексті формування безбар'єрного середовища

буферних зон, особливого значення набуває такий структурний елемент простору, як безбар'єрний маршрут, який поєднує ділянки комунікаційної (шляхи руху пішоходів та громадського транспорту, пересадкові вузли, паркування) та локалізованої діяльності, утворюючи цілісний простір [14].

Щодо вирішення проблеми адаптації міського середовища до людських потреб в історичному середовищі міст. Слід зазначити, що саме «маршрут» І. Древаль та А. Хахаліна розглядають «як засіб адаптації міського простору потребам маломобільних груп населення (на прикладі центра Харкова)», а ергономіку та універсальний дизайн — як «принцип дизайну для всіх». Концепція адаптації передбачає: формування безбар'єрного маршруту, як автономного планувально відкритого простору, який пов'язано з ключовими частинами міста; забезпечення на території міського центру всіх процесів життєдіяльності; та розгортання сценарію життєдіяльності (рис. 1) [15].



А



Б.



В.

Рис. 1. Приклади безбар'єрних коридорів у Відні (Австрія): неперервний маршрут в міському просторі (А); поєднання «зовнішнього» і «внутрішнього» простору (Б); інклюзивний перехід з традиційних матеріалів в історичному районі (В).

Реалізація ідеї «маршруту» в межах буферної зони, має набути й туристичних ознак, тобто охоплювати видовищні місця та вулиці буферної зони об'єкта культурної спадщини.

Доповнюючим, щодо ідеї «маршруту», є принцип формування інклюзивних міських просторів у сформованому середовищі, – принцип створення «безбар'єрних коридорів» або «каркас на каркасі» (за О. Теряговою). Він означає створення каркасу інклюзивних маршрутів з усіма необхідними системами інформування для маломобільних груп населення в конкретному морфологічному районі чи зоні [6]. По суті, цей принцип є універсальним для будь-яких містобудівних умов, тому він може застосовуватись й в буферних зонах пам'яток культурної спадщини.

Щодо формування «безперервних коридорів» в структурі пострадянського міста. За Г. Шостак, це може бути реалізовано із застосуванням принципів: «диференціації», «відповідності», «континуальності», «комплексності», «комфортності» та «поступової розбудови» [14].

Для формування безбар'єрного маршруту міські простори розглядаються за ступенем їх адаптивного потенціалу: високого, середнього і низького. Адаптивний потенціал означає наявність в структурі сформованого містобудівного середовища доступних ділянок і перспективних до адаптації елементів комунікацій та функціональних об'єктів міста. При цьому, для визначення ступеня адаптивності середовища, морфоструктуру містобудівного середовища пропонується розглядати на трьох ієрархічних рівнях: макрорівень – «місто»; мезорівень – «зона міської забудови» та мікрорівень – «пішохідні комунікації». За ступенем адаптивного потенціалу на рівні місто, оцінюється його транспортна складова; на рівні зони міської забудови – пішохідні комунікації, що склалися, доступні та перспективні до адаптації функціональні об'єкти міста (збудова, рекреації); на рівні пішохідних комунікації – вулиці, вузли, функціональні елементи та оздоблення [14, 16]. Отже, в структурі буферної зони безбар'єрний маршрут набуває ознак лінійно-вузлового комунікаційного простору та стає основою для формування «каркасу внутрішньої мережі» інклюзивного історичного середовища якісно нового типу.

Щодо європейського досвіду формування інклюзивного міського простору за рахунок створення безбар'єрних маршрутів. Можемо зауважити, що він базується на поєднанні «зовнішнього простору» міського середовища і «внутрішнього простору» об'єктів обслуговування (рис. 1.А, 1.Б) [5].

Яскравим прикладом формування неперервних безбар'єрних коридорів в умовах історичного середовища є «концепція планування мобільності та безбар'єрного доступу в Дрездені», історичний центр якого входить в буферну зону (73,1 га) об'єкта культурної спадщини – Дрезденська долина Ельби. Основною ідеєю цієї концепції є мобільність та організація безбар'єрного середовища в ключових складових міського простору, а саме: пішохідній, транспортній та функціональній (рис. 2) [17].

Пішохідна складова формується за рахунок:

- створення пішохідних шляхів без різких перепадів поверхні за рахунок опущених бордюрів в місцях сходження з тротуару;

- зонування тротуарів за рахунок використання різного типу мощення за кольором і тактильністю: попереджувальне – рельєфне, без фаски – основне;
- пішохідні переходи або врівень з тротуаром або з опущеним бордюром;
- достатня кількість місць для сидіння вздовж шляхів.

Транспортна складова передбачає:

- створення безбар'єрних зупинок 3-х типів: піднята острівна платформа; зупинка врівень з тротуаром або з рампою; підвищена проїжджа частина до рівня місця зупинки;
- створення інклюзивних паркомісць, які або мають ухил від пішохідної доріжки до дороги або врівень з пішохідною доріжкою;
- створення розвинутої веломережі.

Функціональна складова передбачає:

- створення достатньої кількості місць для сидіння;
- зонування тротуарів за рахунок різного типу мощення за кольором і тактильністю: рельєфне попереджувальне і без фаски основне;
- створення універсальної системи навігації.



А.



Б.



В.

Рис. 2. Приклади безбар'єрних коридорів в буферній зоні в Дрездені (Німеччина): зонування тротуару за допомогою мощення (А); зонований та інклюзивний пішохідний перехід (Б); зонування зупинки мощенням та підняття проїжджої частини врівень з

В рамках цієї концепції створюються інтерактивні туристичні карти та путівники, де вказані безбар'єрні туристичні маршрути для маломобільних груп населення. Створення таких карт – це поширена практика в багатьох країнах світу (Нідерланди, Франція, Австрія, Туреччина, США й інші).

Дослідженням, що проводилося міжнародним колективом Valuable 500 в серпні 2022 року, було встановлено 10 найдоступніших міст світу, серед яких є міста з однією й навіть декількома буферними зонами багатофункціонального

використання, серед яких: Амстердам (Нідерланди); Лондон (Великобританія) і Париж (Франція) [18]. Лідером в десятці цих міст є Амстердам. Буферна зона його об'єкта Всесвітньої спадщини – «Кільце каналів XVII ст. в Амстердамі всередині Сингелграхта» займає ядро міста і складає 479 га. Район Амстердамського каналу ілюструє зразкове міське планування через штучне створення великого портового міста. У XVII-XVIII століттях Амстердам розглядався як втілення ідеального міста, яке використовувалося як еталонна міська модель для численних проектів нових міст по всьому світу [19].

І по сьогоднішній день Амстердам є взірцем симбіозу зі збереження традиційного характеру історичного середовища, сталого розвитку міста та доступного простору, в якому реалізовано всі вище проаналізовані ідеї щодо формування інклюзивного міського простору. Одним з основних прийомів створення безбар'єрного пішохідного маршруту в межах буферної зони в Амстердамі є зонування тротуару за допомогою мощення (рис. 3).

Реалізація цього прийому здійснюється за рахунок комбінації матеріалів мощення. Вздовж шляху воно відрізняється за фактурою і кольором, при тому, що кольорова гама відповідає навколишньому історичному середовищу: сіра і коричнева різних відтінків (відповідає традиційним кольорам навколишньої забудови) (рис. 3.А, 3.Б). Фактурне мощення застосовується для попередження про зміну напрямку руху, поворот, перешкоду на шляху тощо; тоді як на основному шляху руху пішоходів мощення повинно бути гладким, але не ковзким (рис. 3.В).



А.



Б.



В.

Рис. 3. Приклади безбар'єрних коридорів в буферній зоні в Амстердамі (Нідерланди): зонування тротуару за допомогою мощення (А); колір мощення в одній гамі з історичним середовищем (Б); виділення прифасадної зони зонування та інклюзивний перехід (В).

Подібний прийом застосовується не тільки в Амстердамі, а й в багатьох інших європейських містах, в тому числі в буферній зоні Відня (див. рис. 1), Лондону (рис. 4.А;4.Б;4.В), Парижу (рис. 4.Г;4.Д;4.Е) та ін.

Варто зазначити, що серед матеріалів для оздоблення пішохідних шляхів в історичному середовищі вказаних міст – асфальт майже не використовується, так як він вважається найгіршим матеріалом через свою одноманітність.

Аналіз влаштування безбар'єрних пішохідних шляхів в європейських містах дозволив визначити, що прийом зонування тротуару застосовується не тільки для виділення шляху руху пішоходів, а й для організації додаткових зон. Зокрема, спостерігається виділення фактурним мощенням смуг вздовж фасадів, проїжджої частини або в місцях розміщення вуличних меблів чи озеленення.

Зокрема, в Парижі тротуари в основному зонуються мощенням на пішохідну зону і зони, де розміщуються вуличні меблі і озеленення. Іноді окремо виділяється зона вздовж фасаду, яка може бути різної ширини, але зберігаючи нормативну ширину шляху пішоходів. В Лондоні навіть на вузьких тротуарах влаштовується попереджувальна смуга з фактурного мощення вздовж проїжджої частини, в цьому випадку ця смуга часто є зоною для розміщення меблів (рис. 4).



А.



Б.



В.



В Берліні тротуари зазвичай зонуються на пішохідну зону та зони для розміщення вуличних меблів, які можуть розміщуватись як біля фасаду так і вздовж проїжджої частини. В Копенгагені значна частина тротуару виділяється для зони вздовж фасаду, де зазвичай організуються групи озеленення та місця для сидіння. У Відні досить розвинена веломережа, де вело- та пішохідні доріжки розділяються різним типом і кольором мощення.

Проаналізувавши зарубіжний досвід влаштування безбар'єрних коридорів за рахунок прийому зонування тротуарів можна виділити декілька основних зон: прифасадна; пішохідна; меблів та озеленення; технічна. Поверхня безбар'єрного пішохідного шляху завжди оздоблена рівним і гладким мощенням без фаски, а інші зони можуть бути з фактурного або відмежовуватись смугою з рельєфного мощення. Прифасадна зона може бути різної ширини, і залежно від розміру, в ній можуть розміщуватись групи рослин, місця для сидіння та інші об'єкти благоустрою. Зона меблів і озеленення, влаштовується зазвичай на широких тротуарах, де можна забезпечити як нормативний прохід так і місця відпочинку не перетинаючи між собою потоки людей. Технічна зона використовується для відмежування проїжджої частини. Озеленення влаштовується в зоні меблів чи в прифасадній і може бути виконано у вигляді окремих лунок дерев, смуг озеленення, острівців зелені та водовідвідних каналів. Часто рослинність використовується як природний бар'єр для відділення пішохідного шляху від велодоріжок чи проїжджої частини [20, 21].

Наступним прийомом формування інклюзивного міського простору є нівелювання перешкод. Тобто, влаштування безбар'єрних шляхів в місцях перепадів поверхні за рахунок пониження бордюру або підйому поверхні до рівня тротуару. Влаштування інклюзивної транспортної складової передбачає організацію безбар'єрних зупинок та пересадкових вузлів використовуючи вищенаведені прийоми. Функціональна складова організовується подібно до пішохідної, використовуючи прийом зонування та нівелювання перешкод.

Досить детально вищенаведені прийоми описані в довіднику «Urban street design guide», що створений американською командою містопланувальників НАСТО [20]. Зокрема, там наведено описи, схеми та приклади реалізації зонування тротуарів, організації перехрестя, безпечні пішохідні переходи, вуличні об'єкти, грамотне влаштування озеленення та інші елементи міського простору. У вітчизняній практиці, за участю авторки, було розроблено «Довідник з відбудови міст» у якому більш детально охарактеризовані наведені прийоми формування інклюзивного міського простору [21]. Наведені в ньому

правила вказані згідно українського нормативного законодавства та погоджені з експертною групою ГО «Безбар'єрність» [22].

На основі аналізу пропонується наступний алгоритм формування інклюзивного міського простору в буферних зонах II категорії не прямого багатофункціонального використання об'єктів культурної спадщини, а саме:

- 1) Диференціація територій буферної зони за ступенями адаптивного потенціалу: високий, середній, низький;
- 2) Визначення основних соціальних потреб щоденного, періодичного та епізодичного використання обраних територій буферної зони.
- 3) Розробка організації та сценарне наповнення безбар'єрного маршруту згідно вимог режиму використання буферної зони.
- 4) Опрацювання пропозицій щодо ландшафтної організації та оздоблення пішохідної частини маршруту на основі визначених прийомів та відповідно до традиційного характеру автентичного середовища.

Висновки. Проаналізований теоретичний та практичний досвід формування інклюзивного міського простору в межах буферної зони європейських міст дозволив визначити, що формування інклюзивного міського простору здійснюється за рахунок створення мережі безбар'єрних пішохідних маршрутів у просторі середмістя на основі принципу «каркас на каркасі». В межах буферних зон, це може здійснюватися прийомами: розмежування пішохідно-транспортного руху; зонування пішохідних частин вулиці комбінаціями різних типів мощення за фактурою та забарвленням, озелененням та опорядженням; підбором кольорів мощення та обладнання відповідно до гами автентичної забудови буферної зони; влаштування безперешкодних шляхів руху пішоходів нівелюванням перепадів поверхні із врахуванням охоронних вимог конкретної ділянки. Основними засобами реалізації є мощення, озеленення, опорядження, а також об'єкти вуличного призначення (лавки, ліхтарі, урни тощо) які створюються на основі концепції універсального дизайну для всіх.

З точки зору законодавчо-правового регулювання містобудівної діяльності, в «Режимі використання територій пам'яток, заповідників, буферних (охоронних) зон пам'яток всесвітньої спадщини ЮНЕСКО» варто додати рекомендацію щодо забезпечення адаптації громадських просторів для формування інклюзивного міського простору в межах буферних зон за умови збереження традиційного характеру середовища.

Формування інклюзивного міського простору в буферних зонах сприятиме реалізації пріоритетної функції щодо безпечної та комфортної життєдіяльності в буферних зонах II категорії не прямого

багатофункціонального використання, при цьому не порушуючи традиційного характеру історичного середовища об'єкта культурної спадщини. Індивідуальний підбір матеріалів та видів рослин слід виконувати в залежності від морфологічного району та згідно пам'яткоохоронних вимог.

Список використаних джерел

1. *Про охорону культурної спадщини* (Закон України). N 39. (2000). Вилучено із <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1805-14#Text>
2. *Національна стратегія із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року*. (2021). Вилучено із <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#n10> (дата звернення 5.04.2023).
3. *World Health Organization*. (2023). Вилучено із <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health> (дата звернення 5.04.23).
4. Абдулліна М. (2023). *Адаптація робочих місць для людей з інвалідністю*. Вилучено із <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/03/6/697696/> (дата звернення 5.04.23)
5. Khachatrians K.K. *Ob arkhytekturnoi srede dlia malomobylnykh hrupp naselenyia*. (2011). (Biulleten Natsyonalnoho ob'edynenyia stroytelei). Moskva, Rossya.
6. Teriahova A.N. (2010). *Arkhytektura u pryntsypu horodskoho planyrovania transformatsyy horodskoi srody dlia pozhylykh liudei* (dys. dokt. arkh.). Volhohrad, Rossia.
7. Коротун І.В. (2017). *Архітектурно-містобудівні основи створення буферних зон об'єктів Всесвітньої Спадщини* (автореф. дис. на здобуття наукового ступеня докт. архітектури). КНУБА, Київ, Україна.
8. UNESCO. *World Heritage List. Of Ukraine*. (2023). Вилучено із <https://whc.unesco.org/en/statesparties/ua> (дата звернення 5.04.23).
9. *Конвенція про права осіб з інвалідністю*. (2006). Вилучено із https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text. (дата звернення 5.04.23).
10. *Стратегія Ради Європи про права осіб з інвалідністю на 2017-2023 роки*. (2016). Вилучено із <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/evropi.pdf>. (дата звернення 5.04.2023).
11. *Інклюзивність будівель і споруд: ДБН В.2.2-40:2018*. (2018). Київ: Держбудстандарт України. (дата звернення 5.04.2023).
12. *Про регулювання містобудівної діяльності* (Закон України). N 34. (2011). Вилучено із <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>
13. *Режими використання територій пам'яток, заповідників, буферних (охоронних) зон пам'яток всесвітньої спадщини ЮНЕСКО*. (2020). Вилучено https://mkip.gov.ua/files/pdf/%D0%91%D0%A3%D0%A4%D0%95%D0%A0%D0%9D%D0%90%20%D0%97%D0%9E%D0%9D%D0%90_%D0%B2%D0%B8%D1%82%D1%8F%D0%B3_%D0%A0%D0%95%D0%96%D0%98%D0%9C%D0%98.pdf. (дата звернення 5.04.2023).

14. Шостак Г.С. (2019). *Містобудівні принципи формування безбар'єрних просторів в структурі сучасного міста* (автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. архітектури). ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, Харків, Україна.
15. Древаль І.В., Хахалина А.С. (2016). *Маршрут, як засіб адаптації міського простору потребам МГН (на прикладі центра м. Харків)* (Наукові відповіді на виклики: Архітектура і будівництво). ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, Харків, Україна.
16. Соснова Н.С. (2021). *Теоретико-методологічні основи формування громадських просторів міст України*. (дис. на здобуття наукового ступеня докт. архітектури). НУ «Львівська політехніка», Львів, Україна.
17. *Mobility planning and good solutions in the field of barrier-free access for people with disabilities in Dresden – barrier-free city for all*. (2010). Вилучено з <http://www.reconnectingamerica.org/assets/Uploads/MobilityplanningfordisabledpeopleinDresdenBarrier-freeCityforAllWolfgangSteinertCityofDresden.pdf>. (дата звернення 5.04.2023).
18. *Valuable 500 Accessible Cities Report*. (2022). Вилучено із thev500.sharepoint.com. (дата звернення 5.04.2023).
19. UNESCO. *World Heritage List Of Netherlands*. (2010). Вилучено із <https://whc.unesco.org/en/list/1349> (дата звернення 5.04.2023).
20. *National Association of City Transportation Officials*. Вилучено із <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/> (дата звернення 5.04.2023).
21. *Довідник з відбудови міст*. (2023). Вилучено із <https://www.urbanyna.com/dovidnyk-z-vidbudovy-mist> (дата звернення 5.04.2023).
22. *Громадська організація «Безбар'єрність»*. Вилучено із https://bbu.org.ua/?fbclid=IwAR055Afk1xqB2DxUB46-NM5hCtWiF36qKiv61aGFieLTWOUq_tEn2q05o7A. (дата звернення 5.04.2023).
23. Korotun I., Popovych Y. (2020). Urban Aspects of Design and Management on Territories of Buffer Zones of World Cultural Heritage Objects UNESCO. *Collection of Scientific Papers «ΛΟΓΟΣ»*. July 8, 2022, Paris, France. 417–422. <https://doi.org/10.36074/logos-08.07.2022.119>

Alina Matsokha,

Kyiv National University of Construction and Architecture

LANDSCAPE ARCHITECTURE AS MEANS OF FORMING AN INCLUSIVE URBAN SPACE IN BUFFER ZONES OF CULTURAL HERITAGE OBJECTS

The article presents the results of the author's research on the formation of an inclusive urban space by means of landscape architecture; the legal framework is considered; the main principle of creating a network of barrier-free pedestrian routes

in the space of the middle city is determined (the principle of "frame on the frame"); methods of implementing barrier-free (delimitation of pedestrian-transport traffic; zoning of pedestrian parts of the street with combinations of different types of paving by texture and color and others). Based on the analysis of world theoretical and practical experience, the means of implementing barrier-free (paving, gardening, decorating, etc.) have been determined and a number of examples in European cities have been provided. An algorithm for the formation of inclusive urban space in buffer zones of the second category of indirect multifunctional use of cultural heritage objects located in Ukraine has been proposed. Recommendations on the adaptation of public spaces to form an inclusive urban space within buffer zones have been provided.

According to the specifics of the architectural and landscape organization, the most difficult is the category of buffer zones "non-direct multifunctional usage" (according to I. Korotun). As this zone covers historical city centers, historical city areas and other areas occupied by residential and non-residential buildings thus, the priority function in this aspect arises the safety and comfort of people, and the Memorial Protection Object Facility acquires a secondary role. In Ukraine, 4 out of 8 World Heritage sites have buffer zones of non-direct multifunctional use ("Kyiv: St. Sophia Cathedral and nearby monastery buildings, Kyiv-Pechersk Lavra, Church of the Savior on Berestov" (1990); "Ensemble of the historical center of Lviv" (1998); "Residence of the Metropolitans of Bukovina and Dalmatia" (2011) and "Historical Center of Odesa" (2023)).

An analysis of world experience in the formation of an inclusive urban environment revealed that the main methods of implementing this approach are the creation of a network of barrier-free pedestrian routes in the space of the city center. Within the buffer zones, this can be done through: the delineation of pedestrian-transport traffic; zoning of pedestrian zones with combinations of different types of landscaping, decoration and types of paving by texture and color; selection of paving and equipment colors in accordance with the scale of buffer zone development; arrangement of unhindered ways of pedestrians movement by leveling surface differences taking into account the security requirements of a particular site.

Keywords: inclusive urban space; method of space formation; buffer zone; object of cultural heritage; means of landscape architecture.

REFERENCES

1. *Pro okhoronu kulturnoi spadshchyny* (Zakon Ukrainy). N 39. (2000). Вилучено із <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1805-14#Text> {in Ukrainian}

2. *Natsionalna stratehiia iz stvorennia bezbariernoho prostoru v Ukraini na period do 2030 roku.* (2021). Vylucheno iz <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80#n10> (data 5.04.2023). {in Ukrainian}
3. *World Health Organization.* (2023). Вилучено із <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health> (data 5.04.23). {in Ukrainian}
4. *Abdullina M.* (2023). *Adaptatsiia robochykh mist dlia liudei z invalidnistiu.* Vylucheno iz <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/03/6/697696/> (data 5.04.23). {in Ukrainian}
5. Khachatrians K.K. *Ob arkhytekturnoi srede dlia malomobyl'nykh hrupp naseleniya.* (2011). (Biulleten Natsyonalnoho ob'edyneniya stroytelei). Moskva, Rossya. {in Russian}
6. Teriahova A.N. (2010). *Arkhytektura y pryntsyipy horodskoho planyrovania transformatsyy horodskoi srede dlia pozhylykh liudei* (dys. dokt. arkh.). Volhohrad, Rossia. {in Russian}
7. Korotun I.V. (2017). *Arkhytekturno-mistobudivni osnovy stvorennia bufernykh zon ob'ektiv Vsesvitnoi Spadshchyny* (avtoref. dys. na zdobuttia naukovooho stupenia dokt. arkhytektury). KNUBA, Kyiv, Ukraina. {in Ukrainian}
8. UNESCO. *World Heritage List. Of Ukraine.* (2023). Вилучено із <https://whc.unesco.org/en/statesparties/ua> (data 5.04.23). {in English}
9. *Konventsiiia pro prava osib z invalidnistiu.* (2006). Vylucheno iz https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text. (data 5.04.23). {in Ukrainian}
10. *Stratehiia Rady Yevropy pro prava osib z invalidnistiu na 2017-2023 roky.* (2016). Vylucheno iz <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/evropi.pdf>. (data 5.04.2023). {in Ukrainian}
11. *Inkliuzyvni budivel i sporud: DBN V.2.2-40:2018.* (2018). Kyiv: Derzhbudstandart Ukrainy. (data 5.04.2023). {in Ukrainian}
12. *Pro rehuliuвання mistobudivnoi diialnosti* (Zakon Ukrainy). N 34. (2011). Vylucheno iz <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text> {in Ukrainian}
13. *Rezhymy vykorystannia terytorii pamiatok, zapovidnykiv, bufernykh (okhoronnykh) zon pamiatok vsesvitnoi spadshchyny YNESKO.* (2020). Vylucheno https://mkip.gov.ua/files/pdf/%D0%91%D0%A3%D0%A4%D0%95%D0%A0%D0%9D%D0%90%20%D0%97%D0%9E%D0%9D%D0%90_%D0%B2%D0%B8%D1%82%D1%8F%D0%B3_%D0%A0%D0%95%D0%96%D0%98%D0%9C%D0%98.pdf. (data 5.04.2023). {in Ukrainian}

14. Shostak H.S. (2019). *Mistobudivni pryntsypy formuvannia bezbariernykh prostoriv v strukturi suchasnoho mista* (avtoref. dys. na zdobuttia naukovooho stupenia kand. arkhitektury). KhNUMH im. O. M. Beketova, Kharkiv, Ukraina. {in Ukrainian}
15. Dreval I.V., Khakhalya A.S. (2016). *Marshrut, yak zasib adaptatsii miskoho prostoru potrebam MHN (na prykladi tsentra m. Kharkiv)* (Naukovi vidpovidi na vyklyky: Arkhitektura i budivnytstvo). KhNUMH im. O. M. Beketova, Kharkiv, Ukraina. {in Ukrainian}
16. Sosnova N.S. (2021). *Teoretyko-metodolohichni osnovy formuvannia hromadskykh prostoriv mist Ukrainy*. (dys. na zdobuttia naukovooho stupenia dokt. arkhitektury). NU «Lvivska politekhnika», Lviv, Ukraina. {in Ukrainian}
17. *Mobility planning and good solutions in the field of barrier-free access for people with disabilities in Dresden – barrier-free city for all*. (2010). Vylucheno iz <http://www.reconnectingamerica.org/assets/Uploads/MobilityplanningfordisabledpeopleinDresdenBarrier-freeCityforAllWolfgangSteinertCityofDresden.pdf>. (data 5.04.2023). {in English}
18. *Valuable 500 Accessible Cities Report*. (2022). Vylucheno iz thev500.sharepoint.com. (data 5.04.2023). {in English}
19. UNESCO. *World Heritage List Of Netherlands*. (2010). Vylucheno iz <https://whc.unesco.org/en/list/1349> (data 5.04.2023). {in English}
20. *National Association of City Transportation Officials*. Vylucheno iz <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/> (data 5.04.2023). {in English}
21. *Dovidnyk z vidbudovy mist*. (2023). Vylucheno iz <https://www.urbanyna.com/dovidnyk-z-vidbudovy-mist> (data 5.04.2023). {in Ukrainian}
22. *Hromadska orhanizatsiia «Bezbariernist»*. Vylucheno iz https://bbu.org.ua/?fbclid=IwAR055AfkIxB2DxUB46-NM5hCtWiF36qKiv61aGFleLTWOUq_tEn2q05o7A. (data 5.04.2023). {in Ukrainian}
23. Korotun I., Popovych Y. (2020). Urban Aspects of Design and Management on Territories of Buffer Zones of World Cultural Heritage Objects UNESCO. *Collection of Scientific Papers «ΛΟΓΟΣ»*. July 8, 2022, Paris, France. 417–422. <https://doi.org/10.36074/logos-08.07.2022.119>. {in English}