

DOI <https://doi.org/10.32782/2415-8151.2023.27.1>
УДК 728.22

СЦЕНАРІЇ ГОЛОВНИХ ВУЛИЦЬ ТА ЇХНІ СКЛАДОВІ

Буравченко Сергій Григорович

*Кандидат архітектури, професор кафедри архітектури
і просторового планування
Національного авіаційного університету, Київ, Україна,
e-mail: buravch1@i.ua, orcid: 0000-0001-7862-0494*

***Анотація.** Організація сприйняття об'єктів архітектури в часі як сценаріїв є одним із напрямів архітектурного проектування, який дозволяє приєднати рівень емоційної виразності й інформативності архітектури до інших сучасних мистецтв, за допомогою їхніх методів і усталених моделей.*

***Мета.** Мета статті – визначення й обґрунтування сценарних моделей організації головної вулиці на основі інтерпретації форм мистецтв, що розгортаються в часі, а також на підставі дослідження закономірностей сприйняття архітектурного середовища у громадському та швидкісному транспорті.*

***Методологія.** Методологія досліджень базується на вивченні й інтерпретації моделей формування об'єктів архітектури 3-го порядку (містобудівних ансамблів) і виокремленні в цих моделях компонентів архітектурного об'ємного проектування.*

***Результати.** Результати дослідження охоплюють визначення суттєвих тенденцій проектування головних вулиць великих міст, класифікації композиційних компонентів великої вулиці та послідовностей їх організації у процесі сприйняття під час руху у транспорті, імплементацію виявлених закономірностей у сучасний проєктний процес.*

***Наукова новизна** підходу базується на єдиній методології використання сценарних методів і пошуку формалізованих схем оптимального розгортання композиції у просторі та часі, урахуванні динамічного сприйняття у транспортних засобах.*

***Практична значущість** виявлених моделей полягає в тому, що архітектор з урахуванням запропонованих форм містобудівної та проєктної документації може активізувати сприйняття магістральної вулиці.*

***Ключові слова:** сценарне моделювання, візуальне сприйняття, зоровий кадр, правила забудови, розгортка вулиці, фонові забудова, комбіновані моделі.*

ВСТУП

Організація сприйняття головних вулиць і магістралей у часі як сценаріїв є однією з містобудівних концепцій, яка направлена на забезпечення орієнтування в міських просторах. Особливо це стосується великих міст, де виникає небезпека втрати напрямків руху, безсистемності візуальних акцентів, зайвої калейдоскопічності або монотонності. Усе це досить часто спричиняє культурний шок у сприйнятті, який може бути подоланий композиційними засобами.

АНАЛІЗ ПОПЕРЕДНІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Ще в минулому сторіччі на тлі постулатів монументальної соціалістичної архітектури та її ідеологізованих містобудівних ансамблів була зацікавленість в окремому проектуванні великих магістралей як особливого об'єкта архітектури. Така постановка архітектурних завдань була зафіксована, зокрема, в архітектурних конкурсах на головні вулиці міст. Розумінню міста як великомасштабної композиції із системами орієнтирів сприяли теоретичні погляди

Кевіна Лінча [11], а також Ф. Гібберда [12], які стали міжнародними стандартами досліджень композиції міста, його проектування. Наступним етапом є теоретичні праці М.М. Агуфа, Г.І. Граужіса, І.Н. Ткачікова, І.І. Середюка, А.Я. Хорхота й інших вітчизняних учених, що працювали в галузі теорії сприйняття та містобудівної організації архітектурних ансамблів і робили перші спроби застосування сценарних методів в організації простору руху на авто та громадському транспорті. На сучасному етапі свій внесок у формалізацію моделей сприйняття вуличного простору зробили В.В. Швець, О.М. Адамчук [8; 9]. У рамках розвитку проектування шумозахисних будинків моделі композиції магістральних вулиць запропонували В.І. Книш [6] і Ю.Є. Джигіль.

Зовсім з інших позицій – як послідовності світлин провідних об'єктів архітектури – головні вулиці міст знайшли відображення в сучасних настановах із проектування вулиць [10] і електронних путівниках, що відображали візуальний зміст і композицію головних вулиць [13–16]. Ці фрагментарні презентації – вуличні сценарії – сприяли розвитку ланцюгової моделі інтерпретації сприйняття таких вулиць – у вигляді послідовності зорових кадрів або слайд-фільму. Постають новітні наукові дослідження, які розвивають комплексну проблематику головної вулиці з використанням GIS-технологій і сценарних методів моделювання різноманітних форм соціальної активності [17].

Цього сторіччя інтерес до монументальних композицій зменшився. Але практичні реалізації проєктів вулиць подекуди надають нам навіть більш великомасштабні й оригінальні за сценаріями приклади магістралей (у Києві – проспект Берестейський (Перемоги), проспект В. Івасюка (Набережна Славутича), Харківський (М. Бажана) і Оболонський проспекти, проспект Академіка Палладіна).

Розвитку ідей ієрархічності побудови об'ємно-просторової композиції сучасного міста сприяли праці Г.О. Осиченко [7], Ю.В. Ідак [4].

Ті методи, що були опрацьовані та запропоновані раніше для пішохідного простору, аналогічно, але специфічно використовуються в архітектурно-просторовій організації магістралі [1; 2]. Розвитку запропонованих методів організації сценаріїв за прототипами із суміжних мистецтв присвячене дослідження.

МЕТА

Мета статті – визначення й обґрунтування сценарних моделей організації головної вулиці на основі інтерпретації форм мистецтв, що розгор-

таються в часі, а також на підставі дослідження закономірностей сприйняття архітектурного середовища сучасних містобудівних ансамблів у громадському та власному транспорті.

Зазначене дослідження передбачає: урахування динаміки сприйняття вулиці під час пересування у транспортних засобах, систематизацію вдалих прикладів композиційної організації сучасної головної вулиці, аналіз прийомів реалізації проєктів. На тлі узагальнення досвіду практичного проектування та побудови в натурі головної вулиці постають завдання вивчення можливих методів і способів регулювання композиції під час проектування вулиці загалом і окремих компонентів композиції.

РЕЗУЛЬТАТИ ТА ОБГОВОРЕННЯ

На головних вулицях найбільш концентровано локалізуються траєкторії (канали), якими рухається користувач архітектури. Якщо в попередньому дослідженні суб'єктом сприйняття був пішохід, у цьому – це водій транспортного засобу та пасажир [8; 9]. Імовірних сценаріїв сприйняття буде лише декілька – не безкінечність. Вони мають бути детерміновані та враховані в аналізі та моделюванні – у *стрічці вражень* або в *низці кадрів*.

Для інтерпретації сприйняття вулиці під час руху використовуються водночас дві моделі – *модель розгортки* та *модель видових (зорових) кадрів*, що прив'язані до осі вулиці (траєкторії руху), яка водночас буде віссю часу. Залежно від характеру сприйняття та прийому об'ємно-просторової організації вулиці буде більш придатною для аналізу одна із двох моделей.

Модель розгортки є досить традиційною формою представлення вулиці. Їй, як завданню та графічній формі архітектурного проектування, уже кілька сторіч. Розгортка стала особливо популярною в добу ампірної перебудови великих міст, а також в епоху тоталітарної архітектури, коли одному архітектору або групі архітекторів під керівництвом лідера довірялося створення композиції головної вулиці як обличчя міста. І така вулиця будувалася майже одночасно.

Такі найбільш радикальні проєкти пов'язані з реконструкцією вулиць Парижа за керування Ежена Османа. Аналогічні монументальні періоди були характерні для Берліна та Відня. Пізніше виникли грандіозні проєкти повоєнних ансамблів центрів радянських міст. Практично всі центральні вулиці великих міст, насамперед обласних центрів, отримали в результаті численних конкурсів їх цілісні монументальні розгортки, що стали реалізованими проєктами забудови.

Після завершення «тоталітарної» епохи розгортка вулиці перестає бути документом для комплексного проектування та будівництва. Але форма розгортки використовується як аналітичний матеріал, який дозволяє обґрунтувати наступні кроки архітекторів, що втручаються в композицію головних вулиць

Як «перцептивна» модель (така, що демонструє у спрощеному вигляді характер сприйняття) «розгортка» більш притаманна відображенню реальності та свідомості пасажера транспортного засобу, який безперервно сприймає вулицю тримаючи погляд перпендикулярно фасаду. Таке сприйняття нагадує стрічку, яку протягують рівномірно паралельно транспортному засобу із середньою швидкістю 40–50 км на годину. Секунда такого сприйняття відповідає приблизно 14 м, а хвилина – 800 м. Гальмування та стояння в заторах ці відстані зменшує. Це виникає нерегулярно, тому на цю похибку можна також не звертати уваги.

Для моделі такого сприйняття варто використовувати англійський термін *Scroll*, який перекладається як «свиток» (старовинна ролонна книга) або «прокрутка».

У написанні нот за допомогою комп'ютерних редакторів є кілька способів їх відображення на моніторі – як «прокрутка» і як партитура (сторінка за сторінкою). «Прокрутка» (*scroll*) дозволяє у процесі руху по ній курсора комп'ютера прослуховувати звучання музичного твору в реальному або примусово заданому темпі. Курсор сприйняття рухається у просторі – за віссю часу. Але саму музику слухач сприймає в реальному часі, без спостереження графічної осі. Ще більш наочним буде просторова інтерпретація музики як графічних образів у разі її написання та

«прокрутки» у так званих Midi-нотах, які демонструють протяжність кожного звука як відрізок певної довжини.

Теорія прокрутки вулиці пропонує за аналогією з нотами у форматі *Scroll* інтерпретацію змінного виду з вікна автобуса, що рухається вулицею.

Досить легко реалістичні фасади перетворити на графіки змін, або зробити інтерпретацією у вигляді нотної партитури (у режимі *Scroll*), у якій послідовно включаються та виключаються ті або ті групи інструментів. Зрозуміло, що така модель дещо умовна, але значною мірою дозволяє адекватно описати закономірності розвитку композиції вулиці, якщо її фасадні поверхні тяжіють до площини.

Ланцюг кадрів, або слайд-фільм. Наступний період віддає перевагу композиціям, у яких великомасштабний містобудівний ритм формується об'ємно-просторовими композиціями забудови й окремих будинків. У нових традиціях містобудування теорія розгортки перестає бути адекватним відображенням процесу та змісту сприйняття магістральної вулиці. У таких прикладах, як забудова головних вулиць масиву Троєщини, Харківського масиву перевага віддається об'ємному сприйняттю, яке являє собою набір змінних перспектив (рис. 1).

Модель сприйняття, побудована на послідовності кадрів, більш адекватно описує такі композиції, у яких суттєве значення ланцюга перспектив, включаючи вплив домінант і акцентних будівель. На Харківському масиві акцентними будівлями виступають кілька торговельних комплексів, які більш характерно відрізняються своєю архітектурою.

Аналіз об'єкта архітектури 3-го порядку (далі – ОА-3) [2], а саме головної вулиці, здійс-



Рис. 1. Харківський масив. Проспект М. Бажана. Розмір за горизонталлю кожної житлової групи – 120 м. Загальна довжина кварталу – 600 м

нений на 2 київських прикладах – це вул. Набережна Славутича (нова назва – проспект В. Івасюка) та проспект Перемоги (Берестейський проспект) на ділянці від станції метро Шулявської до Повітрофлотського моста.

Раніше вже згадувалася пішохідна смуга МЖК Оболонь на межі парку «Наталка». Комплекс МЖК Оболонь запроєктований під керівництвом архітектора В.М. Ісака (рис. 2). Проєктування на рівні ДПТ і далі проекту забудови велося як єдиний комплексний об'єкт. Це досить рідкісний приклад для сучасної практики [1; 5].

Унікальна ситуація склалася, мабуть, тому, що автор в одній юридичній особі об'єднав девелопера (замовника) та проєктувальника. Методологічно проєкт нагадує вже забутий «класицистичний» метод, тому результат уражає зрозумілістю й урегульованістю сценарію.



Рис. 2. Композиція просп. В. Івасюка – МЖК Оболонь. Послідовність композиції лінійних 12-поверхових лінійних будинків і точених 25-поверхових акцентних будинків

У єдиний комплекс були інтегровані пішохідні та паркові зони, благоустроєні дворові простори та зовсім іншого масштабу магістральна вулиця. Швидкісний автомобільний рух магістралі (просп. В. Івасюка) підтриманий розміром 12-поверхових будинків із фасадами завдовжки 120 м. У розривах розміщені односекційні будинки заввишки 25 і більше поверхів із характерними силуетом. Композиція відкривається дугоподібним висотним будинком, що розмішений біля північного моста. Разом із ним (позаду) розмішені найбільш високі доміканти з характерним асиметричним силуетом – «будинки-вітрильники».

Далі в різних комбінаціях у розривах між довгими будинками прив'язані «точечні» 25-поверхові будинки, які формують ритм магістралі – 2 будинки зблоковані в широтному напрямку – 1 будинок – 2 будинки зблоковані в меридіональному напрямку – 1 будинок. На тлі одноманітного метру створено метро-ритмічну групу. Чергування акцентів урізноманітнено.

Така композиція з нарощуванням поверховості до магістралі, з одного боку, формує ярусність сприйняття з боку Дніпра, із другого – формує активний, але не монотонний ритм, що відповідає швидкості руху вздовж магістралі.

Проспект Перемоги (сучасна назва – Берестейський) тільки останніми роками методом послідовної реконструкції став отримувати відповідний його значенню та швидкості руху транспорту містобудівний масштаб.

Цілоком проспект завдовжки понад 15 км і умовно поділяється на 3 великі частини: від межі Києва до Шулявської площі; від станції метро Шулявська до Повітрофлотського шляхопроводу (мосту); від мосту до Галицької площі (площі Перемоги), із включенням кварталів бульвару Шевченка. Розглянемо середню (другу) частину, яка активно реконструюється протягом останніх 20 років (рис. 3).

Довжина середньої частини проспекту сягає 4 км. Початок і завершення композиції сформовано групами односекційних будинків – по правому боку магістралі. Проміжний ритм закріплюється низкою нових акцентних будинків, що були споруджені протягом останніх двох десятиріч і задали новий містобудівний ритм і єдиний оновлений стиль архітектури магістралі, на яку також орієнтовані великі паркові масиви.

Особливістю реконструкції архітектурного ансамблю Берестейського проспекту є відсутність єдиного проєкту на зазначену частину вулиці. Натомість здійснення містобудівного контролю через «Головкиархітектуру» (Київське управління архітектури і містобудування) та Містобудівні раду міста Києва при-

зводило до обговорень композицій і містобудівного аналізу втручання в забудову новими об'єктами, прив'язування найбільш потужних акцентів до станцій метро та розв'язок. Окрім того, на комп'ютерній 3-D-моделі перевірявся вплив головних домінант на історичну забудову [2]. Але загалом це пооб'єктне втручання з фіксуванням дистанцій між домінантами й акцентами 500–1 000 м. Деяке згущення висотних об'єктів виникло біля Повітрофлотського мосту. Натомість комплекс із 3 житлових будинків і одного висотного об'єму офісного, будівництво якого призупинено, сприймається як один комплексний об'єкт. Маючи назву «Мангеттен», стає своєрідною цитатою з архітектури центрального архітектурного масиву Нью-Йорка.

Заслужують на окреме дослідження головні вулиці міста Лас-Вегасу у США (Лас-Вегас-стріп і паралельна цій вулиці швидкісна магістраль Лас-Вегас-фривей), оскільки тут була реалізована інша методологія, заснована на використанні «зонінгу» [3] (рис. 4).

Лас-Вегас-стріп – це набір окремих ансамблів, максимальний габарит яких регулюється схемою зонування, що обмежує максимальні габарити будівель і максимальну щільність освоєння територій. Зонування також стосується кожної з великих ділянок, у якій готелі тяжіють до середини, ландшафтна зона із цитатами із традиційної архітектури багатьох регіонів світу – до Лас-Вегас-стріп, а багатоповерхові паркінги – до магістралі Лас-Вегас-фривей. І самі забудовники усвідомлюють, що привабливість готелів залежить від розвинутої системи дизайну архітектурного середовища, зокрема й великої кількості «цитат» з історичної забудови різних міст світу, які формують нижній «гуманізований» ярус середовища, у якому високі готелі (35–45 поверхів) майже не сприймаються.

Характер сприйняття міського центру зовсім інший, якщо їхати на великій швидкості та сприймати з автобану Лас-Вегас-фривей позаду багатоповерхових фасадів готелів. Магістральна вулиця приймає містобудівний масштаб та виявляє ритм великих готелів, кожний із яких займає простір уздовж вулиць від 1 до 2 км, а висота кожного готелю сягає 100–120 м. Швидкість руху, прикривання нижнього ярусу сприйняття багатоповерховими паркінгами з контрастними монотонними фасадами завдовжки від 200 до 500 м, переносять увагу на ритм відмінних один від одного висотних об'ємів готелів і знакових акцентів (піраміда готелю «Луксор» тощо).

Саме визначення та деталізація «зонінгових» правил забудови не дають композиції

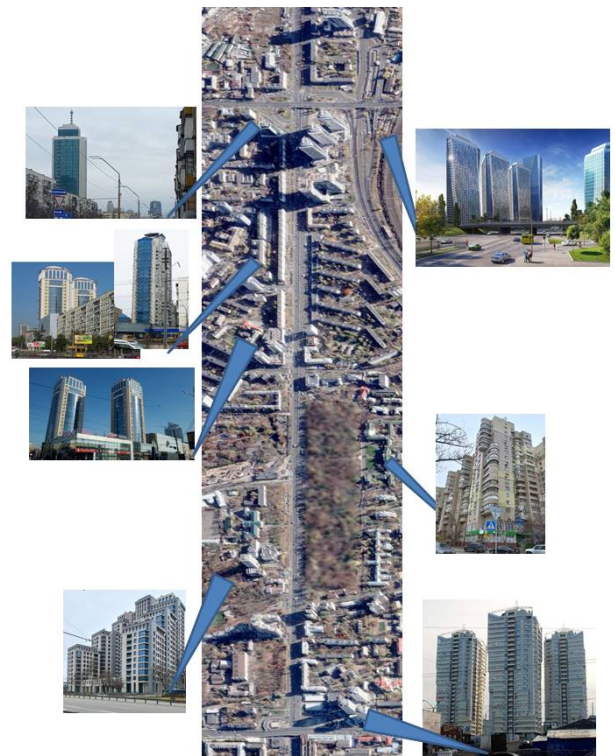


Рис. 3. Проспект Берестейський (Перемоги) на ділянці між метро Шулявська та Повітрофлотським мостом

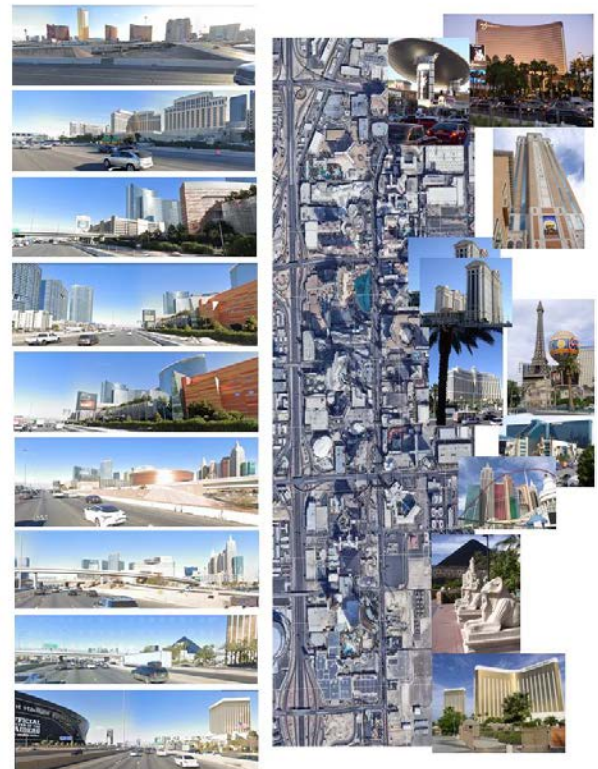


Рис. 4. Сприйняття забудови вулиць Лас-Вегас-стріп (праворуч) і Лас-Вегас-фривей (ліворуч).
Послідовність зорових кадрів

розвалитися на клаптики. Завдяки структурованому генеральному плану смуги між двома головними вулицями центру Лас-Вегасу довжина окремих епізодів сценарію приблизно однакова, а імпровізація кожного девелопера й архітектора проходить у межах оговореного «квадрата» – у просторі та часі. Розриви між локальними ансамблями заповнюються фрагментами активного озеленення, яке зшиває розгортку вулиці в єдину матрицю.

На розробленій схемі сприйняття магістральної вулиці Лас-Вегас-фривей отримало інтерпретацію у вигляді послідовності кадрів, яка демонструє коливальний процес взаємодії фонових і акцентних об'єктів, а також збільшений ритм між 2-рівневими розв'язками. Надалі може бути розроблено методіку, яка зможе формалізувати зміну вражень під час зміни зорових кадрів і порівняти графіки емоційних коливань із сценарними моделями мистецтв-прототипів, які будуть наведені в наступній публікації.

ВИСНОВКИ

1. В окремі періоди історії містобудування формування ансамблів головних вулиць міст велося за єдиними проектами, що здійснювалися під керівництвом провідних архітекторів свого часу.

2. Нині процес формування головних вулиць став дещо стохастичним і безсистемним, пов'язаним із непередбачуваністю інвестицій у розвиток міста. Але цей процес і зараз реально впорядкувати.

3. Проектування або регулювання композиції великих вулиць доцільно вести за до-

могою двох моделей сприйняття – моделі розгортки (Scrol) і моделі ланцюга кадрів.

4. Проаналізовані кілька головних вулиць Києва, а також головні вулиці Лас-Вегаса з різним режимом сприйняття (головний бульвар і швидкісна магістраль). Виявлені закономірності та мистецькі прототипи, що дозволяють формалізувати композиційні моделі.

5. У виявлених комплексах використовувалися різні підходи до гармонізації архітектурних композицій. Вулиця В. Івасюка (головний проспект МЖК Оболонь – колишня Набережна Славутича) запроєктована централізовано за проектом одного архітектора-автора.

6. Берестейський проспект (у його середній частині) був гармонізований і отримав сценарну інтерпретацію завдяки системі містобудівного контролю та регулюванню проектування містобудівною радою Києва.

7. Лас-Вегас-стріп і Лас-Вегас-фривей мають різний характер архітектури, підпорядкований різним швидкостям пересування вулицями, різному темпу сприйняття. Бульвар – це набір самостійних ансамблів із середовищем, наближеним до людського масштабу. Магістраль побудована на сприйнятті ритму доміант і довгих матриць – багатопверхових паркінгів. Організованості ритму сприйняття сприяє зонінг із чіткими правилами використання ділянок. А послідовність кадрів, що формуються у великому ритмі, сприяє сприйняттю магістралі як єдиного сценарію.

8. Запропоновані моделі надалі будуть формалізовані та порівняні з моделями, що виявлені за прототипами з різних мистецтв, що розгортаються в часі.

ЛІТЕРАТУРА

[1] Буравченко С.Г. Моделювання сприйняття в часі пішохідного простору на основі прототипів. *Теорія та практика дизайну*. 2022. С. 24–38. DOI: 10.18372/2415-8151.25.16776.

[2] Буравченко С.Г. Визначення та ієрархія об'єктів архітектури засновані на сценарних методах проектування. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2022. № 64. С. 14–30. DOI: 10.32347/2077-3455.2022.64.14-30.

[3] Буравченко С.Г. Готелі Лас-Вегаса. *Особняк*. 2007. № 41. С. 9–25.

[4] Ідак Ю.В. Основи теорії морфології міста : дис. ... докт. архіт. Львів, 2020. 484 с.

[5] Чижевський О.П., Буравченко С.Г. Комерційне квартирне житло. Його риси й особливості. *Особняк*. 2004. № 31 (32). С. 4–12.

[6] Книш В.І., Буравченко С.Г. Динаміка проектування і будівництва багатоквартирного житла у поетапно-аналоговому відображенні та матрично-інцидентному оцінюванні пріоритетності

REFERENCES

[1] Buravchenko, S.G. (2022). Modelyuvannya spriynyattya v chasi pishohidnogo prostoru na osnovi prototypiv [Modeling the perception of pedestrian space in time based on prototypes]. *Teoriya ta praktika dizajnu – Theory and practice of design*, 25, 24–38. DOI: 10.18372/2415-8151.25.16776 [in Ukrainian].

[2] Buravchenko, S.G. (2022). Vyznachennya ta ierarhiya ob'ektiv arhitekturi zasnovani na scenarnih metodah proektuvannya [The definition and hierarchy of architectural objects based on scenario-based design methods]. *Suchasni problemi Arhitekturi ta Mistobuduvannya – Modern problems of architecture and urban planning*, 64, 14–30. DOI: 10.32347/2077-3455.2022.64 [in Ukrainian].

[3] Buravchenko, S.G. (2007). Goteli Las-Vegasa [Las Vegas hotels] *Osobnyak – Mansion*, 41, 9–25 [in Ukrainian].

[4] Idak, Yu.V. (2020). Osnovi teorii morfologii mista. [Fundamentals of the theory of city morphology] : Doctor's thesis. NTU "L'viv'ska politekhnika". L'viv [in Ukrainian].

[5] Komerциjne kvartirne zhitlo. Jogo risi j osoblivosti (2004) [Commercial apartment housing. Its features

взаємовпливовостей. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*. 2017. № 47. С. 456–481.

[7] Осиченко Г.О. Дизайн міських просторів : конспект лекцій для студентів 1 курсу спеціальності 191 «Архітектура та містобудування», освітня програма підготовки магістрів «Дизайн архітектурного середовища». Харків : ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2021. 85 с.

[8] Швець В.В., Адамчук О.М. Графологічна модель сприйняття вуличного простору людиною. *Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві*. 2015. № 2. С. 95–99.

[9] Дослідження залежності висоти елементів вулиці від відстані до водія для комфортних умов руху / В.В. Швець та ін. *Сучасні технології, матеріали і конструкції в будівництві*. 2016. № 1. С. 71–78.

[10] Caves R.W. *Encyclopedia of the City*. Routledge, 2004. 447 p.

[11] Lynch Kevin. *The image of the city. Publication of the joint center for urban studies Library of Congress Catalog Card № 60-7362*. 1960. Printed in the United States of America.

[12] Gibberd Frederick. *Town Design*, London. *The Architectural Press*. 1959.

[13] Filey Mike. Toronto: *The Way We Were*. Dundurn Press. 2008. P. 209.

[14] Street Scenario with Buildings, Central Square and traffic lights during Night of Busanjin District, Busan, South Korea. Asia ID 153864700.

[15] Unununius. *Dreams*. URL: <https://www.dreamstime.com/street-scenario-buildings-central-square-traffic-lights-night-busanjin-district-busan-south-korea-asia-image153864700>.

[16] Street scenario of Laubengasse in the main District of Meran with many pedestrians. *Merano*. Province Bolzano, South Tyrol, Italy. URL: <https://www.dreamstime.com/street-scenario-laubengasse-main-district-meran-many-pedestrians-merano-province-bolzano-south-tyrol-italy-spa-town-image152006120>.

[17] Typical Street Scenario of Main Street in Downtown of City Heidelberg, Baden-Wuerttemberg, Germany. Europe ID 188070662 © Unununius Dreamstime.com. URL: https://www.google.com/search?rlz=1C1SQJL_ruUA811UA811&sxsrf=APwXEdd8lkdISAPJ4gVn7kTdfV3fhjMnIw:1683008607638&q=Typical+Street+Scenario+of+Main+Street+in+Downtown+of+City+Heidelberg.

[18] 街道城市主义：新数据环境下城市研究与规划设计的新思路 龙瀛*, 清华大学建筑学院. 博士 * 北京市海淀区清华园 1 号, Ying Long (2020) [Street urbanism: A new perspective for urban studies and city planning in the new data environment], 100084 School of Architecture, Tsinghua University. URL: https://sc802d58b85de2333.jimcontent.com/download/version/1457247265/module/11025027799/name/%E9%BE%99%E7%80%9B%202016%20%E6%97%B6%E4%BB%A3%E5%BB%BA%E7%AD%91_%E8%A1%97%E9%81%93%E5%9F%8E%E5%B8%82%E4%B8%BB%E4%B9%89.pdf.

and peculiarities] / O.P. Chizhevs'kij, S.G. Buravchenko. *Osobnyak – Mansion*, 31 (32). 4–12 [in Ukrainian].

[6] Knish, V.I., Buravchenko, S.G (2017). *Dinamika proektuvannya i budivnictva bagatokvartirnogo zhitla u poetapno-analogovomu vidobrazhenni ta matrichno-incidentnomu ocityuvanni prioritetnosti vzajemovpivovostej* [Dynamics of design and construction of multi-apartment housing in a step-by-step analog display and matrix-incident evaluation of the priority of mutual influences]. *Suchasni problemi arhitekturi ta mistobuduvannya – Modern problems of architecture and urban planning*, 47, 456–481 [in Ukrainian]

[7] Osichenko, G.O. (2021). *Dizajnmis'kih prostoriv: konспект лекцій dlya studentiv 1 kursu special'nosti 191* [Design of urban spaces: a summary of lectures for students of the 1st year of specialty 191]. *Arhitektura ta mistobuduvannya osvithna programa pidgotovki magistriv "Dizajn arhitekturnogo seredovishcha"*, Harkiv – Architecture and Urban Planning Master's Educational Program "Architectural Environment Design". HNUMG im. O.M. Beketova. 85 [in Ukrainian].

[8] Shvec', V.V. (2015). *Grafologichna model' sprijnyattya vulichnogo prostoru lyudinoyu* [Graphological model of human perception of street space] / V.V. Spvec', O.M. Adamchuk. *Suchasni tekhnologiyi, materialy i konstrukciyi v budivnictvi – Modern technologies, materials and structures in construction*, 2, 95–99 [in Ukrainian].

[9] Shvec', V.V. (2016). *Doslidzhennya zalezhnosti visoti elementiv vulicy vid vidstani do vodiya dlya komfortnih umov ruhu* [Study of the dependence of the height of street elements on the distance to the driver for comfortable driving conditions] / V.V. Shvec', L.V. Kucherenko, O.M. Kostishina, Yu.V. Bobrovs'kij. *Suchasni tekhnologiyi, materialy i konstrukciyi v budivnictvi – Modern technologies, materials and structures in construction*, 1, 71–78 [in Ukrainian].

[10] Caves, R.W. (2004). *Encyclopedia of the City*. Routledge, 447. ISBN 9780415252256 [in English].

[11] Linch, K. (1960). *Image of the city. Publication of the joint center for urban studies Library of Congress Catalog Card № 60-7362*. Printed in the United States of America. ISBN 0 262 62001 4, 328 [in English].

[12] Gibberd, Frederick, *Town Design*. London, *The Architectural Press*, 1959, 250.

[13] Filey Mike (2008). Toronto: *The Way We Were*. Dundurn Press, 209. ISBN 9781550028423. Retrieved 2014-02-20 [in English].

[14] Street Scenario with Buildings (2020). Central Square and traffic lights during Night of Busanjin District, Busan, South Korea. Asia ID 153864700. *Dreams*. URL: <https://www.dreamstime.com/street-scenario-buildings-central-square-traffic-lights-night-busanjin-district-busan-south-korea-asia-image-153864700> [in English].

[15] 街道城市主义：新数据环境下城市研究与规划设计的新思路 龙瀛*, 清华大学建筑学院. 博士 * 北京市海淀区清华园 1 号, Ying Long (2020) [Street urbanism: A new perspective for urban studies and city planning in the new data environment], 100084. *School of Architecture, Tsinghua University*. URL: https://sc802d58b85de2333.jimcontent.com/download/version/1457247265/module/11025027799/name/%E9%BE%99%E7%80%9B%202016%20%E6%97%B6%E4%BB%A3%E5%BB%BA%E7%AD%91_%E8%A1%97%E9%81%93%E5%9F%8E%E5%B8%82%E4%B8%BB%E4%B9%89.pdf.

ABSTRACT**Buravchenko S. Scenarios of main streets and their components.**

The organization of the perception of architectural objects in time as scenarios is one of the directions of architectural design, which allows you to connect the level of emotional expressiveness and in formativeness of architecture to other modern arts, using their methods and established models. **Purpose.** The purpose of the article is to define and justify the scenario models of the organization of the main street based on the interpretation of art forms unfolding over time, as well as on the basis of the study of the patterns of perception of the architectural environment in public and high-speed transport. **Methodology.** The research methodology is based on the study and interpretation of models of the formation of 3rd-order architectural objects (urban planning ensembles) and the identification of components of architectural three-dimensional design in these models. **Results.** The results of the study cover the determination of essential trends in the design of the main streets of large places, the classification of the compositional components of a large street and the sequences of their organization in the process of perception during movement in transport, the implementation of the identified patterns in the modern design process. **Scientific novelty.** The scientific novelty of the approach is based on a unified methodology of using scenario methods and searching for formalized schemes of optimal unfolding of the composition in space and time, taking into account dynamic perception in vehicles. **Practical relevance. The practical significance** of the revealed models is that the architect, taking into account the proposed forms of urban planning and project documentation, can activate the perception of the main street.

Key words: scenario modeling, visual perception, visual frame, building rules, street sweep, background building, combined models.

AUTHOR'S NOTE:

Buravchenko Serhii, Candidate of Architecture, Professor of the Department of Architecture and Spatial Planning, National Aviation University, Kyiv, Ukraine, e-mail: buravch1@i.ua, orcid: 0000-0001-7862-0494

Стаття подана до редакції 10.04.2023 р.