

1. Кизима Р.А., Сторкина Л.А. Экология в строительстве. – Харьков: Бурун Книга, 2007. – 224 с.
2. Маслов Н.В. Градостроительная экология. – М.: Высш. шк., 2002. – 284 с.
3. Передельский Л.В., Приходченко О.Е. Строительная экология. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2003. – 320 с.
4. Тетиор А.Н. Архитектурно-строительная экология: задачи и составные части // Бюллетень строительной техники. – 1997. – №12. – С.10-12.
5. Чесанов Л.Г., Шапарь А.Г., Кораблева А.И., Чесанов В.Л. Внутренняя среда помещений: эколого-гигиенические аспекты. – Днепропетровск: Орбита-Сервис, 2001. – 164 с.
6. Чистякова С.Б. Охрана окружающей среды. – М.: Стройиздат, 1988. – 272 с.
7. Шеина С.Г. Методологические основы организационно-технологического обеспечения мониторинга параметров среды обитания // Известия вузов. Строительство. – 2008. – № 9. – С.88-93.

Отримано 30.09.2009

УДК 711.4

І.В.ДРЕВАЛЬ, канд. архіт., А.В.МАКАРЕНКО

Харківська національна академія міського господарства

АРХІТЕКТУРНО-МІСТОБУДІВНЕ ФОРМУВАННЯ ПРИВОКЗАЛЬНИХ ПЛОЩ СУЧАСНОГО МІСТА

Розглянуто актуальні питання та фактори архітектурно-містобудівного формування привокзальних площ сучасного міста. Досліджено роль привокзальної площі в структурі вокзального комплексу. Проаналізовано приклади формування привокзальних площ.

Рассмотрены актуальные вопросы и факторы архитектурно-градостроительного формирования привокзальных площадей современного города. Изучена роль привокзальной площади в структуре вокзального комплекса. Проанализированы примеры формирования привокзальных площадей.

The article is devoted to the problems of town-planning and architect railway transport complexes square formation in modern town. The square rule in railway complexes and the examples of railway complexes square formation are studding.

Ключові слова: привокзальна площа, архітектурно-містобудівне формування.

Зміна вектора сучасної містобудівної політики у бік стратегії сталого розвитку надала нової динаміки в пошуках ефективних шляхів розбудови урбанізованого середовища. Серед важливих елементів транспортно-планувального каркасу міста, що в останні роки активно змінюються, є залізничні вокзальні комплекси (ЗВК) [1, 2, 4, 7, 9]. Характерною рисою останніх проектних розробок з їх архітектурно-містобудівного перетворення є перехід від реконструкції пасажирського будинку й ділянок пасажирських платформ до комплексного перетворення привокзальної площі та прилеглої міської території (наприклад, привокзальні площі Харкова, Роздільної, Євпаторії).

Сучасні технології і можливості варіантного вибору форм архітектурно-містобудівної організації простору гостро ставлять проблему виявлення об'єктивних основ для прийняття найбільш доцільних у функціонально-практичному і композиційному відношеннях рішень. Відсутність готових стереотипів для формування функціонально-досконалих та естетично привабливих привокзальних площ вимагає аналізу факторів, що впливають на її утворення й розвиток, а також розробки прийомів архітектурно-містобудівної організації. Технологічні, функціональні й естетичні питання організації площ залізничних вокзальних комплексів, будучи взаємообумовлені, вимагають єдиної проектної стратегії від загального задуму до його детального втілення. Однак, на практиці діяльність груп фахівців і відомств, що приймають участь у формуванні привокзальних площ, не тільки не об'єднана організаційною структурою, але не має цілісного методичного забезпечення.

Для вирішення цієї проблеми необхідно, перш за все, виявлення та систематизація факторів, що впливають на формування привокзальних площ. Цьому сприятиме аналіз науково-практичного досвіду, дослідження характеристик привокзальних площ з функціональних, структурно-просторових естетичних питань.

Ефективне рішення площ має значення в соціально-економічному, містобудівному й екологічному аспектах. Це відбивається у кращому обслуговуванні пасажирів, створенні додаткових зручностей за рахунок вдалого розміщення підприємств культурно-побутового і торгівельного обслуговування, ефективної організації пешохідного і транспортного руху на площі, створенні виразного архітектурного ансамблю міста [3, 5, 6, 8].

Різні аспекти формування та функціонування привокзальних площ (функціонально-планувальні, естетичні, екологічні, транспортно-технологічні) висвітлено в роботах В.М.Батирєва, Н.В.Правдіна, К.Херцєга, І.Г.Явейна [3, 6-8] та ін. Однак, погляд на об'єкт дослідження з позицій інтеграції всіх чинників її розвитку ще остаточно не склався. Тому виявлення та систематизація факторів, що впливають на формування привокзальних площ ЗВК, є досить актуальним.

Дослідження привокзальних площ виявило, що вони, насамперед, є важливим структурно-функціональним елементом залізничного вокзального комплексу (рис.1). Привокзальна площа об'єднує всі будівлі та споруди в єдиний ансамбль, організує процеси пішохідного і транспортного руху. З іншого боку, привокзальна площа є важливим структурно-функціональним елементом транспортно-комунікаційного кар-

касу міста, його своєрідною брамою з семантичного погляду.



Рис.1 – Місце привокзальної площі у структурі вокзального комплексу

Наукові дослідження та вивчення практичного досвіду показують, що формування вокзального комплексу та його площі, обумовлено низкою об'єктивних факторів. Значний вплив на функціонально-планувальну організацію привокзальної площі має фактор транспортного руху: кількість маршрутів та види обслуговуючого площу міського транспорту (наземного і підземного); пропускна спроможність міських магістралей, що пов'язані з площею, та характер перетинань з нею. Так, за критерієм особливостей взаємозв'язку площі з міськими автомагістралями можна виділити такі її типи: тупикові, кишенькові, складної планувальної організації.

Особливості планувальної організації привокзальної площі обумовлюються якісними та кількісними характеристиками пасажирських потоків, які потребують чітких, найменшої довжини, й достатньої ширини маршрутів руху, безпечних перетинань з транспортними шляхами, комфортних рекреаційних ділянок.

Іншим важливим чинником формування привокзальної площі є функціональне наповнення оточуючих споруд, щільність й різноманітність функціональних процесів, що локалізуються в зоні вокзального комплексу. Поява і швидкий розвиток на базі останніх системи ділових, торгівельних, розважальних об'єктів просліджується в багатьох містах. «Вокзал кожного міста має потенційні можливості. Це свого роду зародок, з якого залежно від зовнішніх умов може згодом вирос-

ти великий багатофункціональний комплекс» [3]. Таким чином, очевидна зміна ролі привокзальної площі в процесі формування на базі залізничного вокзалу багатофункціонального суспільного комплексу.

До рекреаційно-екологічних чинників формування привокзальних площ сучасних вокзальних комплексів слід віднести необхідність їх ландшафтного упорядкування зі спеціальним відбором елементів озеленення. Наявність «зелених островів» у структурі привокзальної площі – характерна риса багатьох ЗВК (Іловайск, Львів, Мерефа, Полтава, Харків та ін.). Однак їх використання різне: від ландшафтного оздоблення транспортної розв'язки (Артемівськ, Донецьк, Чернігів) до організації розвинутої рекреаційної зони (Трускавець, Полтава, Київ).

У якості позитивних прикладів архітектурно-містобудівного формування привокзальних площ можна навести міста: Харків (Південний залізничний вокзал) (рис.2); Київ (нова частина центрального вокзалу); Іловайська, Донецької області, де привокзальна площа стала головною міською. На привокзальній площі розміщуються головні споруди міста: міська Рада, Будинок піонерів та ін. У м.Євпаторії (Крим) привокзальна площа об'єднала значну кількість об'єктів у єдиний ансамбль і стала важливою прикрасою міста. Високий рівень благоустрою, композиційна цілісність, масштабність роблять її простір привабливим, а художній образ – виразним.



Рис.2 – Архітектурно-ландшафтне оздоблення привокзальної площі м.Харкова.

Привокзальна площа виконує важливу функцію формування «обличчя» міста. Тому архітектура пасажирської будівлі та оточуючої забудови має важливе значення. Прикладом експресивного рішення, що запам'ятовується надовго, є проектна пропозиція С.Калатрави для Східного залізничного вокзалу в Лісабоні (рис.3).

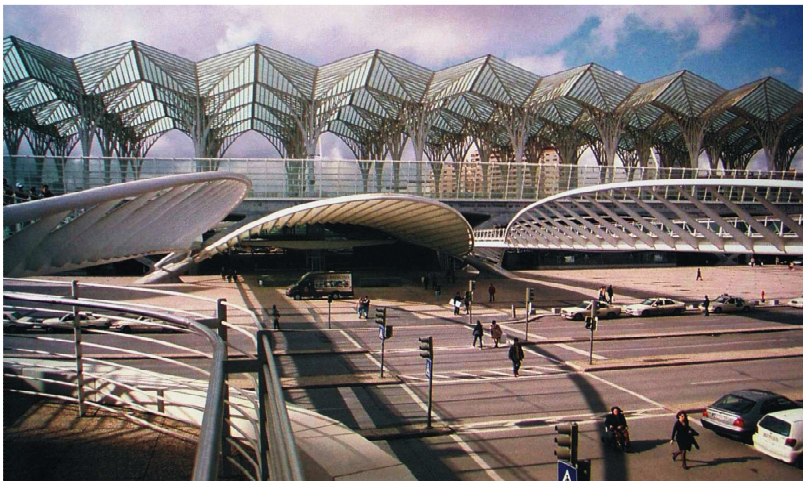


Рис.3 – Привокзально площа залізничного вокзалу в Лісабоні (проект архіт. С.Калатрави). Споруди комплексу формують її неповторний вигляд.

Алі не всі приклади забудови території привокзальних площ є вдалими і відповідають містобудівельним, функціонально-експлуатаційним, будівельно-технічним, економічним і художньо-естетичним вимогам. Значна частина привокзальних площ ще не має естетично досконалого вигляду та ефективної функціонально-планувальної організації. У ряді міст впорядковують лише будівлю вокзалу і перон, залишаючи привокзальну площу без уваги. Таке явище можна спостерігати на залізничних станціях Мерефа, Ясинувата, Кролівець та ін. Це пов'язано з відомчим поділом території вокзального комплексу: одна його частина (будівля вокзалу, платформи) належить „Укрзалізниці”, а інша – підпорядкована місту (саме привокзальна площа із забудовою).

Дослідження функціонування привокзальних площ веде до висновку про плідність розгляду їх з позицій системного підходу, що передбачає врахування приналежності об'єктів до двох ієрархічних систем. Як елемент вокзального комплексу, привокзальна площа «вплетена» в структуру функціонально-технологічних зв'язків ЗВК. Але, водночас, вона є елементом ієрархічно вищої системи – місто. Це означає, що фактори впливу на формування площі рівня «ЗВК» та рівня «місто» мають різну вагу. Еволюційні зміни в організації привокзальних площ свідчать про постійне підвищення ролі факторів рівня «місто»:

- зростання композиційної ролі площ стимулює їх активне ландшафтне оздоблення, винос частини зони транспортного обслуговування на сусідні ділянки;
- зростання функціональної ролі ЗВК в місті стимулює ускладнення процесів життєдіяльності на площі, що потребує відповідних архітектурно-планувальних рішень.

Серед питань формування привокзальних площ ЗВК у сучасних умовах залишаються ще недостатньо вивчені такі:

- особливості сучасної забудови привокзальної площі, з урахуванням містобудівельних, функціонально-експлуатаційних, будівельно-технічних, економічних і художньо-естетичних вимог;
- розкриття індивідуальності кожного міста, його історичних особливостей в художньому образі привокзальної площі;
- можливості подальшого функціонально-просторового розвитку площі.

Вирішення цих завдань буде сприяти: в функціонально-планувальному аспекті – упорядкуванню транспортного і пішохідного руху, доцільному розміщенню об'єктів різного функціонального призначення в структурі площі; в естетичному аспекті – відображенню історичного образу міста, формуванню цілісної, виразної композиції; в екологічному аспекті – покращенню мікрокліматичних і санітарно-гігієнічних параметрів міського середовища в зоні привокзальної площі, в економічному аспекті – підвищенню ефективності використання територіальних ресурсів.

1.Азаренкова З.В. Вокзал для города // Промышленное и гражданское строительство. – 2000. – №10. – С.13-14.

2.Бабуров В. Линии жизни // Современный дом. – 2002. – №8 (41). – С.12-17.

3.Батырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.

4.Древаль И.В. Эволюция вокзальных комплексов как структурно-функциональных элементов города // Проблемы архитектуры і містобудування: Вісник ДонНАБА. Вип.6 (74). – Макіївка, 2008. – С.38-44.

5.Древаль И.В. Композиционное моделирование архитектурно-градостроительных объектов как фактор их эффективного формирования // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вип.63. – К.: Техніка, 2005. – С.12-16.

6.Правдин Н.В., Рябуха Л.С., Лукашев В.И. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. – М., 1990. – 246 с.

7.Херцег К. Проектирование и строительство автобусных и железнодорожных станций: Пер. с венг. В.М.Беляева; Под ред. Г.Е.Голубева. – М.: Стройиздат, 1985. – 318 с.

8.Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. – М.: Всесоюз. акад. архитектуры, 1938. – 304 с.

9.Boutätigkeit der Deutschen Bahn in Berlin. Feldwisch Wolfgang, Ruppert, Günter. ETR: Eisenbahntechn. Rdsch 2000, №6. – S.365-377.

Отримано 30.10.2009

УДК 72.01

Т.С.ОСИПОВА

Харьковская национальная академия городского хозяйства

МЕТОДЫ СОХРАНЕНИЯ ЦЕЛОСТНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ В УСЛОВИЯХ ИНТЕНСИВНО РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОРОДОВ

В условиях интенсивного роста крупных городов одной из главных градостроительных задач становится сохранение и адаптация к современным условиям исторической городской среды. В статье на основе анализа отечественного и зарубежного научно-проектного опыта разработаны и предложены методы сохранения целостных элементов исторической городской среды в условиях стабильно развивающегося города.

В умовах інтенсивного розвитку великих міст однією з головних містобудівельних задач постає збереження та адаптація до сучасних умов історичного міського середовища. В статті на основі аналізу вітчизняного та закордонного науково-практичного досвіду розроблено та запропоновано методи збереження цілісних елементів історичного міського середовища в умовах міст, що стабільно розвиваються.

A preservation and adaptation under modern conditions of the historical urban environment is one of the main town-planning goals under conditions of intensive cities development. In this paper the following preservation techniques of integral elements of the historical city environment were elaborated and offered on the basis of domestic and foreign scientifically-design experience analysis under conditions of stably developing city.

Ключевые слова: реставрация, реконструкция, городская среда.

Интенсивное развитие городов требует новых подходов в области градостроительства. Однако, целью формирования принципов устойчивого развития городов является не только разработка и поиск новых форм градостроительства. Важнейшей проблемой становятся вопросы сохранения и реставрации исторического наследия. В последние десятилетия в архитектурной теории и практике произошел переход от охраны отдельных памятников к охране исторической городской среды в целом.

В научных трудах разработан ряд аспектов, связанных с сохранением и совершенствованием исторической городской среды. Исследования Ю.М.Шкодовского [1] посвящены проблеме функциональной и архитектурно-художественной реабилитации существующей застройки. В трудах М.В.Бевза [2] разработаны принципы и приемы формирования локальных заповедных территорий в условиях исторической городской среды. Однако, проблемы обследования охраны и адаптации к современным условиям участков исторической застройки целостных по периоду создания и стилистическому решению до сих пор детально не разработаны. Это ведет к утрате ряда памятников и разрушению целостности исторической городской среды. В связи с этим разработана методика обследования, выявления, охраны и приспособле-