

УДК 72.00 : 72.01

Н.І.КРИВОРУЧКО, канд. архіт., Є.В.СЕРГЕСЬВА

*Харківська національна академія міського господарства*

## **ФОРМУВАННЯ ПОЛІФУНКЦІОНАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ У ЗОНАХ ВПЛИВУ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОМУНІКАЦІЙ**

На основі аналізу сучасної практики та теоретичних наукових робіт виявлено цілу низку протиріч між архітектурно-містобудівними комплексами, які утворюють багатofункціональні структури в зоні впливу головних автотранспортних комунікацій міста. Виявлена основна домінуюча проблема, мета її розв'язання та проектна модель – гіпотеза на прикладі м.Харкова.

На основе анализа современной практики и теоретических научных работ выявлен целый ряд противоречий между архитектурно-градостроительными комплексами, которые образуют многофункциональные структуры в зоне влияния главных автотранспортных коммуникаций города. Выявлена основная доминирующая проблема, задачи ее решения и проектная модель – гипотеза на примере г.Харькова.

On the basis of analysis of modern practice and theoretical researches of contradictions are exposed between architectural and townplanning complexes which form whole multifunction structures in the area of motor transport communications influence. The basic synthesizing problem, the tasks of its decision and a project model are a hypothesis on an example of Kharkov are set.

*Ключові слова:* поліфункціональні комплекси, міська структура, цілісність, ансамбль, інтеграція, автотранспортні комунікації.

Міське середовище є складною багаторівневою системою, об'єднуючою зони організації різних соціальних процесів і життєдіяльності населення. Безперервний розвиток міста, структуризація його елементів неможливі без єдиального каркасу – транспортних комунікацій. Транспортна мережа організовує міське середовище, забезпечуючи процеси, що безперервно відбуваються в них, і тим самим надає потужну дію, що структурує місто в цілому.

На сучасному етапі розвитку місто втратило свій плановий початок і стало адаптуватися до швидкого інвестиційного будівництва. Процеси, що відбуваються в умовах міського середовища, не лише збільшили свої швидкість і масштаби, але і багато в чому змінили свій характер. Формування міста з чітко вираженим взаємозв'язком його елементів вийшло за рамки містобудівного аналізу із заздалегідь продуманою організацією міста в цілому. Масове будування поліфункціональних комплексів є ознакою містобудівної та економічної політики останніх років. І, як правило, ці комплекси прив'язані до головних автотранспортних магістралей міста і істотно їх навантажують. Тому архітектурно-містобудівна проблема полягає у наступному: в умовах сучасного розвитку міст і ринкової економіки виникає істотне проти-

річчя між архітектурними об'єктами, що дискретно будуються, і транспортними комунікаціями, втрачається цілісність міського середовища і ускладнюються функціональні процеси міста.

Роль і формування сучасних поліфункціональних комплексів у структурі автомагістралей розглядало ряд архітекторів [1-6]. Сучасна історія даного питання починається з 60-х років XX ст., коли в США почався бум будівництва суспільно-торгівельних комплексів. Архітектор Н.Беддінгтон розглядає такі комплекси з точки зору практичної реалізації проектів і принципів їх формування. Вони мають однакове значення як для планомірної реконструкції центрального району, так і для загородного торгового центра типу «Greenfield». Але він не зазначав на проблемі інтеграції поліфункціональних структур і магістралей міста. Бум поліфункціональних комплексів розглядався і у футурологічних концепціях [5].

К.Танге підходив до цього питання з позицій системного аналізу. Він розглядав місто не лише як скупчення людей і функцій, а як відкрити організаційну систему, в якій різні функції у взаємному з'єднанні утворюють сукупну функцію. Потоки руху мільйонів жителів, залучених у комунікаційні функції, – те, що дає цій системі органічне життя. «Мільйонне місто, по суті, є відкритим комплексом, зв'язаним воедино комунікаційною системою. По мірі того, як удосконалюються технічні засоби комунікацій, людина починає відчувати інстинктивну потребу в прямих зв'язках і, оскільки транспорт необхідний для них, система транспорту служить головною матеріальною основою для функціональних операцій в місті» [2].

Ряд архітекторів (А.І.Урбах, І.Р.Федосєєва, А.Г.Токмаджян, І.П.Васильєва та ін.) розглядали основні аспекти проектування, будівництва і експлуатації багатофункціональних комплексів, торговельних споруд тощо. Але вони не виділяють специфіку розвитку міста останніх років, де антагонізм поліфункціональних комплексів і автомагістралей в зоні історичних центрів найбільших міст України набув свого апогею. Їх аналіз взаємозв'язку поліфункціональних комплексів і автомагістралей заключається в плануванні стоянок біля них. Л.В.Гайкова, А.Е.Гутнов, В.Л.Глазичев підходять до питання інтеграції, але на рівні реклаमाцій [4, 6].

За останні десять років питання будівництва поліфункціональних комплексів набули практичного досвіду, але відсутнє теоретичне його осмислення. Виникла потреба адаптації транспортних комунікацій до нових містобудівних умов, а містобудівні умови, у свою чергу, до інвестиційного диктату, в яких буде чітко виражений зв'язок архітектурних об'єктів і транспортних магістралей. Результатом такого синтезу

має бути багаторівнева система, що забезпечує комфортне і якісне поєднання внутрішніх і зовнішніх процесів життєдіяльності.

Мета статті – проаналізувати сучасний стан питання і можливості інтеграції автомагістралей і поліфункціональних комплексів, дати гіпотетичну модель цієї інтеграції.

Питання великих містобудівних структур лежать у площині дослідження складних систем. Шляхи розвитку наукових досліджень таких систем тісно пов'язані із загальними тенденціями суспільного розвитку. Ускладнилися фактори, які впливають на любі явища, посилюється динамізм їх перетворень, і, відповідно, ускладнюється прогнозування цих складних процесів. Тому для інтеграції підсистем міста – автомагістралей і поліфункціональних комплексів – необхідно виділити основні складові, які б розкривали основні системні питання і були б покладені в основу розширеного наукового дослідження за даною темою.

По-перше, із зростанням населення в розвинених країнах виникли передумови до монополізації соціальних процесів у сфері послуг. Це з'явилося причиною виникнення поліфункціональних комплексів, об'єднуючих в собі різні соціально-економічні інститути: супермаркети, бізнес-центри, розважальні, торгівельні установи та ін. Вільний капітал забезпечив популярність таких багатофункціональних комплексів, які зводять до мінімуму доступність населення до різних видів послуг і забезпечують, за рахунок своєї комфортності, достатню купівельну спроможність споживачів. Об'єкти такого роду, що виникають, носять приватний характер, прив'язуючись до вже існуючих транспортних магістралей. Внаслідок такого будівництва ускладнюється рух, посилюється навантаження на магістралі і, як наслідок, порушуються функціональні міські зв'язки. Так в умовах сучасного бурхливого розвитку міст виникає істотне протиріччя між крупними багатофункціональними архітектурними об'єктами, що будуються, і існуючими транспортними комунікаціями.

По-друге, багатофункціональні комплекси повинні відповідати потребам суспільства в економії часу за рахунок доступності до пропонованих послуг. Але це чисто функціональні питання. Комфорт же може бути досягнутий, також, шляхом естетичного об'єднання просторів з чітко продуманими функціональними схемами як пішохідними, так і транспортними. Архітектор формує простір, тим самим, надаючи колосальну дію на суспільство в цілому і індивіда окремо, який сприймає об'єкт з позиції глядача. Насиченість простору або його одноманітність безпосередньо впливають на психологію сприйняття його людиною. Не можна не враховувати такого чинника як психологічна

комфортність перебування. Це ще один комплекс питань, які потрібно розглядати.

По-третє, міське середовище сприймається споживачем на різних рівнях – перцептивно і в цілісному образному сприйнятті – аперцептивно. Статичне сприйняття міста може бути і у вигляді простору, що відкривається з високих будівель панорамою і тісним дворовим простором. Таке сприйняття не дає людині повного уявлення про місто, як природну організацію. Для розуміння композиції і характеру міста необхідно формувати рух, динамічне сприйняття простору пішоходом або водієм. З цієї точки зору, характер міста складається на основі панорам і перспектив тих, що розкриваються з основних транспортних магістралей. Саме взаємозв'язок об'єктів і видові розкриття з автомобільних магістралей утворюють те або інше психологічне сприйняття міського простору. Перед містобудівником стоїть ще одне завдання – композиційне об'єднання архітектурного середовища з транспортними комунікаціями з метою створення естетично насичених видових перспектив і панорам.

У четверте, сучасна психологія сфери послуг як ніколи раніше направлена на споживача. «Ми живемо в століття реклами» і архітектура є одним з найосновніших носіїв презентативності інформаційних контекстів міста і його структурних частин. Виходячи з економічних інтересів приватного капіталу, одним з основних чинників успіху є естетична привабливість місця. Завдяки конкуренції у споживчій сфері, яка забезпечує вибір, зріс рівень запитів споживача. Тому в умовах сучасного будівництва необхідне вдосконалення архітектурно-художнього середовища, насичення його художніми засобами архітектурної композиції.

У магістерській роботі «Архітектурно-містобудівне формування поліфункціональних комплексів у зоні впливу автотранспортних комунікацій» (магістр Сергеева Є.В., керівники д-р архіт., проф. Крижановська Н.Я., канд. архіт., доц. Криворучко Н.І., кафедра «Архітектурного і ландшафтного проектування» ХНАМГ) на основі аналізу практичного і теоретичного світового досвіду було зроблено загальні висновки:

1. Уточнено, що транспортні комунікації міста є перш за все соціальними інфраструктурами, які є найважливішою галуззю сучасного міста, що забезпечує процес відтворення матеріальних благ (послуг) і нормальних умов життєдіяльності населення.

2. Виявлено, що для економічного стабільного розвитку суспільства потрібен багаторядний рух, спорудження обвідних дуг або кілець, широкі автостради. І це загальний незворотній сучасний процес

розвитку.

3. Встановлено, що інтерактивні властивості архітектурного середовища можуть додати багатофункціональним спорудам «живий» характер.

4. Доведено, що ансамблевий підхід до проектування і будівництва будівель є сучасним архітектурно-містобудівним принципом. При цьому необхідне поглиблення розуміння ансамблю не як формального зв'язку, але як змістовно-образної єдності, і що ансамбль – це «жива» структура, що формується у часі. Кінцева мета розвитку – створення системи ансамблів у структурі міського середовища – поліфункціональних структур [1, 3, 4].

5. Доведено, що багатофункціональні комплекси, будучи центром зосередження міського життя, можуть впливати на свідомість і підсвідомість людей, насичуючи середовище смисловими і образними концепціями, фокусуючи увагу на об'єктах комерційної і ідейної пропаганди.

6. Встановлено, що насичення транспортними і суспільними функціями зон, транспортно-пересадкових вузлів наводить до утворення нових поліфункціональних просторово розвинених суспільних споруд. Основні вузли знаходяться, головним чином, поблизу загальноміського центру (і в самому центрі), а також в серединній або периферійній зонах міста, в місцях розміщення вокзалів різних видів зовнішнього транспорту.

7. Виявлено, що просторове об'єднання різних видів і форм обслуговування на території, що безпосередньо примикає до вузлів пересадки, або їх включення в транспортні об'єкти сприяє комплексному освоєнню міської території, високому рівню її благоустрою і інженерного оснащення.

8. Встановлено, що об'єднання різних за функцією споруд дозволяє скоротити розміри ділянок будівництва удвічі, добитися більшої архітектурної виразності будівель і споруд.

9. Виявлено, що коопероване розміщення є найбільш ефективним прийомом взаємного розміщення підприємств, при якому можливе спільне використання цілого ряду приміщень.

10. Доведено, що процес розвитку центру міста через створення поліфункціональних структур неминучий, і центр міста розвивається як багатофункціональний комплекс, залучаючи все нові і нові функції.

11. Встановлено, що архітектурно-містобудівне формування поліфункціональних комплексів засноване на принципах цілісності, комунікативності, зв'язаності, інтерактивності. При цьому багатофункціональний комплекс перетворюється на поліфункціональну міську

структуру, де чітко розділені пішохідні і автомобільні комунікації, що створює їх комунікативність і гармонійну інтеграцію.

Апробація висновків висвітлена у прикладній роботі – архітектурно-містобудівному проєкті інтеграції автотранспортної комунікації і поліфункціонального комплексу з метою створення єдиної містобудівної структури одного з насичених транспортних вузлів м.Харкова по проспекту Гагаріна в районі міського автовокзалу і станції Левада.

*Містобудівний аналіз ситуації.* Місце, вибране для апробації, є згустком різного роду функціональних процесів Харкова. Воно є досить цікавим для проєктування. Його протяжність 1120 м від р.Харків – вул. Гамарніка і до вул. Кірова. Це перше. Друге, територія примикає до центру біля р.Харків в автомобільній розв'язці і є найбільш насиченою магістраллю міста – пр.Гагаріна (протяжність близько 12 км) сполучає центр міста з аеропортом і в'їздом у місто з півдня з Сімферопольського шосе, є найбільш презентаційною його зоною.

На вибраній ділянці можна виділити декілька функціональних зон:

- зона приміських поїздів станції «Левада» з південно-західного боку;
- зона метрополітену станції «Проспект Гагаріна»;
- зона центрального автовокзалу зліва проспекту у напрямку до центру міста;
- зона невеликих різноманітних щільно розташованих один від одного магазинчиків;
- справа напроти автовокзалу і магазинчиків недостатньо виразна забудова;
- ближче до центру праворуч від проспекту у бік центру існує житловий комплекс з магазинами в нижньому поверсі;
- навпроти – торгівельний комплекс «Фокстрот»;
- біля нього ближче до метро існує станція міських і приміських автобусів;
- зона заводу «Авторучка» напроти автовокзалу через проспект ;
- зона крупного торгівельного комплексу «Портал» на перехресті вул.Кірова і пр.Гагаріна.

Вибрана ділянка із-за насиченості і різносторонньої і різночасної забудови є погано організованими просторами з дискретною забудовою. Безліч пересічень на цій ділянці перехресть і інтенсивний рух по проспекту весь час ускладнює пересування пішоходів і сприяє зіткненню їх з транспортом. Ділянка у край загазована через це. Втрата

часу при перевезеннях пасажирів і транспортних потоках посилює економічну, екологічну і соціальну ситуацію.

Всі ці негативні чинники, а також боротьба за презентабельність міста сприяли вибору ділянки для апробації висновків наукової роботи.

*Архітектурно-просторова і планувальна композиція проекту.* В процесі аналізу ситуації, виявлення пріоритетних напрямів пішоходів, а також лавірувань і маршрутів транспорту на даній ділянці, була запропонована оптимальна схема розділення людських потоків і транспорту по вертикалі і горизонталі за допомогою галерей-переходів (рис.1). Це вирішить частково проблему загазованості, оскільки транспорт не затримуватиметься на перехрестях, а також це забезпечить безпеку пішоходам. Вони по ескалаторах піднімуться на верхні променади, звідки відкривається вся велич міста з історичними пам'ятниками, і по скляних галереях будуть рухатися у потрібному напрямку. В цих галереях існують торговельні точки, виставкові зали і т.п.

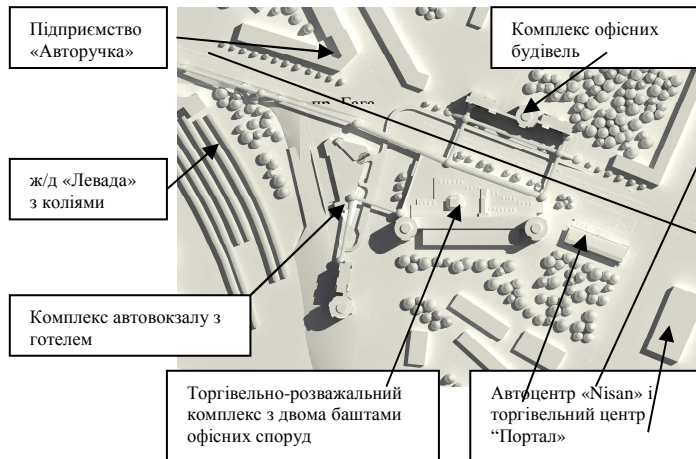


Рис.1 – Схема генплану поліфункціональної міської структури - комплекс автовокзалу з готелем, ж/д «Левада», торгово-розважальний комплекс, автоцентр «Nisan» і торговельний центр «Портал», комплекс офісних будівель

У процесі творчого пошуку прийшли до висновку, що структуроутворюючими вузлами стануть автовокзальний комплекс, торгівельно-розважальний комплекс, автосалон «Nisan» і ряд офісних споруд, а також готельні та житлові комплекси. Вони і з'єднуються між собою

пішохідними променадами, а ті у свою чергу з'єднуються з вертикальними комунікаційними просторами (рис.2).

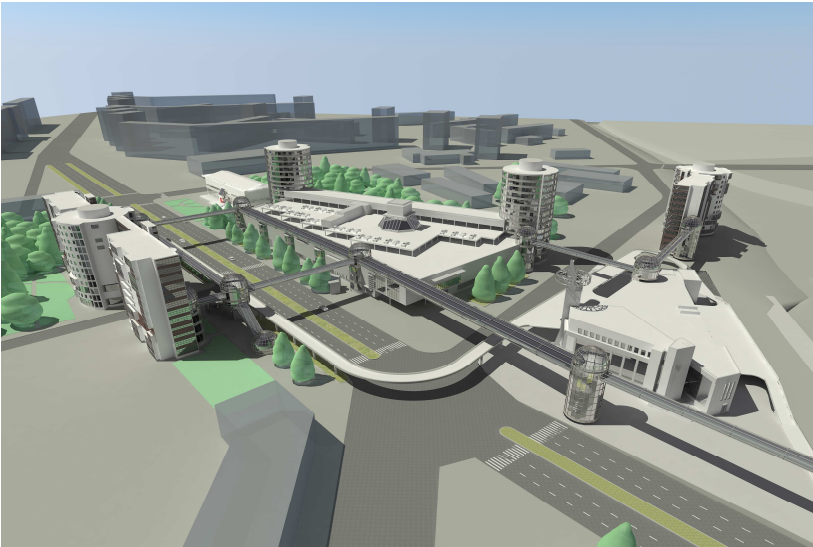


Рис.2 – Перспектива з «пташиного польоту» від центру уздовж пр.Гагаріна.  
Справа – комплекс автовокзалу з готелем, зліва – комплекс офісних будівель, у центрі – поліфункціональний торговельний комплекс з двома баштами офісних споруд

Комплекс автовокзалу на 1000 посадочних місць є 4-рівневою будовою і складається з самої будівлі вокзалу, естакади до нього, готельного корпусу, а також з нижньої тераси на рівні платформ електричок станції «Левада». Усі споруди – міліційний пункт, ресторан, каси, санвузли, адміністрація і т.п., що існують у теперішній час і представляють собою розрізнені об'єкти, хаотично розташовані на території «Левада», проектується на нижній терасі автовокзалу, яка є на одному рівні з платформами ж/д вокзалу. Це створить єдине архітектурне середовище з найвищим естетичним ефектом на основі чітких розмежувань функціональних процесів, що є невід'ємною частиною поліфункціональних комплексів. Це дасть можливість розширити платформи і територію станції «Левади» для її благоустрою і озеленення, а також включити в загальний композиційний задум, що додасть всій композиції організованості і єдності. Готельний корпус розрахований на 260 чол. примикає до автовокзалу як по нижніх рівнях, так і за допомогою теплового переходу-галереї. Це дає можливість більш комфортнішого з'єднання готелю з автовокзалом.



Довгий корпус самого автовокзалу додає композиції динаміку і спрямованість (виїзд з міста), а кругла форма готелю є візуальним шарніром для руху автобусів по естакаді. Вся територія облаштовується. Організуються автостоянки на всіх рівнях комплексу, максимально озеленюється вся територія. Також зелені смуги включаються і у пішохідні естакади і на площах перекриттів (озеленення дахів), тим самим збільшується площа озеленення, що сприяє більш гармонійній інтеграції антропогенного урбанізованого і природного середовищ.

Торгівельно-розважальний комплекс представляє собою багатоярусний потужний плит з атріумним простором усередині, довкола якого формуються всі інші простори. Його аналогом є торгівельно-розважальний комплекс «СитіМост» у Дніпропетровську. Також в ньому по діагоналі розташовані висотні будівлі офісів з пандусами, що ведуть на стоянки у двох рівнях на перекритті. Торгівельно-розважальний комплекс пов'язаний пішохідними галереями з комплексом автовокзалу і представляє з ним стилістичну і композиційну єдність (рис.3).

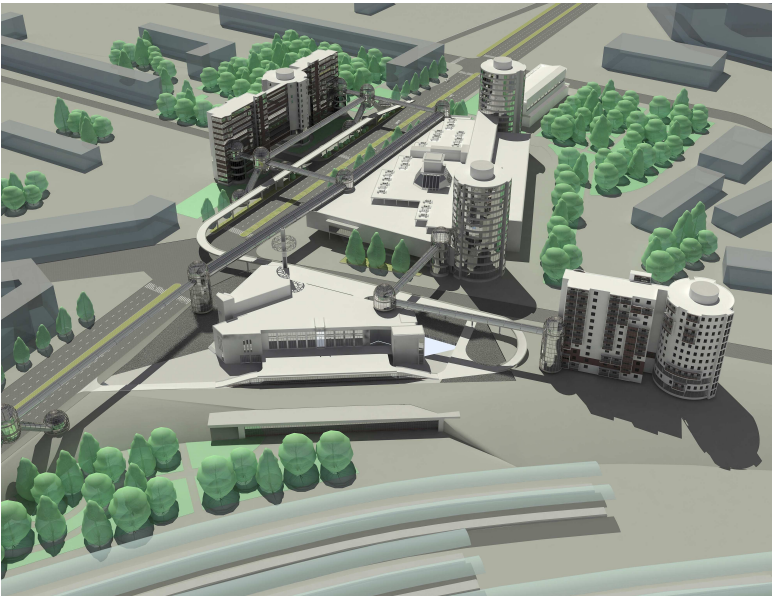


Рис.3. Перспектива з «пташиного польоту».  
На першому плані ж/д «Левада», автовокзал і готель справа

Комплекс автоцентра «Nisan» – це запроєктований за корпоративними вимогами автомагазин продажу автомобілів цієї марки. Його прототипом став автоцентр в Сімферополі (автори Сергєєва Є.В., Криворучко Н.І.) Композиція автоцентру органічно увійшла у загальну композицію усього містобудівного вузла і зв'язалася з архітектурним оточенням на перехресті вул.Кірова і пр.Гагаріна.

Комплекс офісних будівель напроти торгівельно-розважального комплексу є дві 12-поверхові пластини-корпуси, між якими знаходиться кругла споруда з вхідною групою. Інтерес представляє міжповерховий простір на рівні третього поверху з переходами-галереями через проспект. Цей поверх – спільний простір для клерків та пересічних громадян з виставковими залами, кав'ярнями і рекреаціями. Усі ці будівлі зв'язані в єдину композиційну і стилістичну структуру і відображають її єдність.

Модель, представлена архітектурно-містобудівним проектом, показує, як можна ув'язати у єдиний ансамбль велику містобудівну структуру. Вона об'єднує різні об'єкти господарювання і не є закінченою. Ця структура є розгорнутою у часі. Візуально близьке його розташування до історичного центру реалізоване у проекті у розкритті на міські історичні домінанти і з пішохідних трасувань, і з автотранспортних комунікацій, що сприяє цілісному сприйняттю всього міського середовища.

- 1.Бархин М.Г. Город. Структура. Композиция. – М.: Наука, 1986. – 262 с.
- 2.Танге К. Архитектура Японии. – М.: Прогресс, 1975. – 239 с.
- 3.Иконников А.В. Архитектурный ансамбль // Новое в жизни, науке, технике. Вып.3. Сер.: Строительство и архитектура. – М.: Знание, 1979. – 48 с.
- 4.Гутнов А.Э., Глазычев В.Л. Мир архитектуры. – М.: Молодая гвардия, 1990. – 284 с.
- 5.Левчишин В. Футурологічна альтернатива зодчества // 300 лучших. А.С.С. – К.: 2000. – №6. – С.32-41.
- 6.Гайкова Л.В. Крупные многофункциональные общественные центры как объект системного проектирования. – М.: Строительство, 2002. – 218 с.

*Отримано 10.11.2009*

УДК 711.4

Е.С.БЕЗЛЮБЧЕНКО, канд. техн. наук, Т.А.ЧЕРНОСОВА  
*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

## **ОПРЕДЕЛЕНИЕ ГРАНИЦ ПРИДОМОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ЖИЛОГО ФОНДА**

На примере жилых районов г.Харькова различного периода застройки показано распределение территории на отдельные участки – придомовые территории каждого