

тии большевиков. Так памятник архитектуры стал памятником истории революционного движения.

Таким образом, в результате нашего анализа были установлены особенности художественных и планировочных решений особняков стиля модерн: ассиметричное решение плана, четкое функциональное зонирование, развитая группа обслуживающих помещений, обеспечивающая комфортное проживание; художественное решение отличается свободной композицией, отражающей индивидуальные черты внутренней планировки. Раскрыта роль успешного сотрудничества заказчика и архитектора, позволившего создать целостное по своему художественному решению здание, а также рассмотрены приемы, позволяющие сделать архитектуру уникальной и индивидуальной, что является актуальным для решения современных архитектурных задач в области частного строительства.

1.Горюнов В.С., Тубли М.П. Архитектура эпохи модерна. – СПб.: Стройиздат, 1992. – 359 с.

2.Ильин Л.А. Архитектура Ленинграда и русская национальная архитектура // Архитектура. –1940. – №2. – С.50.

3.Кириков Б.М. Образец стиля модерн. Новые материалы об интерьерах памятника архитектуры // Строительство и архитектура. –1976. – №6. – С.38-41.

4.Кричко В.А. Архитектурные современники из прошлого. – М.: Стройиздат, 1988. –160 с.

5.Кшесинская М. Воспоминания. – М.: Стройиздат, 1992. – 255 с.

6.Мамфорд Л. От бревенчатого дома до небоскреба. – М.,1936. – 123 с.

7.Сарабянов Д.В. Стиль модерн: Истоки. История. Проблемы. – М.,1989. – 95 с.

8.Пилявский В.И. Архитектурный путеводитель по Ленинграду. – СПб.: Стройиздат, 1999. – 289 с.

9.Тиц А.А., Воробьева Е.В. Пластический язык архитектуры. – М.: Стройиздат, 1986. – 308 с.

Получено 23.11.2009

УДК 711.45

Е.Л.ДАНИЛЕНКО

ООО «Институт «Укрпроектстройсервис», г.Харьков

ГЕНЕЗИС ОТРИЦАНИЯ КАК ПОЗИТИВНАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ ОБЩЕСТВЕННО-ТОРГОВЫХ ПРОСТРАНСТВ

Анализируется эволюция общественно-торговых пространств крупнейших городов в контексте влияния комплекса исторических, градостроительных и эстетических факторов.

Аналізується еволюція суспільно-торгівельних просторів найбільших міст у контексті впливу комплексу історичних, містобудівних й естетичних факторів.

Evolution of public and commercial spaces of major cities in the context of historical,

urban planning and aesthetical factors is the subject of evaluation.

Ключевые слова: торгово-общественные пространства, центры, транспортные узлы, архитектурно-планировочные фокусы.

В ходе исторического развития городов человек формировал торговую среду города путем установления логических связей согласно цепочке: производитель – поставщик – потребитель [1]. В этой цепочке коммуникации, т/т/ пути, по которым доставлялись товары, услуги, рабочая сила, сырье для производства и т.д. – не просто составляющее, а структурная основа будущих планировочно-пространственных построений [2].

Чем короче и удобнее были данные связи: дороги, водные пути и т.д., тем дешевле товары, так как в определяемую на них цену вкладывалась, помимо затрат, собственно производства, также энергия затрат, вкладываемая на преодоление расстояний, рисков, связанных с доставкой, сохранностью, безопасностью передвижения продуктов, товаров и т.д.

Поэтому одновременно с освоением транспортных путей под торговлю (линейные построения: порты, причалы, торговые пути вдоль дорог), осваивались и прилегающие к ним земельные участки. Они положили начало возникновению многих городов как Западной и Восточной Европы, так и городов Нового света, которые в дальнейшем превратились в крупнейшие города мира [2].

Вначале, на ранних этапах развития, они представляли собой территории перевалочных пунктов: с моря на сушу, с реки – на берег, также располагаясь и у перекрестков главных (столбовых) дорог основных направлений (север-юг, запад-восток и т.д.), соединявших крупнейшие поселения [2].

По мере развития, с усложнением планировочной структуры городов, данные территории сформировали будущие «исторические центры» городов, выполняя роль не только «обслуживающую» – торговую, но и культурно-историческую, духовную и, в то же время, представительскую [3].

Первобытные законы торговли: «если не продать, то – всучить, обмануть, обхитрить» и т.п., – определяли характер специфической среды «базара». Здесь – теснота, людская суeta и давка, путаница и неразбериха – следствие спонтанности размещения объектов, разбросанных вразнобой прилавков, лотков, магазинчиков. Непременными атрибутами торжищ являлись такие компоненты «культуры», как питейные заведения: закусовые, трактиры, а также увеселительные и игровые услуги.

Упорядочение торгово-общественных мест городов началось с легализации торговли на законодательно-налоговой основе и создания фискально-контролирующих органов власти. Эта политика привела к новым предложениям со стороны архитекторов – формированию отдельно стоящих или встроенных зданий (универмаги, пассажи, торговые магазины специализированного профиля и т.д.). Здесь, под единой кровлей, комфортно разместилось все то, что хотел приобрести, увидеть, иметь покупатель [4].

Кроме того, упорядоченная, четкая и логичная организация всех услуг, функциональных компонентов привела к выгодам продавцов и поставщиков: стало легче и удобнее торговать, а властно-налоговым службам – легче контролировать торговлю.

То, что было праздником, бесшабашным вольным торгом, со временем (конец XIX – начало XX ст.) приобретает новые формы. С изменением объемно-пространственной «упаковки» меняется и характер специфически созданной, логично организованной, эстетично созданной архитектуры. И хотя рынок как элемент народной культуры в городах сохраняется, однако, в прежнем виде в цивилизованных условиях современных городов становится неприемлемым. Особенно – в центральной его части, так как порождает хаос, а по мере развития транспорта – увеличивает потоки транспорта и пешеходов [5].

Развитие городов продолжается, а вместе с ним трансформируется городская архитектурная среда. В социалистических странах (за исключением периода НЭПа в России) торговля была изгнана с улиц и площадей городов, что привело к выхолащиванию архитектурной среды, приданию ей облика некоего «казарменного» стиля [6].

Однако, психология людей достаточно инертна: человек – общественное существо и, в то же время, – индивидуальность, стремящаяся к одиночеству; мобильная особь, жаждущая новой информации и впечатлений, ждущая острых ощущений от скорости, движения, но, одновременно, с желанием неспешного созерцания гармонии природы, с вечным желанием сопричастности к «празднику жизни» и, испытывающая усталость от навязываемой «потребительской» системы ценностей [7].

Каким же принципам должна соответствовать одна из самых сложных городских сред, современная общественно-торговая архитектурная среда?

За последние десятилетия бурное развитие рыночных отношений между странами и континентами, создание международных корпораций и торговых систем привело к глобализации отрасли и территориально-экономическим разделениям в сферах труда – капитала – тор-

говли. Наряду с мелкими отечественными производствами легкой и пищевой промышленности агрессивно действуют супергигантские интернациональные корпорации этих отраслей. Разительные изменения произошли в градостроительстве, архитектуре зданий и сооружений.

Отечественная и, особенно, зарубежная наука уделяет значительное внимание формированию комплексов центров общественно-торгового назначения. Имена таких теоретиков, как В.Грюн, Н.Беддингтон, Э.Цайдлер [7-9] хорошо известны архитекторам всего мира, занимающимся проектированием центров [10]. Теоретическим разработкам данных исследователей предшествовал детальный анализ множества примеров архитектурных решений центров.

Создание крупных общественно-торговых, общественно-деловых, общественно-релаксационных комплексов в крупнейших городах стало не просто модным направлением, а неотъемлемой составляющей жизни большого города, проявлением особого искусства [6].

При этом значимость таких центров и их габариты, количество посетителей, характер монументальности, уровень декоративно-художественных достоинств и т.п. должны увеличиваться и соответствовать уровню развития города [11]. Именно этого соответствия, зачастую, мы не наблюдаем во множестве крупнейших городов стран постсоветского пространства и, в частности, Украины. Мы видим много решений, не учитывающих ни теоретического, ни прикладного опыта архитектурной и градостроительной практики [6]. Такие решения архаичны и демонстрируют низкий уровень понимания градостроительной проблематики во многих управленческих городских структурах.

Именно эта ситуация вызывает у профессионалов и горожан отторжение или резко отрицательную оценку многих как ставших типичными, так и псевдопрогрессивных тенденций, возобладавших за последнее время в архитектурных решениях и градостроительных планах.

Исследование, проведенное авторами [11, 12] на примере изучения архитектурной среды общественно-торговых пространств основных архитектурно-планировочных фокусов (транспортных узлов высшей иерархии) в г.Харькове и Киеве показало неравноценный характер композиции застройки и состава объектов. В процессе сбора и анализа материалов была установлена тесная взаимосвязь местоположения торгово-общественных объектов с данными узлами (фокусами), которая была пропорциональна их значимости в структуре городского плана. Такая же зависимость наблюдалась и в отношении концентрации

общественно-торговых объектов на единицу используемой территории (интенсивность освоения участка) [11, 12].

В то же время авторы застройки зон доступности (300-1000 м) данных фокусов почти во всех исследуемых ситуациях не учитывали значимость градостроительного фокуса, не принимали во внимание масштаб окружающей застройки и особенности ее композиции.

Основная цель – формирование комфортной и эстетичной архитектурной среды города в его характерных представительских местах – не была достигнута. Стихия базара, с набором ее негативных черт, возобладала над здравомыслием и профессионализмом. 90% исследуемых главных архитектурно-планировочных фокусов г. Харькова (узлов со станциями метрополитена) имеет стихийные рынки, кое-как, на скорую руку оформленных планировочно. О композиционно-пространственных решениях и гармонично созданных ансамблях не может быть речи – они отсутствуют повсеместно. Тенденции социальных процессов последних лет в сфере бытового обслуживания городов Украины оказались положительными, в эстетическом отношении – удручающими.

Интуитивно правильные решения заполнить «средовые пустоты» и одновременно воплотить благородные идеи удовлетворения потребительских запросов граждан, но не будучи при этом организованными профессионально – привели к той неуклюжей архаичной картине, которую мы видим. Контекст архитектурной, культурной, духовной среды крупнейшего города имеет множество смыслов, значений и требует бережного, а не расточительного отношения. Крупный план главных архитектурных мест города должен быть сохранен и приумножен, и не в смысле одного только масштаба как геометрической величины, а масштаба средовой ситуации.

1. Федосеева И.Р., Токмаджян А.Г., Васильева И.П. Торговые центры. – М.: Стройиздат, 1988. – 146 с.

2. Приймак Н.В. Формирование центров обслуживания регионального значения крупнейших городов: Дисс. ...канд. архит. – К., 1985. – 217 с.

3. Велев П. Пешеходные пространства городских центров. – М.: Стройиздат, 1983. – 191 с.

4. Древнее (вост. базары, рыночные площади и др.) // АСС. – 2002. – №10 (41). – С.45-58.

5. Система общественных центров крупного города. – М.: ЦНТИ, 1987. – 67 с.

6. Даниленко Е.Л., Губина М.В. Характер планировочно-пространственной реорганизации и гуманизации архитектурной среды центров // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн сб. Вып.36. – К.: Техніка, 2002. – С.78-82.

7. Грюн В., Смит У. Торговые центры США. – М.: Стройиздат, 1966. – 215 с.

8. Беддингтон Н. Строительство торговых центров. – М.: Стройиздат, 1986. – 308 с.

9. Цайдлер Э. Многофункциональная архитектура. – М.: Стройиздат, 1988. – 421 с.

10.Даниленко Е.Л. Динамика развития современных общественно-торговых пространств в жилой застройке крупнейших городов // Традиции та новації у вищій архітектурно-художній освіті. Вип.3-4. – Харків, 2009. – С.181-182.

11.Забельшанский Г.Б. Построение города в отдельно взятом городе // Россия, Проект. – №5. – С.28-32.

12.Губіна М.В., Даниленко Є.Л., Северухін В.В. Формування архітектурно-просторового середовища нового типу у крупніших містах // Теорія та практика містобудування в Україні. Перспективи та пріоритети розвитку. – К., 2009. – С.55-61.

Получено 23.11.2009

СТРОИТЕЛЬСТВО

УДК 69.5 : 69.05

І.І.РОМАНЕНКО, д-р техн. наук, С.М.ГОРДІСНКО

Харківська національна академія міського господарства

ИНДЕКС МАСИ БУДІВЛІ ЯК АРГУМЕНТ ЗАСТОСУВАННЯ МІЖВИДОВОГО КАРКАСА У ЖИТЛОВОМУ БУДІВНИЦТВІ

Пропонується застосування індексу маси будівлі, за допомогою якого здійснюється відносне вагове порівняння мас будівлі та людини. Проводиться обґрунтування можливості застосування міжвидового каркаса типової серії 1.020-1/87 у житловому будівництві, за рахунок чого з'являються перспективи зниження собівартості будівництва і отримання більш доступного якісного житла для населення.

Предлагается использование индекса массы здания, с помощью которого осуществляется относительное весовое сравнение масс здания и человека. Проводится обоснование возможности применения межвидового каркаса типовой серии 1.020-1 в жилищном строительстве, за счет чего появляются перспективы снижения себестоимости строительства и получения более доступного качественного жилья для населения.

The use of index of mass of building which relative gravimetric comparison of the masses of building and man is carried out by is offered. The ground of possibility of application of interspecific framework of model series is conducted 1.020-1 in housing building, due to what the prospects of decline of building prime price and receipt of more accessible high-quality habitation appear for a population.

Ключові слова: житлове будівництво, міжвидовий каркас, критерії якості житла, індекс маси будівлі.

Як відомо, згідно з вітчизняним Єдиним класифікатором, до головних критеріїв якості житла відносяться:

- матеріал стін;
- тип каркасу;
- матеріал перекриттів;
- висота приміщень (від полу до стелі);