

4.Есаулов С.М. SinSys – учебная программа для домашнего ПК студента / С.М.Есаулов // Комп'ютерне моделювання в освіті: матеріали Всеукр. наук.-метод. семінару 26 квітня 2006 р. – Кривий Ріг, 2006. – С.14-15.

5.Есаулов С.М., Храмов А.Д., Лукашова Н.П. Применение учебной программы «SINSYS-ХНАГХ» при синтезе средств автоматизации // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.88. – К.: Техніка, 2009. – С.322-328.

6.Бабичева О.Ф., Есаулов С.М. Комп'ютерне проектування електромеханічних пристроїв. – Харків: ХНАМГ, 2009. – 281 с.

7.Есаулов С.М. Реализация прикладной тематики технических дисциплин программными средствами / С.М.Есаулов, О.Ф.Бабичева // Новітні комп'ютерні технології: матеріали VII Міжнар. наук.-техн. конф.: Київ-Севастополь, 14-17 вересня 2010. – К.: МРРБУ, 2010. – С.186-187.

*Получено 16.12.2010*

---

---

## АРХІТЕКТУРА

---

---

УДК 693.54

**А.В.СТОЛОВОЙ**

*ГП УГПП «Укргорстройпроект», г. Харьков*

### **ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПРИБРЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЙ КРУПНЫХ И КРУПНЕЙШИХ ГОРОДОВ**

Рассматриваются проблемы современного состояния прибрежных территорий. Анализируются исторические этапы их формирования и определяются универсальные пути направления развития прибрежных зон.

Розглядаються проблеми сучасного становища прибережних територій. Аналізуються історичні етапи їх формування та визначаються універсальні шляхи напрямів розвитку прибережних зон.

The problems of the modern state of coastal territories are examined. The historical stages of their forming are analysed and the universal ways of direction of development of coastal areas are determined.

*Ключевые слова:* прибрежные территории, река, город, урбанизация, функция, экология, каркас, история, интеграция, взаимосвязь, влияние, пространство, градостроительство, баланс.

Наличие воды на территории всегда являлось важнейшим градобразующим фактором. Из истории градостроительства известно множество примеров, когда город основывался в долине реки. По мере развития поселения река приобретала различное значение в его структуре.

Ізначально город понимался як невелика цілісність, огорожена стінами, городу требовалась захиста від природних явищ, от

нападений соседей и т.д. Город существовал как крепость, это и затрудняло взаимодействие между городской структурой и рекой. Река воспринималась как агрессивный элемент природы из-за малой изученности гидрологического процесса и недостаточного технического развития общества. В период развития раннего градостроительства и гидротехники поселение располагалось на значительном удалении от реки, таким образом, приречная территория отсутствовала. Либо река воспринималась как естественный ров и служила фортификационным укреплением. В этот период подстилающий ландшафт был основополагающим при выборе места для поселения и в процессе его развития. Можно отметить, что доминантным было влияние реки на поселение, тем более, что города зачастую основывали на берегах крупных рек.

С развитием промышленности и усилением речного флота река понимается как транспортная артерия, а приречная территория – как промышленная зона. Отношение к реке становится более прагматичным. Местами приречная зона оборудовалась набережной и имела рекреационный характер на незначительном её протяжении. Набережные появлялись в крупных городах, в их исторических центрах.

XX век во многом породил потребительское отношение к природе, что дало отрицательный результат в процессе освоения городской территории. Развитие гидротехники оказало существенное влияние на процесс формирования приречной территории. Вмешательство человека в процессы, осуществляемые природой, выразилось в нарушении естественного равновесия рек. Одним из актуальных направлений в градостроительстве стал вопрос реконструкции прибрежных зон. Таким образом, город находится в такой фазе развития, когда нужно охранять реку от города. Взаимоотношения города и приречной территории не статичны, а имеют четкую динамику перехода от влияния реки на поселение к ситуации, когда поселение оказывает влияние на реку.

Проблема развития прибрежных территорий раскрыта в [1-3].

Приречные территории – это потенциальные резервы городской среды, которые обладают большой динамикой функций и высоким природным, визуальным потенциалом. Здесь наиболее остро стоят вопросы, связанные с размещением промышленности на ценных прибрежных территориях, – социальные, экологические, архитектурно-композиционные, транспортные и др. [1].

Поскольку очевидно, что многие промышленные производства в дореформенном виде воссозданию не подлежат, назрела необходимость массовой реорганизации, интенсификации использования и перепрофилирования производственных зон городов, продуманной стратегии использования прибрежной территории, их интеграции в сущес-

твующую структуру города. Необходимость разработки таких предложений продиктована их высокой востребованностью в условиях постиндустриального города.

Вследствие неграмотной градостроительной организации приречных территорий и гидротехнического строительства идет нарушение экологической взаимосвязи в зоне, прилегающей к реке. Зарегулирование стока рек, а также отсутствие дифференциации типов прибрежных территорий по геологическому и геометрическому признаку на практике на протяжении многих десятилетий является основным фактором разрушения типичных ландшафтов в пойменных и дельтовых областях [3].

По мере развития крупных и крупнейших городов и связанного с их ростом заметного ухудшения состояния окружающей среды осознание человеком экологических приоритетов становится все более необходимым. В результате динамичного процесса урбанизации и не всегда рационального использования природных ресурсов многие города, в первую очередь – крупные и крупнейшие, подошли к началу третьего тысячелетия в состоянии далеко не благополучном с точки зрения экологии.

Высокая концентрация различных видов человеческой деятельности, создав ряд безусловных преимуществ, привела, тем не менее, к нарушению оптимального баланса между естественными и искусственными компонентами городской среды. Все ближе подступая к критической черте, за которой процесс ухудшения состояния биосферы становится неконтролируемым, города испытывают острую необходимость поддержания и максимального увеличения природной составляющей.

Отказ от пассивного увеличения площади озелененных территорий и переход к оптимальному структурированию городских пространств с повышением их художественной выразительности и гармонизации форм, а также применение знаний в области изучения внутренних закономерностей взаимодействия человека и окружающей среды составляют основное содержание этих качественных перемен. В основном ориентируясь на реализацию новых технологических возможностей, в развитых странах ведут интенсивный поиск приемов организации городской среды на основе экологического осмысления каждого фрагмента территории. В связи с этим становится актуальным исследование в области изучения вопросов рационального использования природных ресурсов прибрежных территорий и создания условий для самоподдержания природы в городской среде.

Использование самой акватории в черте города может быть мно-

гоцелевым: транспортное, производственное и рекреационное. Иногда акватория совмещает в себе все три функционально-планировочные особенности.

Требуется анализ причины отсутствия взаимодействия природного и городского каркасов и поиск путей решения этой проблемы в крупных и крупнейших городах. Развитие природного каркаса – одно из наиболее актуальных направлений политики «устойчивого развития среды»: возможность строительства в прибрежной зоне с сохранением экологического равновесия; разработка принципов и методов освоения приречной территории в крупных городах, выделение в отдельный расчетно-графический район приречную зону, на основе чего рассматривать прибрежную территорию как зону особого регулирования застройки; разработка методики определения параметров приречных и прибрежных зон в крупных городах для различных ландшафтных ситуаций и зон города.

В городе, в силу разных исторических, функциональных и планировочных особенностей, формируется городская среда, которую можно рассматривать как систему открытых и закрытых пространств. Среда обладает собственной композиционной структурой и композиционными элементами: акцентами или ориентирами, контуром или пространственными границами, осями композиции или линиями направления. Акцент ставится на открытые городские пространства, состоящие из микро-, мезо- и макроуровней. В привлекательности и многофункциональности этих пространств заинтересовано все городское сообщество. Река и прибрежные зоны городских территорий являются макроуровнем. Они имеют потенциал стать основой для формирования системы открытых пространств с комфортной городской средой. Парки, скверы, пешеходные зоны, бульвары, курданеры, площади формируют структуру с рекреационной, распределительной, коммуникативной функцией.

Во многих городах Европы, где качество урбанизированной среды на высоком уровне, реки выступают как транспортные маршруты, которые имеют туристическую привлекательность. Репрезентативные свойства прибрежных территорий городов являются в данном случае ключевым фактором (рис. 1, 2).

Раскрытие архитектурных ансамблей на долины рек, озер, водохранилищ создает условия панорамного обзора застройки и озелененных пространств в градостроительной композиции. Это эффективное средство повышения архитектурно-художественной выразительности облика городов. При создании прибрежных архитектурных ансамблей важно учитывать особенности условий зрительного восприятия про-

странства: удаленность наблюдателя от объекта обзора, направления обзора, высоту точек обзора, скорость движения наблюдателя.



Рис. 1 – Облик Лондона, сформированный застройкой, с набережной Темзы



Рис.2 – Стокгольм. Вид на набережную острова Гамла Стан

Также важен композиционный анализ сложившейся ситуации и возможное переориентирование на ось движения по водной артерии. Композиционные свойства приречной территории базируются на линейных свойствах пространства. Линейные системы объединяют объекты, восприятие которых основано на последовательном сложении ряда картин, нанизанных на продиктованную геометрией пространства

общую ось движения: улицы, пешеходные трассы, водные артерии. Как правило, линейные элементы городской среды воспринимаются в движении. При восприятии архитектурной среды в движении большое значение в последовательности видовых кадров имеют трасса движения, её конфигурация, расстояние между формирующей её застройкой и тип самой застройки. Важным в композиционном отношении свойством приречных территорий является наличие отражающей поверхности. Это свойство усиливает ощущение замкнутости городской среды и создает стереоэффекты пространства.

Последовательность композиционных закономерностей, пространств, архитектурно-исторических комбинаций, стилевых особенностей составляет индивидуальный образ города.

Городская среда всегда имеет высокий потенциал для активного социально-экономического, экологического и эстетического развития и улучшения своих качеств. Перспективы развития городских прибрежных территорий заключаются в сохранении и улучшении природных качеств окружающей среды, удобного и комфортного использования их человеком, а также в наличии развитой и многоуровневой системы коммуникационных связей и, конечно же, совершенной и экологически чистой технологии производства [2]. Это способ дать сверхурбанизированной среде толчок к развитию в сторону урбоэкологии, устойчивого развития, удержать баланс между антропогенным и природным.

В конце XX ст. образовалась тенденция, характеризующаяся тяготением высококомфортной застройки к прибрежным зонам городов ввиду уникальных природных качеств среды. Этот непомерный наплыв требует градорегулирующих норм для планомерного и стратегически разумного использования прибрежных территорий. Среда с высокими природными качествами требует качественного подхода к развитию соответствующего современным экологическим, функциональным, экономическим и архитектурно-художественным требованиям преобразования и интеграции в структуру города.

Мировые примеры показывают, что при профессиональном использовании прибрежных территорий город открывает скрытые ресурсы, которые повышают его рекреационные возможности, увеличивают эмоционально-эстетический эффект от существующей среды, развивают туристическую отрасль, приносят инвестиции, стимулируют город в целом.

1. Литвинов Д.В. Градозоологические принципы развития прибрежных зон: Автореф. дисс. ... канд. архит.: 18.00.04. – М., 2009. – 17 с.

2. Lluís Domènech. Barcelona: a quarter of a century of town planning. – Aula Barcelo-

на, 2006. – 320 р.

3. Садковская О.Е. Архитектурно-планировочная организация ландшафтов зарегулированных рек малых и средних городов юга России. – Волгоград: ВолГАСУ, 2010. // [www.vestnik.vgasu.ru](http://www.vestnik.vgasu.ru).

*Получено 27.12.2010*

УДК 72.01

И.В. ДРЕВАЛЬ, канд. архит.

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

## **КОМПОЗИЦИОННЫЙ ВЕКТОР В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ**

Рассматриваются композиционные аспекты формирования железнодорожных вокзальных комплексов как важных структурных элементов города. Выявлена специфика и современные тенденции их композиционного формообразования.

Розглядаються композиційні аспекти формування залізничних вокзальних комплексів як важливих структурних елементів міста. Виявлено специфіка і основні сучасні тенденції їх композиційної побудови.

The composition aspects of forming of the railway station complexes are in-process examined as important structural elements of city. A specific and modern tendencies of their composition forming is exposed.

*Ключевые слова:* композиция, формирование, железнодорожный вокзальный комплекс.

Возрастающая значимость информационно-культурной и эмоциональной составляющей восприятия архитектурной среды как факторов, важных для программы проектирования, ставит поиски путей совершенствования их композиционных характеристик в ряд актуальных. В последние годы возрос интерес к семантическим проблемам архитектуры. В профессиональной печати все чаще ставятся вопросы о способности современной архитектуры передавать информацию важного общественного содержания, а также о ее возможности выступать в качестве внеязыкового культурного текста и, соответственно, быть активным средством социальной коммуникации и повышения культурного уровня людей, органическим элементом культуры [1, 2, 8, 10].

Необходимость быстрой адаптации пространственной среды к изменяющимся социально-функциональным требованиям при условии сохранения ее эстетической упорядоченности выявили и обострили проблему поиска новых средств и принципов композиционной организации железнодорожных вокзальных комплексов (ЖВК) – важных градоформирующих элементов. Современные технологии и возможности вариантного выбора форм организации пространства на различных