

современные методы в строительстве, современные строительные материалы, сочетая все с финансовыми возможностями и условиями строительства. Однако, окончательная картина планирования и архитектуры среды должна быть связана с ценностями данной цивилизации так, чтобы она отражала природную и культурную среду.

Хотя арабская архитектура является зеркалом среды цивилизации для своих жителей с точки зрения общественных, культурных, природных и климатических условий, она несет суммированные и одновременно но детальные черты различных направлений в архитектуре.

Система научных знаний, примененная ко всем зданиям, материалам и методам как основа преимущества науки для всего общества сделала арабскую архитектуру сбалансированной между наукой и искусством, технической наукой и местом человека, неся ценную визуальную форму и красоту.

Таким образом, достижение создания местной идентичности стало возможным благодаря поглощению нашего архитектурного и художественного наследия и возрожденного в свете технических достижений. Использование наследия не означает точного копирования. Искусство современной арабской архитектуры базируется на постоянных и переменных элементах современности, связывая наследие с современной жизнью и это путь, который ведет нас к сохранению местного колорита и избавляет от хаоса в архитектуре.

1. Behrens-Abouseif, Doris. Cairo of the Mamluks: A History of Architecture and Its Culture. New York: Macmillan, 2008. – 308 p.

2. «Vocabulary of Islamic Architecture». Massachusetts Institute of Technology. Archived from the original on 2005-11-24. Retrieved 2006-04-09. – 438 p.

3. «Religious Architecture and Islamic Cultures». Massachusetts Institute of Technology. Retrieved 2006-04-09. – S.26-43.

4. Sheila R. Canby, Islamic art in detail, page 26. Harvard University Press, 2005. – 26 p.

Получено 09.11.2011

УДК 711

О.В.РЯБОВА, канд. арх.

Донбасская национальная академия строительства и архитектуры, г.Макеевка

ОСВОЕНИЕ АРХИТЕКТУРНОГО ПРОСТРАНСТВА ГОРОДОВ ДОНБАССА

На основе анализа определена тенденция многоярусной пространственной организации городов Донбасса и вертикального развития города, независимо от его величины: крупнейший, крупный, большой, средний, малый – с активным использованием архитектурного пространства городов Донбасса: надземного, наземного и подземного пространств.

На основі аналізу визначено тенденцію багатоярусної просторової організації міст та вертикального розвитку міста, будь-якого за величиною: крупнішого, крупного, великого, середнього, малого (на прикладі міст Донбасу), з активним використанням архітектурного простору: надземного простору, наземного простору, підземного простору.

It is set that the tendency of modern public transport nodal points (on the example of cities of Donbass) comes to light in formation of many-tier structure regardless of type of public transport nodal point (large, large, middle, small).

Ключевые слова: архитектурное пространство, общественно-транспортный узел, многоярусная структура.

При решении градостроительных задач, возникающих в реальном проектировании архитектурных объектов, возникает необходимость взаимного согласования функционально-планировочной организации пешеходных и транспортных путей движения, комплексного освоения надземного, наземного и подземного пространства городов Донбасса.

Исходя из проведенных обобщений материалов научно-методической, нормативной литературы, результатов анализа ряда проектов генеральных планов и натурных обследований транспортных систем населенных пунктов Донбасса, а также городских общественно-транспортных узлов городов Донбасса, определено, что научная проблема активного использования архитектурного пространства городов Донбасса, безусловно, актуальна и требует необходимой научно-теоретической разработки.

Исследование базируется на опыте научных разработок в области архитектуры и градостроительства: Г.Е. Голубева, А.А. Сегендинова [1-3, 6]. Вопросы пространственной организации города рассматривались в работе Г.И. Зосимова [5], его развитие изучали Г.Е. Голубев, А.Э. Гутнов, А.А. Сегендинов [1-4, 6] и др.

Г.И. Зосимов в работе [5, с.52] предлагает принципиальную схему вертикального зонирования пространства, где «...зона жизни человека тяготеет бы к поверхности земли, зона производства, транспортных и технических коммуникаций – к подземному пространству, зона связей и информации – к пространству над землей» (рис. 1) [5, с.51].

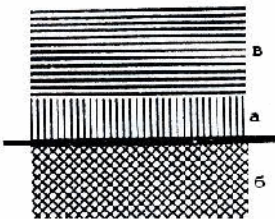


Рис.1 – Принципиальная схема вертикального зонирования пространства (по Г.И. Зосимову):

a – зона жизни; *б* – зона обслуживания производства и коммуникаций; *в* – зона воздушных и информационных связей.

Таким образом, по Г.И.Зосимову имеем (рис.2):

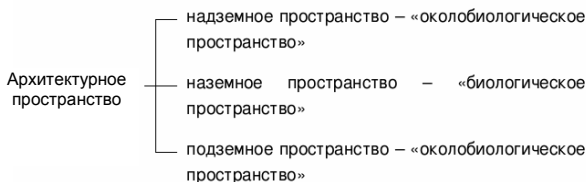


Рис.2 – Приемы вертикального зонирования архитектурного пространства

Здесь: надземный – находящийся на поверхности земли (в отличие от подземного) [7, с.303]; наземный – расположенный, действующий или происходящий на земле, на суше [7, с.305]; подземный – находящийся или производимый под поверхностью земли [7, с.433].

Г.И.Зосимовым выделены главные методологические предпосылки, определяющие цели и задачи новых градостроительных решений [5, с.52-53].

Г.Е.Голубев [3, с.222] выявил приемы вертикального зонирования подземного пространства в городе. Им выделено три уровня (рис.3):

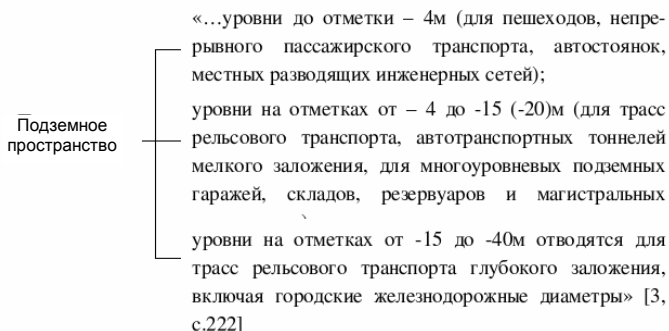


Рис.3 – Основные приемы вертикального зонирования подземного пространства в городе (по Г.Е. Голубеву)

А.А. Сегендинов [6, с.163] определил направления и масштабы подземной урбанизации городов, выявил следующие приемы вертикального зонирования подземного пространства в городе [6, с.163] (рис.4).

Опираясь на исследования Г.И. Зосимова, Г.Е. Голубева, А.А. Сегендинова и др., предлагаем основное направление зонирования многоярусного пространства городских общественно-транспортных узлов, в котором функциональные зоны расположены одна над другой. При этой структуре:

- наземный уровень отведен для пешеходного движения и некоторых обслуживающих предприятий, площадок отдыха, зеленых насаждений, а также для пропуски транспорта;

- уровни, близкие к поверхности, отводятся для пропуски основных видов транспорта и прокладки инженерных коммуникаций, пешеходов, объектов торговли, общественного питания, культурно-бытового обслуживания.

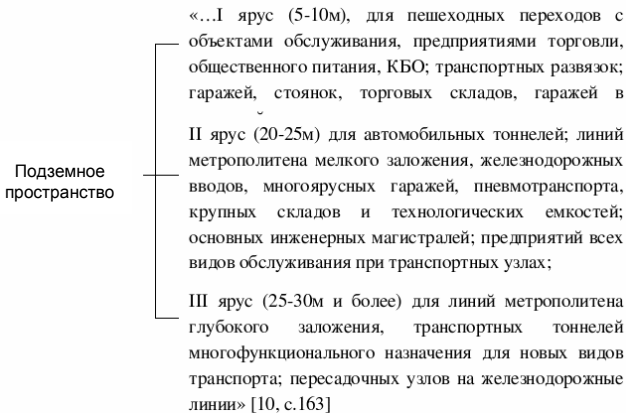


Рис.4 – Основные приемы вертикального зонирования подземного пространства в городе (по А.А. Сегендинову)

Таким образом, на основе анализа существующего состояния и перспектив пространственного развития общественно-транспортных узлов в архитектурно-планировочной структуре городов Донбасса определена тенденция современных общественно-транспортных узлов городов Донбасса – образование многоярусной структуры независимо от типа общественно-транспортного узла (крупный, большой, средний, малый).

На основе проведенного анализа определена тенденция многоярусной пространственной организации городов Донбасса и вертикального развития города, независимо от его величины: крупнейший, крупный, большой, средний, малый – с активным использованием архитектурного пространства городов Донбасса: надземного, наземного и подземного пространств.

1.Голубев Г.Е. Использование подземного пространства в крупных городах. – М.: ЦНТИ по гражданскому строительству и архитектуре, 1973. – 49 с.

2.Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы. – М.: Стройиздат, 1981. – 152 с.

3.Голубев Г.Е. Подземная урбанистика (градостроительные особенности развития систем подземных сооружений). – М.: Стройиздат, 1979. – 231 с.

4. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. – М.: Стройиздат, 1984. – 256 с.
5. Зосимов Г.И. Пространственная организация города. Модуль в планировочной структуре. – М.: Стройиздат, 1976. – 115 с.
6. Сегендинов А.А. Проблемы экономического развития инфраструктуры городов. – М.: Стройиздат, 1987. – 215 с.
7. Ожегов С.И. Словарь русского языка / Сост.: С.И. Ожегов. – 19-е изд. – М.: Русский язык, 1987. – 750 с.

Получено 08.11.2011