

климата, как региона в целом, так и местных его особенностей, а так же климатического зонирования территории.

2. При создании комфортной интегрированной среды жилой ячейки необходимо принимать во внимание следующие природно-климатические факторы: освещение, инсоляция, температура воздуха, шумовой режим, влажность воздуха, вентиляция, ветровой и аэрационный режимы и придерживаться установленных норм и требований, характеризующих показатели комфорта жизнедеятельности человека, как в интерьере, так и в экстерьерном пространстве.

1. Рубаненко Б.Р., Карташова К.К. Жилая ячейка в будущем. – М.: Стройиздат, 1982. – 198 с.

2. Банхиди Л. Тепловой микроклимат помещений: расчет комфортных параметров по теплоощущениям человека: Пер. с венг. В.М. Беляева; под ред. В.И. Прохорова, А.Л. Наумова. – М.: Стройиздат, 1981. – 248 с.

3. Кеппен В. Основы климатологии: Пер. с нем. – М.: Учпедгиз, 1938. – 65 с.

Получено 22.05.2012

УДК 711.557 : 711.558

О.В.ФОМЕНКО

Харьковская национальная академия городского хозяйства

АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ ПРИДОРОЖНЫХ ТУРИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ В ПРОЦЕССЕ РАЗВИТИЯ ЦИВИЛИЗАЦИИ

Дана формулировка понятия “современный придорожный туристический комплекс” (ПТК). Изложены результаты анализа формирования архитектурной среды ПТК в процессе развития цивилизации. Обозначены хронологические рамки основных этапов формирования архитектурной среды ПТК.

Сформульовано поняття “сучасний придорожній туристичний комплекс” (ПТК). Викладено результати аналізу формування архітектурного середовища ПТК в процесі розвитку цивілізації. Визначено хронологічні рамки основних етапів формування архітектурного середовища ПТК.

The author has presented the term a modern roadside tourist complex (RTC). The outcomes of the analysis of the architectural environment formation of RTC in the development civilization process were illuminated. The timeframes the main stages of the architectural environment PTC formation were identified.

Ключевые слова: придорожный туристический комплекс (ПТК), этапы развития придорожных туристических комплексов, архитектурная среда.

Вначале XXI ст. в связи с повышением уровня благосостояния массового потребителя, постепенного изменения соотношения рабочего и свободного времени в пользу последнего, доступностью туристских услуг для населения с низким уровнем доходов туристическая сфера трансформировалась в мощную международную индустрию отдыха. В

большой степени на ускоренные темпы ее развития повлияло усовершенствование до туристского уровня средств транспорта, скоростных автодорог, современных железных дорог и их инфраструктурных составляющих. При этом создание систем современных туристических комплексов является одним из ключевых в формировании архитектурной среды придорожных пространств. Оно во многом определяет экологическую ситуацию вдоль путепроводов, влияет на уровень комфортности условий отдыха и на архитектурно-художественный образ территорий, прилегающих к коммуникационным артериям.

Целью данной работы является анализ формирования архитектурной среды придорожных туристических комплексов "ПТК" в процессе развития цивилизации.

Исходя из поставленной цели определены следующие задачи:

- 1) дать формулировку понятию "ПТК";
- 2) определить хронологически основные этапы развития ПТК;
- 3) дать краткую характеристику основных этапов развития архитектурной среды ПТК.

Фрагментарно вопросы комплексной организации архитектурной среды придорожных туристических объектов специалисты начали активно разрабатывать еще с середины XX ст. В последние годы внимание этой теме уделено в работах М.В.Соколовой, Л.И. Авиловой, А.С. Сардарова [1, 3, 4]. Подробно разработаны концепции развития российских придорожных архитектурных ансамблей вокруг Московской кольцевой автодороги и радиально-кольцевой сети транспортных коммуникаций, прилегающих к Санкт-Петербургу. На Украине рассматриваемая тематика находится в начальной стадии эмпирических разработок и требует к себе большего внимания с учетом существенных перемен к требованиям, выдвигающимся к ландшафтно-туристическим придорожным объектам. Это связано как с социально-экономическими изменениями в обществе, так и с глобальным ускоренным развитием индустрии туризма и средств транспортных коммуникаций.

В результате проведенного анализа установлено, что современный придорожный туристический комплекс (ПТК) представляет собой обособленную архитектурно-ландшафтную среду, включающую систему зданий и сооружений, предназначенную для обслуживания и развлечения туристов в придорожной территории. Он является составной частью мощной индустрии отдыха и характеризуется одновременно как узкоспециализованностью отдельных сегментов, так и разнообразием предлагаемых услуг.

История формирования архитектурной среды придорожных комплексов для путешествующих охватывает тысячелетия и связана с необходимостью создания условий для обеспечения комфортных территориальных перемещений. В различные эпохи, в разных регионах и странах она имела свои объемно-планировочные особенности, зависящие от экономических, социальных, природно-климатических, исторических и культурно-бытовых факторов. Однако при этом неизменной во все периоды развития цивилизации оставалась функциональная наполненность архитектурной среды придорожных комплексов, которая сводилась к:

- обслуживающей функции;
- коммуникативной;
- познавательной;
- рекреационно-оздоровительной.

Доисторический человек был вынужден изыскивать способы минимизации зависимости своей жизни от природных факторов. Это обеспечивалось обустройством вблизи троп сезонных миграций и постоянных перемещений мест для отдыха, ночлега и защиты от непогоды.

Необходимость защиты от неблагоприятных погодно-климатических условий в ходе миграционных процессов и формирование коммуникативных обрядов на границах территорий расселения племен стала причиной создания первобытными людьми придорожных временных убежищ на путях сезонных миграций охотников и собирателей. Очевидно, что уже в мегалитический период существовал «общеевропейский рынок», появились зачатки и межконтинентального евразийского обмена. Формирование "торговых путей" и "пунктов обмена" на пересечениях стабильных миграционных маршрутов также способствовало строительству примитивных защитных сооружений. Передвижения первобытных людей имели множественную мотивировку, они являлись характерной чертой их образа жизни [1].

Можно констатировать, что территориальные перемещения древности сформировали навыки современных путешествий и явились предпосылкой для последующего строительства обслуживающей их инфраструктуры, в том числе придорожной архитектурной среды.

К простейшим элементам организации придорожного обустройства, созданным в доисторический период, – *начальный период* формирования прообразов современных придорожных туристических комплексов относятся: шатрово-каркасные сооружения, гнезда, шалаши, зем-

лянки, а также мобильные объекты типа кибиток, установленные на повозки.

Есть твердые основания признать, что колесо и повозка – качественный скачок в технологическом развитии всего человечества – были изобретены еще в эпоху индоевропейского единства на территории между Южным Бугом, Десной, Северским Донцом и Азовским морем в IV – начале III тыс. до н. э. Известны четкие изображения колес и колесниц на Каменной Могиле под Мелитополем, которые убедительно датируются эпохой энеолита и относятся к 32-му веку до н. э. Совершенствование колесного транспорта связано с развитием коневодства. Доказано, что первые попытки domestикации коня, ставшего затем основным тягловым и верховым животным, были предприняты также древнейшими индоевропейскими племенами. Зарождение методов его упряжи и управления относятся к середине V тыс. до н. э. [2].

Второй период развития архитектурной среды придорожных объектов охватывает эпоху ранних цивилизаций (Китай, Индия, Северная Африка, Ближний и Средний Восток) и античности (древнегреческие государства и Римская империя). Формирование первых централизованных государств стало гарантом безопасности торговли, караванных путей и морских сообщений. К этому периоду относится и создание первых дорог с твердым покрытием. Древнейшая из сохранившихся дорог обнаружена в Египте. Она проложена к месту возведения пирамиды фараона Сахуры (III тыс. до н.э.) [3]. Полотно дороги шириной около 4 м сооружено из уложенных поперечно каменных блоков. Вдоль торговых путей прокладываются первые здания для временного пребывания и отдыха путешественников (III-II тыс. до н.э.) – караван-сарай. Факт domestикации животных оказал влияние на планировочную структуру караван-сарая – в них предусматривались помещения как для совместного, так и для раздельного пребывания путешествующих, их вьючных и верховых животных.

Во II – I тыс. до н.э. в государствах Древней Греции получили развитие такие виды придорожных объектов, как: таверны – прототипы пунктов общественного питания; пандокей – государственные заезжие дворы; катагогии – частные заезжие дворы; деонидеоны (дома для ночлега спортсменов и почетных гостей (Спарта)), пританей (дома для ночлега почетных гостей); палатки – мобильные шатрово-каркасные сооружения для временного пребывания гостей во время спортивных соревнований.

Крупномасштабное, плановое, контролируемое государством развитие архитектурной среды придорожных туристических объектов связано с эпохой Древнего Рима. Этому способствовал научно-технический прогресс в области строительных технологий и материалов, стандартизация пространственных единиц измерения, развитие картографии. Римские дороги оказали огромное влияние на последующее формирование в целом всей коммуникационной инфраструктуры европейской цивилизации. До настоящего времени сохранились римские карты дорожных сетей с обозначением станций для остановки на ночлег. На них указывалось расстояние между станциями – на главных дорогах оно составляло от 6 до 15 миль. Станции были составной частью государственной почтовой службы. Функционировала также сеть государственных гостиниц, называемых манеионами. При станциях организовывались таверны.

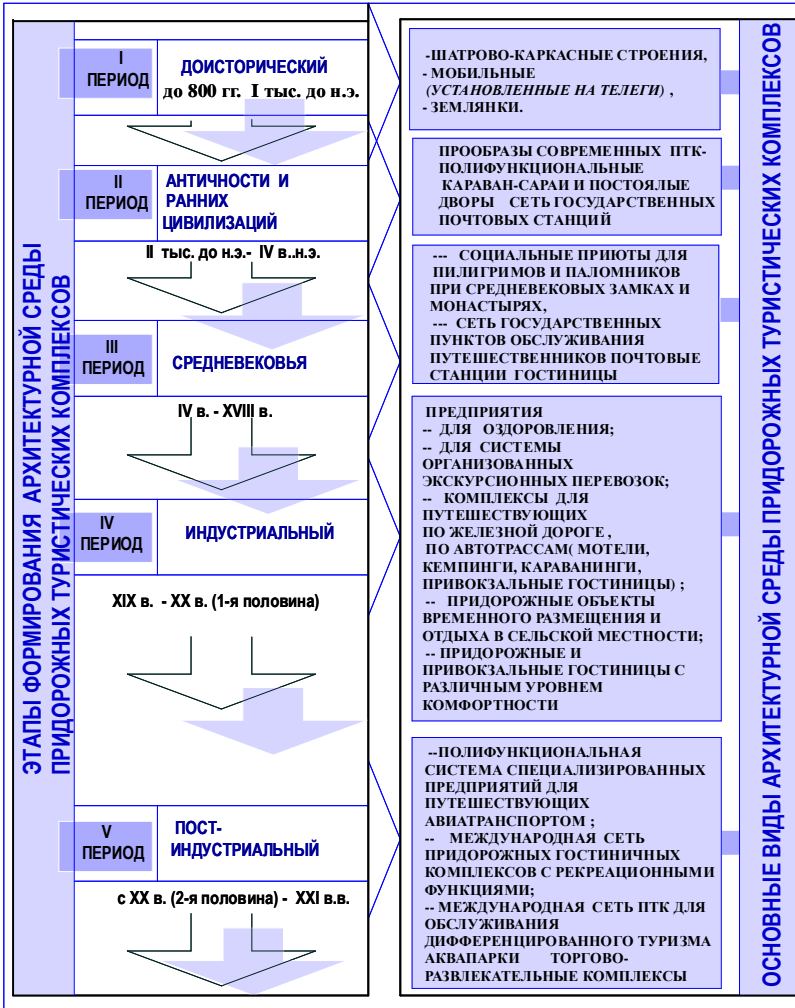
В третий период – эпоху Средневековья (IV-XVII вв.) система организации придорожного обслуживания продолжала развиваться, приобретая новые формы. Основными из них стали социальные приюты при феодальных и сакральных комплексах для паломников и пилигримов. С IV в. христианское паломничество сделалось массовым явлением. По указанию Карла Великого на всей территории Центральной Европы в VIII в. для отдыха паломников создавались странноприимные дома. В перечень предоставляемых услуг таких приютов входило обеспечение паломников бесплатным хлебом, ночлегом, услугами цирюльника и сапожника, лечебными пунктами с постелями для больных и даже освященными местами для погребения усопших. Организовывались также и ночлежные дома. Они располагались вдоль путей следования паломников как в городах, так и в пустынных местностях. В Киеве, у стен Печерского монастыря, также функционировала гостиница для паломников. В XVI в. этот город стал одним из основных торговых центров. Через него проходили торговые пути из стран Европы в Московское государство. Для купцов из этих стран строили специальные гостиницы. На «чумацких шляхах» и торговых путях Украины «сдавались в откуп «корчмы», в которых не только вели торговлю хмельными напитками, но и останавливались на ночлег. Корчмы на землях восточных славян упоминают знаменитые европейские путешественники (Герберштейн, Поссевино, Таннер). Именно «при гостинце», т.е. у дороги, корчмы становились оптимальной формой дорожного сервиса [4].

Следующий, *четвертый этап* развития ПТК связан с индустриальной эпохой цивилизационного процесса. К XIX в., когда в большинстве стран Европы и в США происходит формирование передовых общественно-экономических отношений, благодаря быстрым темпам техногенного развития появляются кардинально новые средства передвижения. К ним относятся железные дороги – инновационный для того времени вид общественного транспорта. В начале XX ст. он изменил облик материального мира в архитектурном, градостроительном и ландшафтном отношении. В 1841 г. в Англии состоялась массовая поездка железной дорогой «с целью прогулки». В ней приняло участие 600 человек. Отсчет времени развития современного туризма и обслуживающих его инфраструктурных объектов целесообразно считать именно с этого события. Уже сам проезд по железной дороге во многих случаях являлся частью туристских услуг. При этом, размещение привокзальных объектов зоны обслуживания на пути регулярных туристических маршрутов (гостиниц, закусочных, питейных и клубных заведений, различных торговых точек и пунктов техобслуживания) давало возможность им с течением времени эволюционировать в крупные придорожные туристические объекты. Однако наиболее существенное влияние на изменение всей системы представлений о транспортных сообщениях, туризме и придорожном сервисе, включая его архитектурную среду, оказала именно глобальная автомобилизация. Использование в туристических целях автомобилей сделало путешествия по дорогам доступными, привлекательными, удобными, массовыми и явилось предпосылкой создания придорожных комплексов целевого назначения для автотуристов (мотелей, караванингов, кемпингов) и объектов обслуживания средств транспорта (придорожных технических станций).

Современный, *постиндустриальный период* развития архитектурной среды придорожных туристических комплексов, начавшийся с 70-х годов XX ст., связан с глобализацией мирового экономического пространства, формированием единого рынка туристических услуг и революцией в области информационных технологий. Усовершенствование до туристического уровня воздушных передвижений создало условия формирования инфраструктурных объектов для путешествующих авиатранспортом. В настоящее время происходит процесс реорганизации архитектурной среды, сложившейся в предыдущий период, с учетом ужесточившихся требований к экологической безопасности и достигнутый научно-технический прогресса. Происходит формирование международной сети туристических комплексов многофункционального назначения с разнообразной типологической характеристикой вдоль

путепроводов для нужд индустрии массового дифференцированного туризма.

Таким образом, проведенный ретроспективный анализ формирования ПТК позволяет выделить пять этапов их развития (таблица):



1-й этап – (ранее II тыс. до н.э.) – Доисторический период – формирование простейших форм архитектурной среды придорожных объектов.

2-й етап – (II тыс. до н.э - IV в. н.э.) – *період Античності і ранніх цивілізацій* – розвиток формування простейших об'єктів придорожної архітектурної середовища з диференціацією по соціальному рангу.

3-й етап – (IV-XVIII вв.) – *період Середньовіччя* – розвиток формування інноваційних типів архітектурної середовища для туристичників.

4-й етап – (XIX - XX ст. (перша половина)) – *Індустріальний період* – розвиток формування придорожних туристичних архітектурно-ландшафтних об'єктів з уніфікованим набором функцій, пов'язаних з революційними процесами в створенні засобів транспорту.

5-й етап – (друга половина XX ст. – XXI ст.) – *Постіндустріальний період* – розвиток формування поліфункціональних систем придорожних туристичних комплексів для диференційованого обслуговування туристів в поєднанні з інноваційними засобами транспорту і маршрутів.

Підробне вивчення історичного аспекту формування архітектурної середовища придорожних туристичних комплексів дасть можливість на науково обґрунтованому фундаменті вирішувати сучасні проблеми їх розвитку на Україні з урахуванням її суттєвого потенціалу для індустрії туризму.

1.Соколова М.В. Історія туризму [Електронний ресурс]. – М.: Мастерство, 2002. – Режим доступу: <http://www.gumer.info/Travel/sokol/01.php>.

2.Рассоха И.Н. Прародина Русов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lib.rus.ec/b/271247/read>.

3.Авилова Л.И. Древнейшая история дорог и транспорта по данным археологии [Електронний ресурс] / Электронная научная библиотека по истории древнерусской архитектуры. – Режим доступу: <http://www.rusarch.ru/avilova.htm>.

4.Сардаров А.С. Придорожная гостиница в Беларуси (от корчмы до мотеля) [Электронный ресурс] // Архитектура и строительство. – 27.12.2005. – Режим доступа: <http://ais.by/story/1464>.

Получено 30.03.2012