

Харківська міська адміністрація  
Харківська облдержадміністрація  
Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова  
Харківський ПромбудНДІпроект  
Варненський вільний університет ім. Чорноризця Храбра (Болгарія)  
Харківський національний університет будівництва та архітектури  
Московский Архитектурный Институт (Государственная академия, МАрхИ).

МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

**СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ АРХІТЕКТУРИ І  
МІСТОБУДУВАННЯ В УМОВАХ  
МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ**

**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ ТА МАТЕРІАЛИ КОНФЕРЕНЦІЇ**

27 –28 листопада 2014 року

ХАРКІВ 2014

УДК [72:711.4] (063)

ББК 85.118я431+85.11я431

**С89 Сучасні проблеми архітектури і містобудівництва в умовах міжнародної інтеграції:** матеріали між нар. наук.-техн. конф., Харків, 27-28 листопада 2014 р. : тези доповідей / [ред. кол.: Древаль І.В.(відповід. ред.), Жмурко Ю.В., Вітченко Д.М. та ін.], – Х.: ХНУМГ , 2014. – 297 с.в надзаг. : Варн. Вільний ун-т ім.. Чорноризця Храбра (Болг.), Харк. нац.. ун-т міськ. госп-ва ім.. О.М. Бекетова, Харк. нац. ун-т буд. та архіт.

УДК [72:711.4] (063)

ББК 85.118я431+85.11я431

## ***ПЛЕНАРНІ ДОПОВІДІ***

**В. Т. СЕМЕНОВ**, канд. архит., проф., Заслуженный архитектор Украины, Лауреат Государственной премии Украины, действительный член Украинской академии архитектуры, член экспертного совета Международной Ассамблеи столиц и крупных городов, член градостроительного Совета г. Харькова  
*Харьковский национальный университет городского хозяйства им. А. Н. Бекетова*

### **СТРАТЕГИИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДОВ – ОПЫТ ОБНОВЛЕННОГО РАЗВИТИЯ**

Школа стратегического планирования функционирует в г. Харькове практически начиная с 1997 года, в то время как первый стратегический план Санкт-Петербурга был разработан при участии Леонтьевского центра в 1998 году.

Именно с 1997 года, Академия начала плотно работать со специалистами Харьковского городского совета и благодаря работавшему тогда первым заместителем мэра В.Н.Бабаеву, удалось включиться в изучение опыта организации градостроительной деятельности французского города-побратима Лилля (1997-1998 гг.) Собранные материалы включали информацию о методике стратегического планирования городских образований и метрополий и инструментарий «городского проекта».

В рамках этой программы были проведены серия производственных обменов-тренингов, совместное обучение преподавателей и районных архитекторов города методикам «городских проектов», стратегического планирования, управления проектами и человеческими ресурсами, использования ГИС-технологий в градостроительной деятельности. Участникам были выданы сертификаты и выполнены первые «пилотные городские проекты» в рамках дипломного проектирования. Была открыта кафедра управления проектами.

Начиная с 1998 года в Харькове работал клуб «Диалог», объединивший весь интеллектуальный потенциал города. Во время заседаний клуба рассматривались и обсуждались различные сценарии городского развития и возможности их реализации.

В 2000 году Академией была выполнена Концепция системного развития г. Харькова до 2010 г.

С 2002 года в Академии ежегодно проводились конференции, посвященные тематике устойчивого развития, выпускались научно-технические сборники «Коммунальное хозяйство городов», Международных научно-практических конференций: урбэкономика, урбэкология транспортные проблемы, ЖКХ и т.д.

В 2003 году Академия были также подготовлены предложения по Стратегии развития г. Харькова, которые были переданы городскому руководству и совместно с коллегами из других вузов разработана «Программа повышения эффективности местного самоуправления на основе интеллектуального потенциала», которая была отмечена премией Президента Украины.

В 2004 году на базе Академии была разработана Концепция устойчивого развития г. Харькова, с выделением основных приоритетов развития, по сути, своему объему и характеру детализации конкретных предложений имевшая характер Стратегического плана, что и было отмечено участниками Международной конференции, посвященной 350-летию основания г. Харькова. Во время разработки была также успешно опробована и реализована на практике методика организации на одной площадке работы сразу нескольких организаций различного научного профиля (вузы г. Харькова, управления горисполкома, депутатские комиссии, коммунальные предприятия и службы), работающих совместно над одним документом. Практически проводились мозговые штурмы над отдельными направлениями развития г. Харькова. Эта практика получила дальнейшее развитие в созданном при поддержке горисполкома Центре «Мегаполис».

Осуществлялось тесное сотрудничество с Международной ассамблеей столиц и крупных городов (исследование опыта стратегического планирования Санкт-Петербурга, Казани, Новосибирска, Хабаровска, методологических разработок Леонтьевского центра, Института Урбанистики г. Санкт-Петербурга и др.).

Учеными Академии опубликовано значительное количество научных статей и монографий по тематике стратегического планирования (рис. 1)

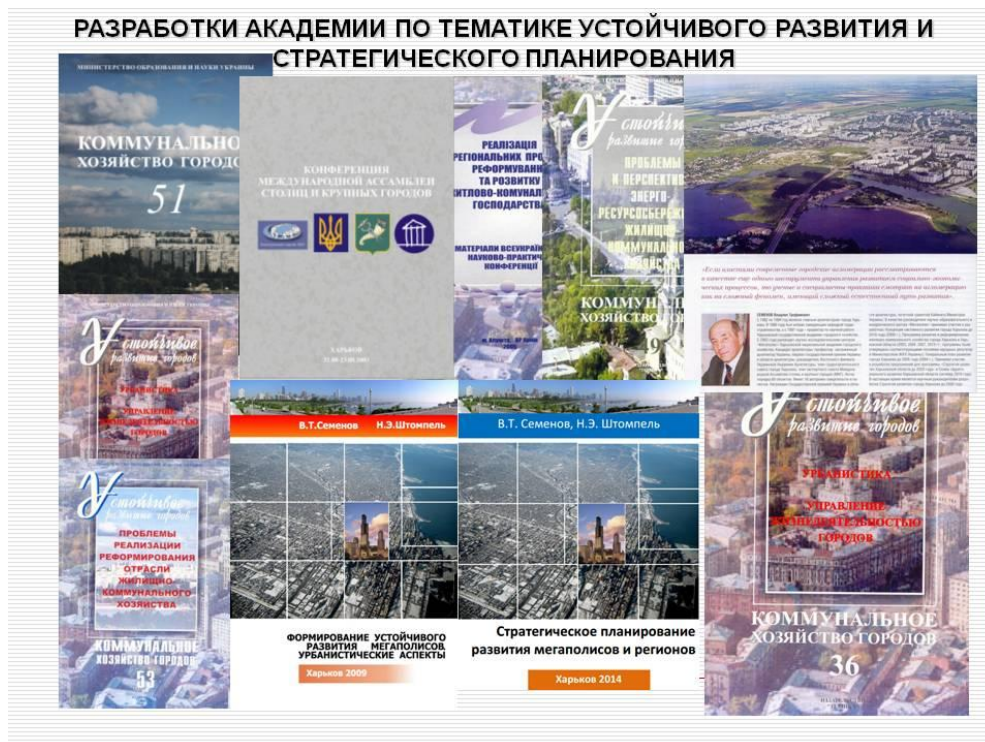


Рис. 1. Разработки Академии по тематике стратегического планирования

В ходе многолетней систематической работы были выбраны приоритеты развития Харькова, которые остаются перманентными (наука, образование, культура, промышленность, торговля, которые постепенно трансформируются в банковско-промышленные и банковско-торговые консорциумы). Другой очень важный аспект для г. Харькова – это, конечно же, его геополитическое и трансграничное расположение. Еще в 1997 году были определены основные международные транспортные коридоры, проходящие по территории Украины. Эти факторы получили дальнейшее совершенствование в Стратегии развития г. Харькова до 2030 года, а впоследствии и при корректировке и разработке нового генерального плана развития Харькова.

Таким образом, Стратегия развития города, кроме определения основных приоритетов развития, реализация которых намечена на разновременную перспективу, должна предполагать разработку ряда краткосрочных и отраслевых программ развития, соответствующих основным целям Стратегии.

Города Украины на сегодняшний день имеют перспективные документы своего развития, которые в некоторых случаях можно назвать стратегиями. В основном все эти стратегические планы были разработаны при поддержке и по методике Агентства международного развития США (USAID). Они имеют абсолютно идентичную структуру, набор идентичных схем, идентичные объемы независимо от того, развитие какого города рассматривается в данном документе: то ли это административный центр области с населением 319 тыс.чел. - (Полтава), то ли это малый город с населением 42 тыс.чел. (Вознесенск, Николаевская область).

Задачи, которые ставят перед собой города в разрабатываемых планах, также во многом подобны и декларативны: речь идет о принятии генеральных планов, правил застройки, внедрении ГИС-технологий.

Создание эффективной системы городского управления, отвечающей современным общемировым требованиям, должно базироваться в первую очередь на рациональном использовании информационного ресурса города, развитии новых информационных технологий, в том числе и технологий управления.

Анализируя практику 12-летней работы в сфере развития городов нам удалось выявить ряд закономерностей, объединяющих эти разработки.

Концепция системного развития была первым шагом и выявила, прежде всего, муниципальные экономические механизмы, которые могут быть задействованы в развитии города. Во время работы над концепцией устойчивого развития были сформированы основные приоритеты развития города.

В дальнейших исследованиях при разработке Концепции Стратегии развития Харькова, используя материалы Международной ассамблеи столиц и крупных городов мы оптимизировали систему индикаторов, которую впоследствии использовали при разработке Стратегии развития Чугуева до 2020 года. Также Академия приняла участие в рассмотрении Основ устойчивого развития Харьковской области и замечания были приняты в качестве разработчиков.

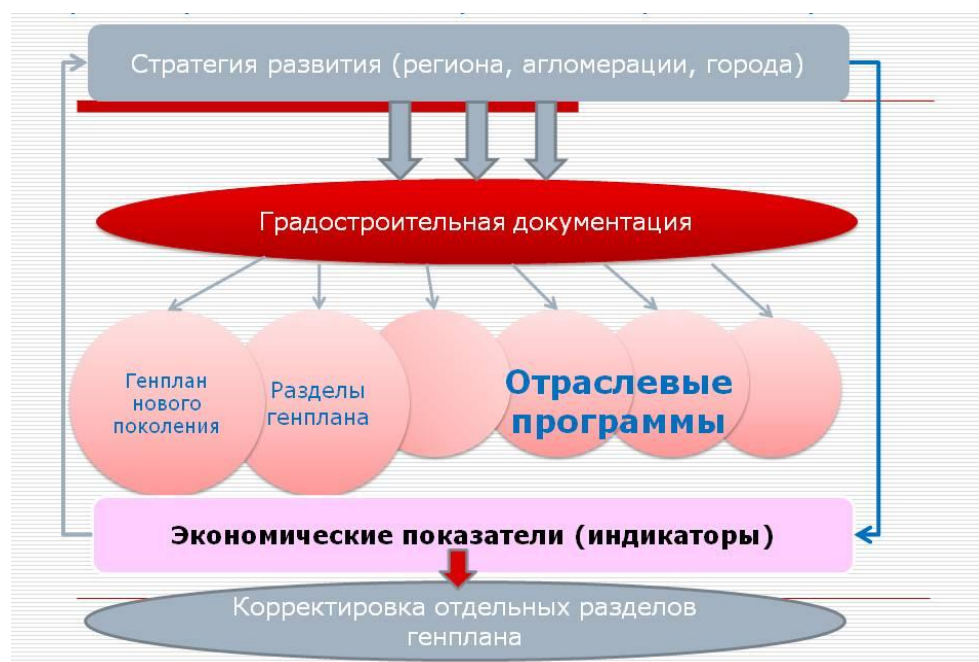


Рис. 2 – Схема стратегически-градостроительных документов городского развития

Таким образом, нами была предложена стратегическо-градостроительная схема документов городского развития (рис. 2), основанная на корректировке основного документа развития города – генерального плана с учетом приоритетов и стратегии развития.

Таким образом, многолетний опыт междисциплинарных разработок многих специалистов Академии, а теперь Университета, позволяет заявлять о создании научной школы «Пространственно-территориального развития планирования и развития городов и регионов».

**О. С. УДОВИЧЕНКО**, директор інституту «Харківський ПромбудНДІпроект»,  
доцент кафедри містобудування ХНУМГ ім.О.М.Бекетова.

## **СТРАТЕГІЯ ОРГАНІЗАЦІЇ І РОЗВИТКУ ПРОМИСЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ М. ХАРКОВА ЗА ВНЕСЕННЯМ ЗМІН ДО ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНУ В 2013 Р.**

Промисловість Харкова упродовж усієї історії грала значну роль, як місто утворююча база міста, зробила його виробничим центром і займає важливе місце в його економіці. Впродовж багатьох років виробничі підприємства розвивалися, формувалися міські промислові структури і мали велике значення, робили значний вплив як на функціональному, так і образно-символічному рівнях. З промислового центру місто поступово перетворилось на великий науково-адміністративний центр. Наукомістке і інноваційне виробництво приходить на зміну ресурсоемній індустрії.

Становлення ринкової економіки, зміни у державному устрої привели до змін у промислово-виробничому комплексі міста. Багато промислових підприємств скоротили обсяги виробництва або припинили своє існування.

З'явилися значні за площею території, що використовуються неефективно або не використовуються зовсім. На цих територіях функціонують малі підприємства, бази, комерційні структури, які порушують принципи сформованого зонування територій. Промислові території не реконструюються, не розвиваються, мають негативний зовнішній вигляд, що відповідно спотворює архітектурне середовище міста.

Харків, як транскордонна територія має великі економічні переваги, бо тут склалися передумови для створення міжнародних підприємств.

Базисом для реабілітації міського середовища можуть стати не діючі промислові території, які в той же час можуть бути основою для налагодження взаємовигідного міжнародного співробітництва.

Для вирішення проблем сталого економічного розвитку Харкова необхідним є: підвищення інноваційної активності підприємств та збільшення



інвестицій в основні засоби промисловості. При цьому визначається необхідність стратегії екологічно збалансованого безпечного розвитку.

Особливістю функціонування та розвитку транскордонного міста Харків, є взаємний вплив як на економічний стан території, так і екологічний вплив, що обумовлено розташуванням на незначних відстанях, так і виникненням або продовженням раніш складених промислових, транспортних та міграційних зв'язків.

В умовах постіндустрійного розвитку міста питання реконструкції деградованих промислових територій не має остаточного вирішення. Підприємства, розташовані в місті, мають неповний технологічний цикл, розірваний в результаті політичного перевлаштування після 1991 року.

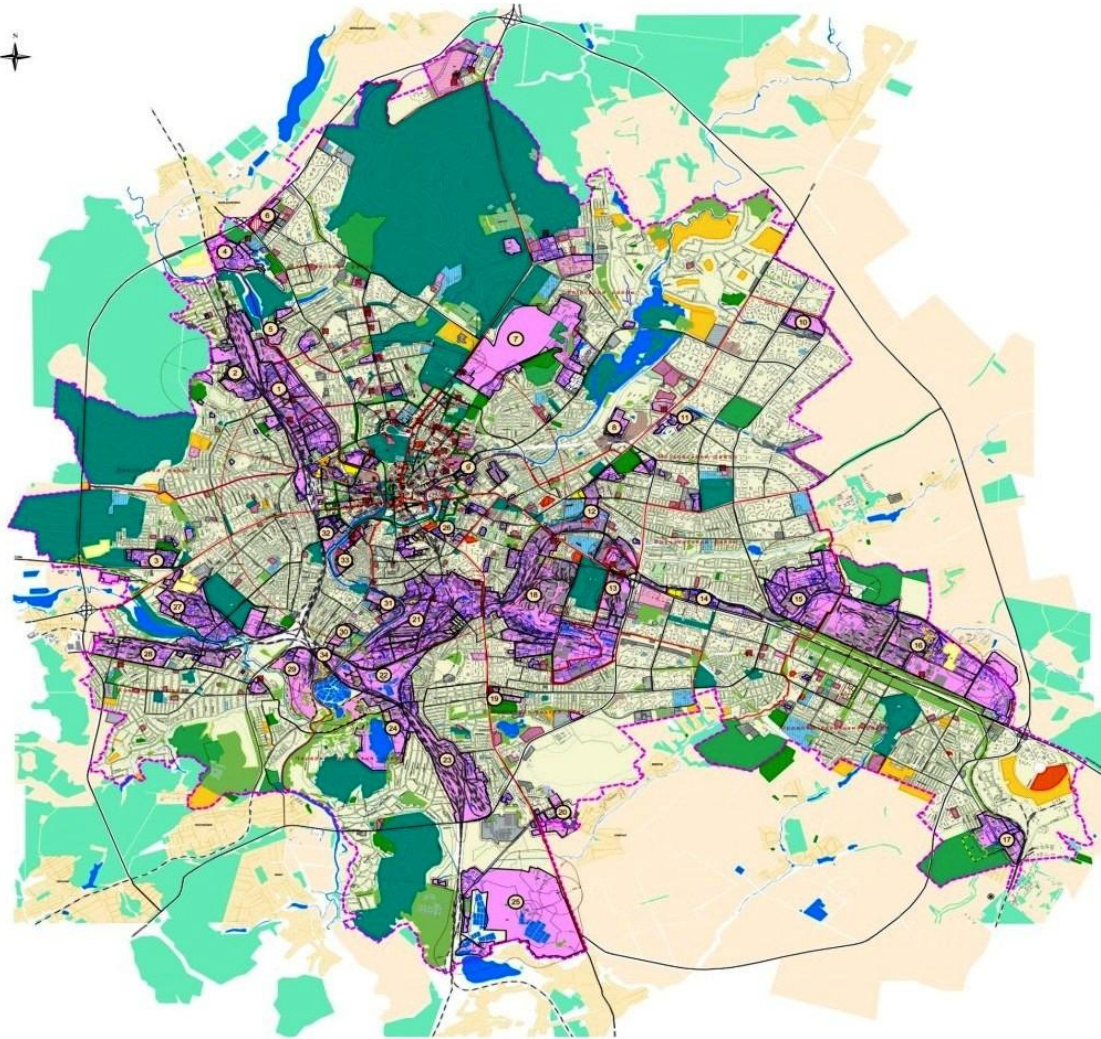
Відновлення функціонування таких промислових підприємств потребує їх перепрофілювання, реструктуризації, реконструкції, реновації або включення в кластерні форми, які створюються при взаємодії з підприємствами. Але сьогодні переважають стихійні процеси перебудови, демонтажу та розвитку колишніх промислових будівель, споруд, їх територій.

Промислові території мають розвинуту інженерну інфраструктуру і можуть бути використані під розміщення новітніх виробничих центрів (наукоємних, екологічно безпечних промислових виробництв).

Шляхом до підвищення інноваційної діяльності у промисловості є створення промислово-інноваційних кластерів.

Харків має великий науково-технічний потенціал, який створюють численні Науково-дослідні інститути, Конструкторські бюро, вищі учбові заклади, наукові розробки яких вже сьогодні втілюються у промисловості.

*З урахуванням неоднорідності і специфіки окремих промислових зон за величиною території, фактичним використанням, конфігурацією і розмірами земельних ділянок, параметрами забудови близькості житлових об'єктів і територій природного комплексу, інших зовнішніх обмежень, пропонується в місті Харкові встановити типологію промислових зон трьох типів.*



**Рис. 1** Схема розміщення промислових територій в структурі генерального плану м. Харкова

*1. Промислова територіальна зона науково-інноваційного типу.* Територія промислової зони призначена для розміщення підприємств і організацій, що ведуть наукові дослідження і розробки, інженерно-технічне проектування, технічні випробування, дослідження і сертифікацію; вирішальних технічних завдань; що забезпечують використання обчислювальної техніки і інформаційних технологій; організацій початкового, середнього і вищого професійної освіти; організацій тих, що займаються наймом робочої сили і підбором персоналу.

До неї можливо віднести територію Іванівського промрайону, частково Московського промрайону (земельна ділянка заводу «Серп і Молот», як найбільш інвестиційно приваблива та придатна для розміщення наукоємного технопарку), тощо.

## *2. Промислова зона виробничого або спеціалізованого промислового типу.*

Територія промислової зони призначена для розміщення підприємств оброблювальних виробництв; підприємств по виробництву, передачі і розподілу електроенергії, газу пари і гарячої води, збору, очищенню і розподілу води; організацій початкового, середнього і вищого професійної освіти; організацій тих, що займаються наймом робочої сили і підбором персоналу.

До неї відноситься Орджонікідзевський промрайон, промислові території повздож Московського району, Балашівський промрайон, Роганський промвузол, частина Диканівського промрайону та інші.

## *3. Промислова зона суспільно-виробничого або науково-виробничого типу.*

Територія промислової зони призначена для територіальної інтеграції науки, освіти і виробництва у вигляді об'єднання наукових організацій, проектно-конструкторських бюро учбових закладів, виробничих підприємств або їх підрозділів і розміщення науково - об'єднань і технопарків, підприємств оброблювальних виробництв; підприємств і організацій, що ведуть наукові дослідження і розробки, інженерно-технічне проектування, технічні випробування, дослідження і сертифікацію; вирішальних технічні завдання і таких, що забезпечують використання обчислювальної техніки і інформаційних технологій; організацій початкового, середнього і вищого професійної освіти; організацій тих, що займаються наймом робочої сили і підбором персоналу.

До неї можливо віднести територію Москалівського індустріального технопарку передбаченого генпланом, частково територію заводів «Протон», «Електроапаратури», ім.. Шевченко, окремих в центральній зоні міста та інші.

*Рекомендації по стабілізації та модернізації промисловості міста, або підвищення рівня її конкурентоспроможності:*

- провести інвентаризацію і розробити паспорти територій підприємств;
- для моніторингу промислових територій розробити критерії оцінки конкурентоспроможності території;
- розробити інструменти (механізм) забезпечення конкурентоспроможності промислової території;

- розробити середньострокову програму розвитку промисловості та основних містоутворюючих підприємств міста по кожному адміністративному району;
- забезпечити бюджетним фінансуванням будівельно-технологічну модернізацію пріоритетних державних підприємств основних галузей промисловості, в тому числі і військово-промислового комплексу з ціллю насичення внутрішнього ринку держави;
- зменшити податковий тиск на державні пріоритетні підприємства основних галузей промисловості;
- для зниження загазованості і екологічної забрудненості та транспортного навантаження на шляхи міста, що несе в собі масовий заїзд великовантажного транспорту в місто, треба в управлінні взяти за основний принцип (правило) - розгрузити місто від нього шляхом побудови логістичних центрів (комплексів) в містах на під'їзді до Харкова;
- розробити ТЕО формування сучасних науково-промислових комплексів на базі стратегічно-перспективних підприємств як для держави так і міста (Авіаційне підприємство, Турбоатом з Електротяжмашем, заводу Малишева);
- розробити економічний механізм добровільного вилучення потенційно "надлишкової" ("резервної") промислової території підприємств.

Таким чином, у стратегічному плані розвитку Харкова до 2020-2030р.р. майбутнє міста у розвитку інноваційних технологій і наукомістких галузей виробництва, створенні технопарків, місто має у своєму складі основні об'єкти, для розвитку технопаркових структур.

Процес переосмислення ролі міських промислових територій являється трудомістким, вимагаючим концентрації зусиль фахівців і проведення комплексу заходів, пов'язаних з оцінкою економічної і функціональної ефективності екологічної безпеки і естетичних якостей.

**С. А.ШУБОВИЧ**, д-р архит., проф.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А.Н.Бекетова*

## **ГУМАНИТАРНЫЙ КОНТЕКСТ АРХИТЕКТУРЫ**

Предметно-пространственная среда, созданная людьми, является материализацией социально-политических, идеологических и культурно-эстетических представлений общества. Имманентно присущая ей гуманитарная направленность составляет сущность архитектуры, формирующей эту среду. При этом трактовка гуманитарного в архитектуре варьируется в широчайших пределах – от простой комфортности до сложной художественности. Художественность искусственно созданной предметно-пространственной среды служит одухотворяющим эту среду принципом. Бездуховная среда изначально не гуманна.

Художественный текст, по Ю. Лотману, это текст с повышенными признаками упорядоченности [4, с. 50–54]. И вряд ли кто-то будет возражать, что искусство архитектуры – это искусство, упорядочивающее пространство; искусство, приводящее хаос в систему, удобную для пользования и понятную пользователю (рис. 1). Порядок же духовен изначально. Таким духовным первопорядком античность считала божественный космос, рожденный из зияния хаоса и уподобленный, по А.Ф. Лосеву, беломраморной статуе на фоне сияющего неба.

Упорядоченность любой художественной структуры, по Ю. М. Лотману, базируется на парадигматическом (эквивалентном) принципе, или иначе, на принципе ассоциаций [4, с. 50]. Т. е. в художественном произведении обязательно присутствует, вызывающая подсознательные ассоциации, вторичная структура, некая нереализованная альтернатива [4, с. 34], то, что Г. Гадамер называет «реальностью высшего порядка» или «мифопоэтическим космосом» [2, с. 92-99].



Киев. В. Городецкий. “Дом с химерами”. 1992 г.



1897 г.



Одесса. В. Ф. Боффо. Колоннада дворца Воронцова. 1828 г.

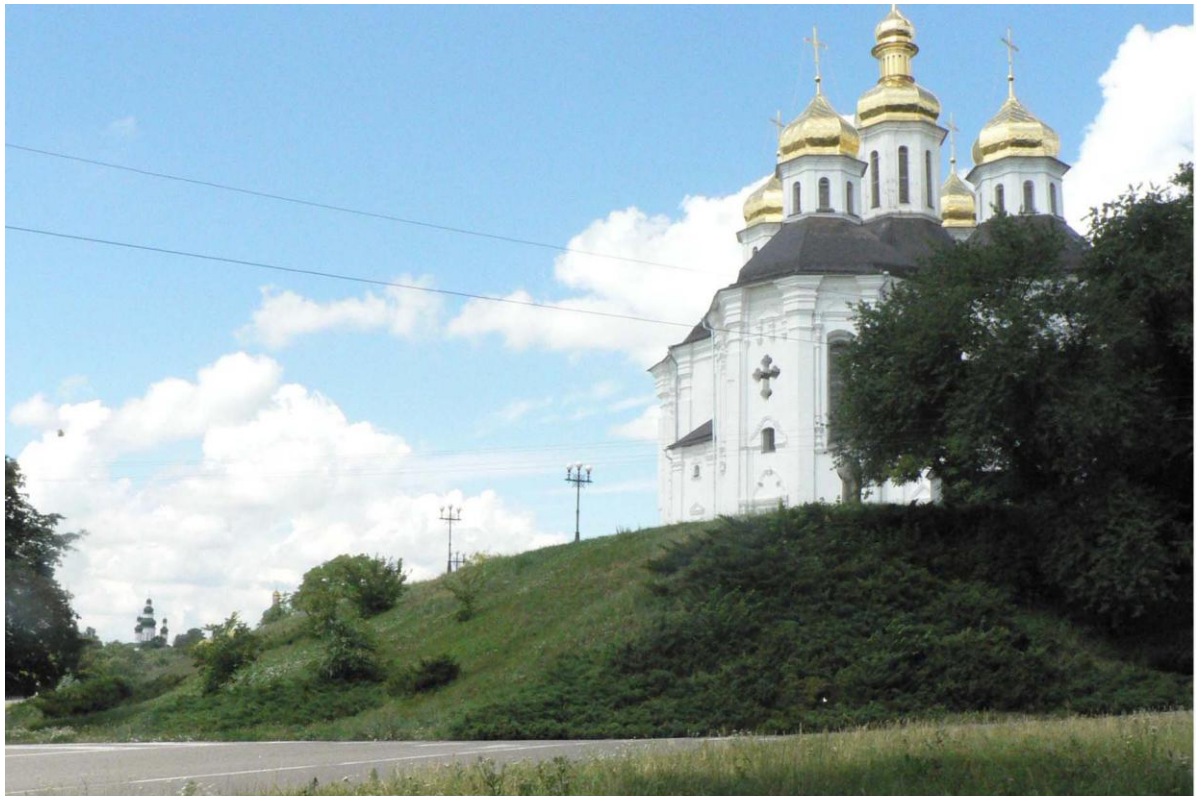
Рис. 1. Ордерная композиция как упорядочивающая структура в архитектуре

Автор вольно или невольно моделирует эту структуру в своем творении, а зритель подсознательно считывает эту модель. Наличие такой альтернативы

делает произведение семантически нагруженным, сложным, требующим многопланового прочтения, формирующим одухотворяющий гуманитарный контекст. Эта вторичная структура художественного текста, как правило, служит отражением некоего идеального образа, идеального порядка, понимаемого на духовном уровне: «Эстетическое выступает, таким образом, некой универсальной характеристикой ... изначальной причастности [человека] к бытию и к вечности, гармонической вписанности в Универсум» [1, с.8].

Эстетический объект архитектуры, если он действительно таковым является, должен следовать той же формуле. Но в архитектуре эта формула оказывается значительно более сложной. Архитектурно-пространственная среда города – сложный многомерный комплекс, обусловленный жизнедеятельностью человека. Давно ушло в прошлое представление о жизнедеятельности как о функционировании некой физиологической системы. Современный гуманистический взгляд наделяет окружающий мир сложными ассоциациями. Этот мир видится то хаосом, то космосом, но всегда живым, трепетным, эмоциональным.

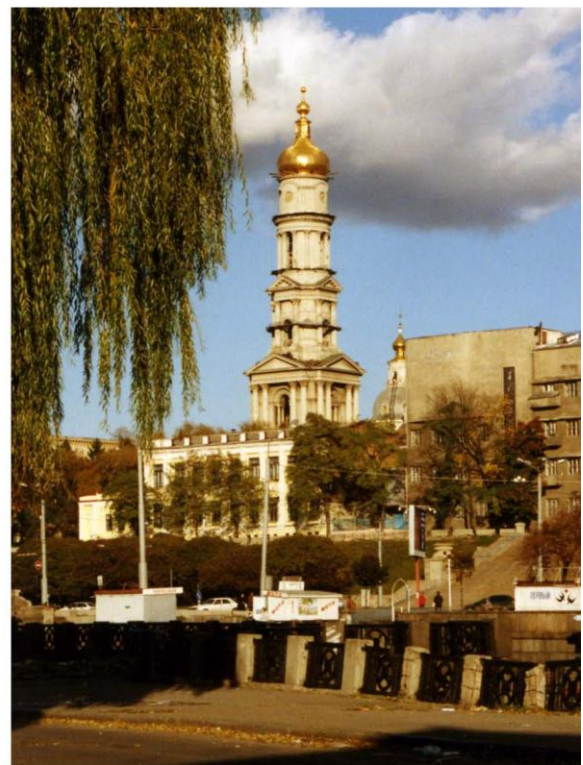
Общеизвестно, что теория архитектурной композиции базируется на понимании архитектуры как некоего художественно-эстетического феномена, усложненного решением функциональных задач. И художественное, и функциональное, в аспекте композиции, требуют определенной упорядоченности – компоновки. В художественном плане эта упорядоченность проверяется наличием ассоциативной основы, той самой нереализованной альтернативы, вызывающей подсознательную реакцию. «Вписанность в Универсум», «причастность к вечности» – термины, в какой-то мере объясняющие эмоциональную подоплеку реакции человека на ощущение гармонизирующей упорядоченности мира (рис. 2) [7].



Чернигов. Церковь св. Екатерины. 1715 г.



Харьков. Дом госпромышленности 1928 г.  
С. С. Серафимов, С. М. Кравец, М. Д. Фельгер



Харьков. Колокольня Успенского собора  
1844 г. Е. Васильев

Рис. 2. Космогонические модели, реализованные в архитектуре



Духовной задачей архитектуры в ее высших проявлениях, таким образом, является создание для человека возможности ощутить себя причастным этой вечности; оценить себя в гармоническом единстве с ней. Исходя из этого, идеальную парадигму искусства архитектуры можно сформулировать как выявление неких фундаментальных основ бытия и человеческой природы, выявление архитектурным языком в окружающей действительности ее коренных, устойчивых черт, вневременного «космического» порядка. В этом случае ведущей установкой архитектурной композиции должен быть известный с античности тезис: «когда частное обнаруживает себя как выражение общего, оно уже благодаря этому становится прекрасным» [3, с. 707]. Такое «общее», живущее в «частном» когда-то уловили древние римляне и назвали *genius loci* - духом или гением места: ручья, горы, дерева или города. Дух-охранитель жил во фрагменте среды, одушевляя его, наделяя смыслом, далеко выходящим за утилитарные рамки. Н.П.Анциферов назвал такое одухотворяющее чувство фрагмента городской среды мифом места. Осознание места связано с осознанием специфической для этого места упорядоченности. Ле Корбюзье в «Модулоре» отмечал: «Установление порядка уже есть начало творческого процесса». «Мир беспорядочно усеян упорядоченными формами» написал Поль Валери.

Вневременность композиционной упорядоченности проявляется в архетипических ассоциациях, в некоем юнговском «коллективном бессознательном». Философ герменевтик Г.-Г. Гадамер считает, что это чувство базируется, на узнавании в обыденном космического порядка [2]. Узнать - значит отбросить все случайное, добавившееся и скрывающее истинную суть вещей. Такое узнавание дает человеку радость приобщения к высшей истине, своего рода посвящения в тайну мироздания. По Гегелю, красота – это видимое выражение идеи, поэтому красота всегда духовна. Идея космического порядка, заложенная в реальном фрагменте среды – это, собственно то, что архитектор должен выявить прежде, чем приступить к

любому другому анализу среды. Мир целостен и упорядочен, ибо таким его создали древние боги, гласит миф любой традиции. Задача человека не нарушить этот баланс, а всемерно его поддерживать. И, в результате, человек создает дом как мир, город как мир, одежду как мир и себя мыслит как тот же мир. Знания о древнейших мифологических представлениях и о переработке этих представлений в произведениях искусства и архитектуры дают свободу в оперировании сложными образными категориями. Изучая миф, становится очевидным, что конструктивность и пространственность – чисто архитектурные качества оценки среды, неотъемлемы от мировосприятия и присутствуют в самых сложных образных категориях. Мир должен быть устойчивым, стабильным, оформленным тектонически и пластически; его сакральная середина должна быть защищена от вторжений хаоса. Таков образ мира древних греков, славян, скандинавов, перешедший в образы их архитектур. Этот же образ архетипически задан и нам – людям XXI века. Он всплывает в архитектуре городских фрагментов и хорошо бы уметь назвать по имени его мелькнувший лик.

Инвариант мировой упорядоченности преобразуется по мере развития человечества и порой начинает отрицать сам себя в поисках нового. Рациональные эпохи сменяет иррациональное мировоззрение с новой формой упорядоченности – порядка в хаосе. Затем дух делает новый виток, и идеал возвращается к потерянной целостности (рис. 2).

Эта зависимость наиболее ярко раскрывается через информацию, передающуюся произведением искусства. Архитектура – наиболее информативный вид художественного творчества. Умберто Эко писал: «Уже простое рассмотрение наших отношений с архитектурой убеждает в том, что, как правило, имея с ней дело, мы оказываемся вовлеченными в акт коммуникации...» [8, с. 204]. Архитектурные коды, несущие информацию, способны в наибольшей мере порождать следующие коды, т. е. новую информацию. Неизобразительность архитектуры активно стимулирует расшифровку ее кодов в разнообразных структурах – от сугубо

функциональной до художественно-образной и мифопоэтической. Такого разнообразия кодовых структур, пожалуй, нет ни в одном из искусств. Архитектура, моделирующая представления о мире, является сложнейшей художественной структурой. По Ю. М. Лотману, художественная структура, в качестве модели структуры реального мира, наделена возможностями передачи и хранения информации столь огромными, что с ними не может сравниться ничто другое, созданное человеком. Отношения художественной модели и моделируемого мира сложны и устроены на диалектических принципах поиска истины, истолкования окружающего мира и ориентирования в нем [4, с. 131].

Таким образом, архитектурно упорядоченным объектом (объемным или пространственным) может быть назван объект, художественно ориентированный на некую идеальную модель, актуальную для данного социума. Эта упорядочивающая контекстуальная модель наделяет сугубо архитектурный текст заложенным в ней смыслом и вкладывает в пространственный язык архитектуры информацию о высшем порядке. Контекстная упорядоченность пространства и художественная (поэтическая) составляющая этой упорядоченности особенно остро ощущается человеком и раскрывается в его интерпретациях или, по М. Л. Гаспарову, в попытках «сообщить о своем переживании другому и найти с ним общий язык для этого» [6].

#### Список источников

1. Бычков В.В. Русская средневековая эстетика. XI - XVI века. - М.: Мысль, 1995. – С.8.
2. Гадамер Г.-Г. Актуальность прекрасного. - М.: Искусство, 1991. - 368 с.
3. Лосев А. Ф. История античной эстетики. Аристотель и поздняя классика. – М.: АСТ; Харьков: Фолио, 2000. – С.707.
4. Лотман Ю.М. О поэтах и поэзии. - С.-Петербург: "Искусство - СПб", 1996. – 848 с.
5. Лотман Ю. М. Семиосфера. – С.-Петербург: «Искусство-СПБ», 2004. – 704 с.
6. Философия филологии: Круглый стол // НЛЮ. 1996, № 17. - С. 56.
7. Шубович С.А. Мифопоэтический феномен архитектурной среды: – Х.: ХНАМГ, 2012. – 177 с.
8. Эко У. Отсутствующая структура. Введение в семиологию. – СПб: ТОО ТК «Петрополис», 1998. – С. 204.

**И. В. ДРЕВАЛЬ**, док.арх.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **БЕЗБАРЬЕРНАЯ АРХИТЕКТУРНАЯ СРЕДА В КОНТЕКСТЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

Международная интеграция, как объективное явление эволюции цивилизации, носит многоаспектный и многовекторный характер. Важным направлением интеграции Украины в европейское социокультурное пространство является осмысление и внедрение в жизнь таких актуальных ценностей как гуманизм, равенство возможностей всех категорий населения в процессе их жизнедеятельности, свобода выбора. Решения данной задачи в архитектурно-градостроительной сфере включает формирование безбарьерной архитектурной среды, комфортной для маломобильных групп населения (МГН). К этой категории относятся люди, испытывающие трудности при самостоятельном передвижении вследствие разных нозологий инвалидности, временного нарушения здоровья, пожилого возраста, а также беременные женщины и родители с детскими колясками. В настоящее время параметры сложившейся городской среды в значительной степени не соответствуют как требованиям украинских нормативных документов так и европейским стандартам в аспектах доступности и дружелюбности для МГН.

В апреле - мае 2014 г. на кафедре градостроительства ХНАГХ имени Бекетова была выполнена научно-проектная работа «Адаптация пешеходной зоны для маломобильных групп населения по ул. Сумской в г. Харькове», направленная на реализацию положений «Стратегии развития города Харькова до 2030 года». Инициатором и заказчиком работы выступила Харьковская областная общественная организация инвалидов «КРЕАВИТА». Целью работы явилась адаптация пешеходной зоны ул. Сумской г. Харькова для прогулочного и целевого движения МГН. Средством ее достижения стала идея формирования особого *маршрута*, архитектурная среда которого

максимально адаптирована для потребностей МГН. В ходе работы были определены основные функционально-планировочные элементы маршрута (рис.1).

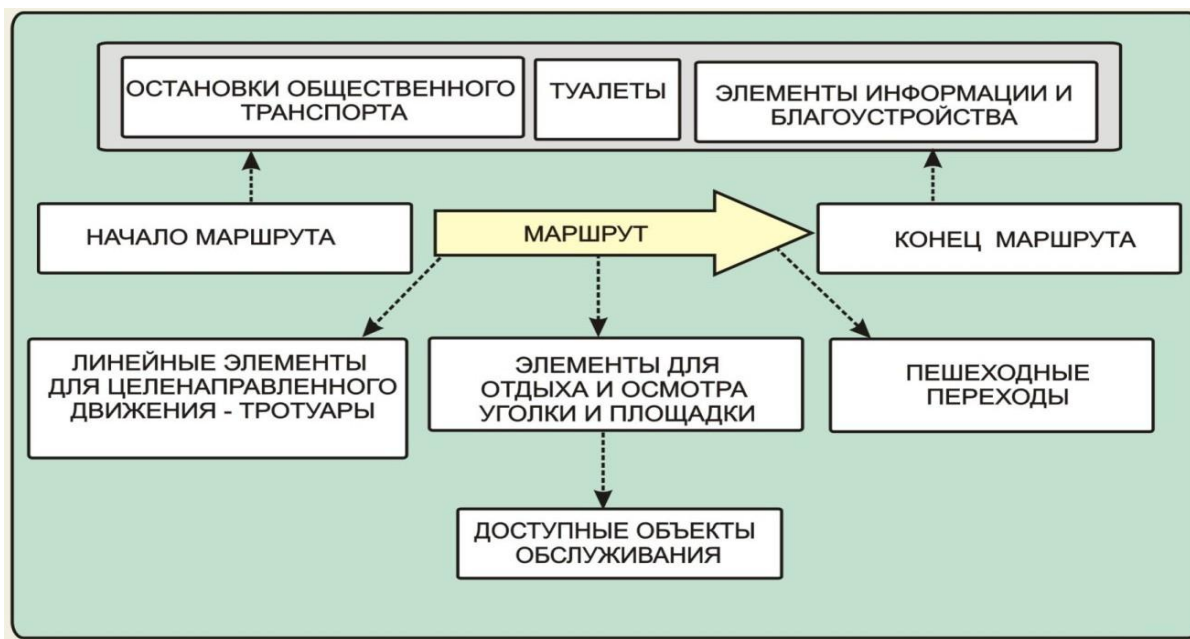


Рис.1. Функциональная структура маршрута для МГН

Выбранный участок - ул. Сумская, - располагается в центральной, исторической части г. Харькова. По определению, общегородской цент должен обеспечивать реализацию социальной активности всех горожан и быть «дружелюбным» пространством общения для всех жителей города и его гостей. Эта часть города обладает высоким уровнем развития пешеходной и транспортной инфраструктуры; высокой степенью связности как со всеми районами города, так и внешними транспортными узлами; наибольшим историческим, архитектурным, культурным потенциалом. Последнее обусловлено насыщенностью объектами общегородского значения (городской совет, областная городская администрация, драматический театр, академический оперный театр); наличием объектов общественного обслуживания, доступных для всех представителей МГН (магазины, банки, кафе, аптеки), а также элементов озеленения

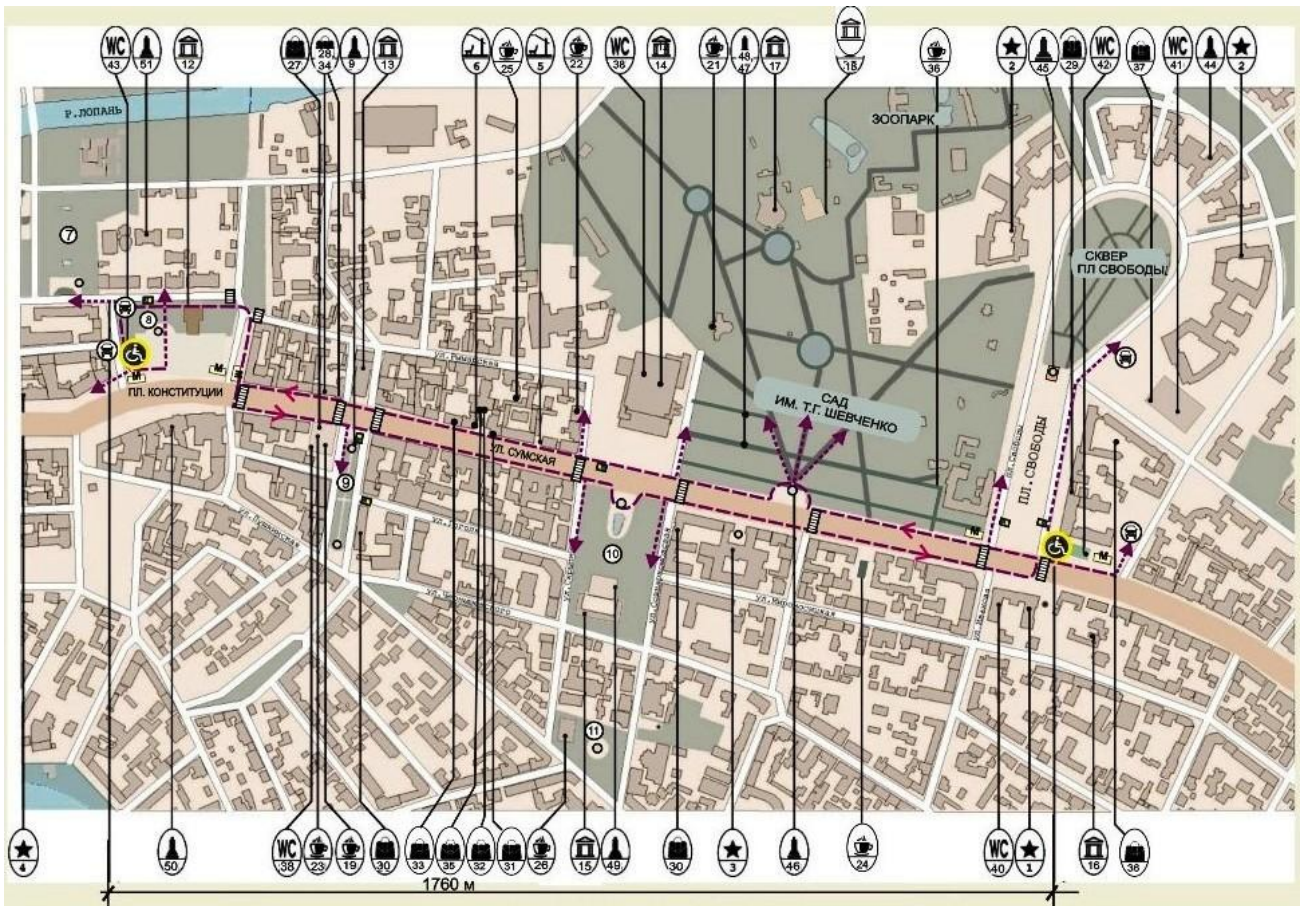


Рис. 2. Схема первой очереди формирования маршрута для МГН по ул. Сумской в г. Харькове. Вдоль маршрута показаны объекты общественного обслуживания, доступные для МГН в настоящее время

общественного использования; высоким архитектурно-художественным потенциалом городской среды: здесь расположены более 20 памятников архитектуры разных исторических периодов. Однако, в настоящее время существенным недостатком архитектурной среды центра города Харькова является низкий уровень его доступности для маломобильных групп населения (МГН).

Анализ сложившейся ситуации выявил следующее: ширина пешеходных тротуаров, расположенных вдоль проезжей части улицы колеблется от 3,1 до 12,0 метров. Продольные уклоны - от 1% до 6%. Общая длина маршрута составила 4100 метров, в том числе первая очередь – 1760 м (рис.2).

Содержанием исследования на первом этапе реализации работы стало:

- обследование сложившейся архитектурной среды по характеристикам функционального наполнения, планировочной организации, историко-

архитектурной значимости, состояния элементов озеленения и благоустройства, санитарно-гигиеническим параметрам;

- выявление доступных для МГН элементов среды и фиксация сложившегося уровня доступности;

- комплексная оценка участков среды маршрута по критерию ее дружелюбности для МГН;

- изучение потребностей МГН в ходе реализации их социальной активности и обозначение перспективных доступных объектов;

- разработка и размещение необходимых для МГН элементов оборудования маршрута (информационное обеспечение, бытовое обслуживание - туалеты, места парковок индивидуального транспорта, уголки отдыха и пр.)

- определение пешеходных переходов и разработка предложений по их реконструкции;

- разработка рекомендуемого маршрута движения для МГН по указанному участку с учетом физического и коммуникативного комфорта, максимальной функциональной эффективности и потребностей в эстетическом восприятии окружающей среды;

- предпроектная проработка элементов пешеходных переходов и деталей пешеходных переходов с определением расхода материалов на их реконструкцию.

Предложенный проект маршрута был построен на предполагаемом «развертывании» особого сценария жизнедеятельности представителей МГН, который включает следующие элементы: прибытие к началу маршрута на общественном или индивидуальном транспорте; ориентация на участке начала (завершения) маршрута, получение информации о структуре и содержании маршрута (на специальных стендах), принятие решения о направлении движения; целенаправленное движение по маршруту с посещением интересующих (доступных для МГН) объектов общественного обслуживания, рекреаций; кратковременный отдых по ходу движения на специально

оборудованных площадках, расположенных на расстоянии до 200 м друг от друга.

Сценарий маршрута предполагает возможность возврата с любой его точки и совершение «петлеобразных» прогулочных проходов, например по территории сада им. Т.Г. Шевченко или сквера Победы. Предусмотрены также проходы (проезды для колясочников) на улицы, планировочно связанные с основным маршрутом, при условии их адаптации для потребностей МГН. Таким образом, в структуре маршрута реализуются такие важные качества городской среды как ее разнообразие и наличие свободы выбора.

Большое значение в сдержании сценария маршрута имеет его информационная насыщенность, которая обеспечивается условиями визуального восприятия исторической среды ул. Сумской. Здесь важно учесть освещенность улицы в разное время суток и обеспечить возможность ее перехода, а также особенности восприятия окружающей среды МГН.

Коммуникативные качества городской среды реализуются в ходе движения по маршруту благодаря наличию на нем многочисленных рекреационных участков и объектов общественного питания, доступных для маломобильных групп населения.

В настоящее время завершаются работы первой очереди формирования маршрута для МГН в структуре пешеходного пространства ул. Сумской. Реализация проектных предложений значительно повысит уровень гуманизации города в целом; обеспечит прирост «дружелюбности» городской среды для всех ее пользователей; создаст условия для повышения социальной активности маломобильных групп населения, их интеграции в харьковскую территориальную громаду.

Дальнейшее совершенствование градостроительного пространства в направлении формирования безбарьерной архитектурной среды существенно повысит комфортность города не только для его жителей, но и для многочисленных гостей.



*Гуманітарні аспекти функціонування та розвитку містобудівних об'єктів в умовах міжнародної інтеграції*

УДК 72.01

**С. А. ШУБОВИЧ**, д-р архит., проф.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

**ИГРОВАЯ СТРУКТУРА КАК ГУМАНИТАРНЫЙ КРИТЕРИЙ  
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПОЗИЦИИ**

Свобода – главная гуманитарная ценность для человека. Обретению свободы посвящены важнейшие произведения искусства и архитектуры. Свобода невозможна без духовности. Духовность – неотъемлемая категория гуманизма - предполагает, прежде всего, свободу человека в его мыслях и деятельности, свободу в возможности реализовать свои личностные качества. Игровая ситуация максимально располагает к такой свободе, поскольку снимает ограничивающие рамки, вводя принцип условности. «Игра делает человека свободным» определял Ф. Шиллер. Однако в современном мире игра - излишество. Й. Хейзинга пишет: «С точки зрения детерминированно мыслимого мира, мира сплошного взаимодействия сил, игра есть в самом полном смысле слова «superabundans» («излишество», «избыток»). Только с вмешательством духа, снимающего эту всеобщую детерминированность, наличие игры делается возможным, мыслимым, постижимым»[1, с. 11-12].

Исследование проблемы игры как духовно мыслимой деятельности актуализирует духовную сущность архитектуры. Осознание игры как духовной деятельности позволяет архитектору выйти за узкоутилитарные рамки и понять свою профессию как такую, которая способна одухотворить среду и поднять уровень жизни человека в искусственном окружении на достойный уровень.

Архитектурная композиция рассматривает архитектуру как двуединый процесс: как формирование определенной утилитарно необходимой среды и

как наделение этой среды художественно-эстетическими качествами. Последнее позволяет говорить об игровых качествах архитектуры.

По Л.Т. Ретюнских структура игры включает играющего, играемое и игровой объект (игрушку) [2]. В архитектуре играющего можно трактовать как создающего (автор) или воспринимающего (зритель) художественный объект архитектуры. Игрушкой (игровым объектом) служит масса и пространство, т.е. то, что составляет основу языка архитектуры. Играемым (предметом игры) является моделируемая игрой действительность. Эта действительность на уровне художественного текста реализуется в метафоре, познаваемой через разгадывание загадки. Игровым в метафоре-разгадке является лежащий в ее основе принцип «удвоения мира» [1, с. 36]. преобразующий первичную информацию об объекте в нечто большее.

Игровые структуры наглядно присутствуют в исторической среде города, имманентно включающей в себя загадку, которая стимулирует интерес и выводит городскую структуру на художественный уровень. Наблюдаемая в исторической среде повторяемость некоего композиционного принципа служит упорядочиванию, которое познается через разгадку (узнавание) общего принципа в разнообразных модификациях. Разгадка (узнавание) как усложняющий компонент – это главный фактор художественного интереса, вызываемого сложной исторической средой города. Архитектурно ценные объекты, памятники архитектуры зачастую служат в этой среде своего рода опорными точками, отмечающими наиболее важные узлы среды, служащие ее метафоризации.

Метафора, сформированная загадкой среды, способна перевести информацию о конкретной архитектурной форме и ее функции в социально и художественно значимую модель-символ действительности на духовном уровне.

#### Список источников

1. Хейзинга Й. Homo ludens. В тени завтрашнего дня.- М.: Изд. группа «Прогресс», «Прогресс-Академия», 1992. – 464 с.

УДК 72:111.852

**Г. О. ОСИЧЕНКО**, канд. арх.,

*Полтавський національний технічний університет імені Ю. Кондратюка*

E-mail: Galao-08@rambler.ru

## **ІСНУЮЧІ ПАРАДИГМИ В ДОСЛІДЖЕННЯХ ЕСТЕТИЧНИХ ЯКОСТЕЙ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА**

Проблема дегуманізації міського середовища постає однією з основних проблем сучасного містобудування, що визначає актуальність досліджень з визначення естетичних якостей міського середовища, які забезпечують позитивний емоційний контакт, єдність людини і міського середовища. Узанальнюючи існуючі дослідження слід виділити такі методологічні парадигми вивчення естетичних якостей об'єктів: *експертні парадигми, парадигми естетичних вподобань та інтераціоналістська парадигми*. В кожній з парадигм використовуються свої методи, принципи досліджень.

В *експертній парадигмі* оцінка проводиться експертами з використанням кількісних і якісних методів. Вона характеризується опорою на накопичені знання в науці і професійні норми, але відрізняється загальністю, «безадресністю» споживача цього середовища. Ця парадигма найбільш поширена в архітектурі і містобудуванні, вона покладена також в основу об'єктно-орієнтованих досліджень. В ній простежується декілька базових положень, на яких будується вся подальша теорія: 1) вважається, що естетичні властивості є фізичними атрибутами об'єктів; 2) перелік естетичних якостей оснований на припущеннях експертів; 3) припущення експертів базуються на досягненнях певної науки; 4) вважається, що оцінки експертів співпадають з громадською думкою внаслідок естетичних цінностей, що укорінилися в культурі. В цілому головною проблемою цієї парадигми, що не завжди чітко

проступає в окремих дослідженнях, стає проблема формування системи цінностей містобудування, в тому числі і естетичних. Також узагальненість споживача призводить у крайніх проявах до його повного ігнорування та диктату проектувальника. В *парадигмі естетичних вподобань* перелік естетичних властивостей визначається тестуванням широкої громадськості, що дозволяє відслідковувати, коригувати і доповнювати перелік естетичних якостей. Тим самим створюються підстави для врахування інтересів споживачів міського середовища. Ця парадигма слабо використовується в містобудуванні, вона притаманна більше дослідженням з психології. Останні зосереджені на пошуках суб'єктних факторів естетичної оцінки об'єктів, індивідуальних відмінностей в естетичних вподобаннях людей, вивченні впливу окремих ознак на людину.

Поєднуючий характер між експертною і парадигмою естетичних вподобань може носити *інтераціоналістська парадигма*, в якій перелік естетичних якостей визначається опитуванням широкої громадськості з одночасною експертною оцінкою професіоналів, що дозволяє поєднати переваги двох парадигм. Естетичні якості міського середовища вивчаються у взаємозв'язку з суб'єктом, чим закладається охоронне (екологічне) ставлення до індивіда та його світу, що відповідає сучасній концепції толерантності та «слабкій» установці проектної свідомості. Автором в дослідженнях була застосована інтераціоналістська парадигма [1,2]. Це дозволило визначити закономірності естетичного сприйняття міського середовища, взаємодію множини факторів оцінки між собою, особливості естетичної оцінки різних вікових груп людей [2].

#### Список источников

- 1.Осыченко Г.О.Классификация эстетических качеств городской среды. - Новый университет. Серия: Технические науки. - 2014. - № 3-4.- Йошкар- Ола: ООО Колоквиум, 2014.- с. 28-34.
- 2.Osychenko G. A. Aesthetic perception of city streets by different age groups of people. // Proceedings I.6 th International scientific conference “Architecture, civil engineering – modernity”. Part I. Architecture/ Варненски Свободен Университет «Черноризец Храбър». – ИК «Гоа Принт» - Варна, 2013. – р.450-459.

УДК 711.57+727.7

**Б.С. ПОСАЦЬКИЙ**, канд. арх.,

*Національний університет «Львівська політехніка»*

E-mail: posatsky@i.ua

## **УРБАНІСТИЧНІ КОНЦЕПЦІЇ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО КУЛЬТУРНОГО ПРОСТОРУ (на прикладі Львова)**

Урбаністична складова культури – це поєднання містобудівних та архітектурних форм різних культур, які співіснують у місті, особливо великому. На зламі ХХ- ХХІ ст. в архітектурі набула розповсюдження тенденція універсалізації форм, обумовлена доступністю глобальних будівельних технологій з переважним використанням металу і скла. Натомість містобудування універсалізується в меншій мірі, оскільки тут виразніше зберігається вплив історичних, географічних та соціально-культурних чинників.

Водночас слід наголосити, що сьогодні у багатьох країнах особлива увага надається розширенню міського культурного простору шляхом формування комплексів і значних об'єктів культурного призначення. Прикладами можуть служити місто культури Галісія в Іспанії, музей Акрополю в Афінах, культурний осередок на острові Саадіят в ОАЕ та ін.

Якщо мова йде про Львів, то культурне значення простору міста особливо зросло на початку ХХІ ст. Набуття Україною незалежності сприяло розвитку національної культури у сенсі усунення жорстких комуністичних ідеологічних обмежень радянського часу. Українці після довгої перерви стали як би наново відкривати свою історію та мистецтво, особливо це стосується творчості ХХ ст. Можливість вільного в'їзду в Україну та близькість Львова до кордону ЄС сприяли зростанню зацікавлення унікальною історико-архітектурною спадщиною та мистецькими музейними збірками численних іноземних туристів, число яких щорічно зростає на 15 – 20 %. І нині очевидно, що можливості експонування культурної спадщини у місті вичерпуються,

особливо це стосується музейних збірок. У місті немає сучасних виставкових об'єктів, де можна було би проводити масштабні культурні заходи, наприклад, щорічний Форум книговидавців, щорічний Тиждень моди, виставки сучасних скульптур та просторових інсталяцій, вистави під відкритим небом тощо.

Стає очевидною необхідність територіального розширення культурної функції у Львові, створення культурних осередків нового типу. Впродовж другої половини ХХ ст. першим на це звернув увагу архітектор Я. Новаківський, розробивши у 1969 р. концептуальний проект формування у центральній частині міста великого культурного осередку, у склад якого включалися два музеї та дві бібліотеки, територіально поєднані культурно-ландшафтним комплексом Цитадель. Пропонувалося будівництво нових виставкових залів, спорудження відкритих виставкових майданчиків, ревіталізація історичних будівель оборонної архітектури львівської цитаделі ХІХ ст. Реальним кроком втілення концепції Я.Новаківського можна вважати будівництво Палацу мистецтв у центрі міста, завершене у 1995 р.

Водночас, необхідно зауважити, що сьогодні в просторових умовах центральної частини Львова немає сенсу надалі розвивати подібні громадські комплекси, які будуть генерувати значні потоки транспортного і пішохідного руху на критично перевантажених таким рухом вулицях.

Виходячи з цього, вважаємо доцільним розглянути урбаністичні можливості формування нових культурних осередків на підставі поліцентричної просторової моделі з використанням сформованих вузлів громадської активності у серединній та периферійній зонах Львова. До таких вузлів, в першу чергу, відносяться територія на перетині магістральних вулиць Личаківської і Пасічної на межі центральної та серединної зони (східний сектор) і територія біля стадіону Львів-Арена на периферії південного сектору міста.

Місце перетину вулиць Личаківської і Пасічної розглядалося як територія формування східного підцентру у поліцентричній системі загальноміського центру Львова у проекті детального планування центру міста у 1970 р., ця

функція зберігалася у генеральних планах 1993 р. і 2010 р. Сьогодні на території розташовані недіючі підприємства, аварійні малоповерхові житлові будинки та тимчасові споруди торгівлі.

Територія біля стадіону Львів-Арена характерна різноманітним ландшафтом, значною площею (понад 200 га), вигідними транспортними зв'язками з іншими містами України та зарубіжними країнами (розташування біля кільцевої автодороги). Відсутність історичних просторових обмежень дозволяє формувати тут великомасштабні ландшафтно-урбаністичні та архітектурні композиції з можливістю перспективного розвитку виставкових та музейних функцій і збагачення таким чином культурного простору Львова.

УДК 72.01

**О.С.СОЛОВЬЕВА**, канд. искусствоведения, доцент

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **ПРОСТРАНСТВЕННЫЙ ДИЗАЙН КАК ПРЕДПОСЫЛКА УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СТРУКТУРЫ ГОРОДА**

Развитие города является устойчивым, если удовлетворяются текущие потребности жителя и не причиняется вред будущим поколениям. Существующая модель развития индустриального общества исчерпывает себя, и, чтобы выжить, человечеству необходимо создать новую модель устойчивого развития, то есть гарантированный постепенный рост качества проживания и развития личности.

Возникает ряд задач повышения экологической, социально-экономической, культурной деятельности человека.

Архитектура, как интегральная дисциплина, включает в себя все эти виды деятельности. В то же время, она имеет свою специфику, заключающуюся в создании высокого эстетического уровня среды проживания. Как отмечал К. Линч, формирование или переформирование (развитие) окружения заключается

в создании структурированной городской среды, согласно ее составляющим элементам – путям, границам, районам, узлам, ориентирам, масштабности. Исследования городской пространственной структуры в контексте предпроектного анализа являются ключевыми для полноценного и оптимального принятия архитектурного решения. В границах данной проблемы имеют место исследования архитекторов З. Яргиной, А. Рябушина, К. Дворжака, Ю. Бочарова, М. Деминова и других.

Рассматривая городскую структуру как многоуровневую пространственную систему, можно утверждать, что она представляет собой масштабную иерархию, развивающуюся от крупных пространств (площади города, большие общественно-культурные пространства) – к более мелким (общественные пространства центров жилых районов, микрорайонов, отдельных архитектурных объектов, дворы жилых групп, парковые площади и т.д.).

Сегодня является актуальной необходимость создания для человека «личных», масштабных ему пространств, обладающих, в том числе, высокой эстетической ценностью.

Именно этот человеческий пространственный масштабный уровень зачастую бывает недостаточно учтенным в проектировании городской среды.

И именно этот масштаб пространства несет максимальную содержательную информационную нагрузку, решаемую архитектурным дизайном среды, в таких аспектах, как функционально-эргономический, технический, образно-эстетический.

Таким образом, пространственный дизайн является органической частью архитектурной структуры в достижении устойчивого развития городской среды.



## **ПРОБЛЕМА «ИНТЕРЕСНОГО» В СОВРЕМЕННОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ**

Городская среда – емкий эстетический объект, который в процессе каждодневной деятельности человека эмоционально воздействует на него. Поэтому комфортность городской среды важно рассматривать не только с позиции функционального комфорта, но и как синтезирующее эстетическое начало. Эстетическое, т.е. чувственное восприятие архитектурной среды города – актуальная проблема в которой акцент на «интересное» позволяет раскрыть специфические моменты ее восприятия. Именно с этой категории, практически неисследованной, начинается внимание человека к тому или иному архитектурному объекту.

Как говорил Аристотель, всякое познание начинается с удивления. Нечто поражает наш разум, изумляет нас, то есть выводит из привычного состояния ума и тем самым ведет от вопросов мелких, бытовых, к более сложным, а затем и к вопросам вселенским, метафизическим [1]. Смысл «интересного» Я. Голосовкер видит в следующем: «Интересное - как любопытное, необычное, необычайное, небывалое, - как нечто новое, оригинальное, удивительное, сверхъестественное, чудесное, — «интересное» - как все, что сверх нормы» Я. Голосовкер акцентирует внимание на интеллектуальном приоритете «интересного». Он пишет об интеллектуальной чувственности, «когда смыслообраз воображения - в искусстве или философии - возбуждает и заинтересовывает нашу интеллектуальную чувственность» [2, с.226].

В современной архитектурной среде, ориентированной скорее на информативность чем на чувственность, смыслодержание является актуальной проблемой. Очень часто современные городские пространства

предстают перед жителем однообразными, легко прогнозируемыми, т.е. неинтересными. С другой стороны, неинтересными они предстают из-за сложности их восприятия, в силу перенасыщенности «модными» формами. Однако недостаток или перенасыщенность достоверной информацией еще не является критерием интересного. Требуется некий парадокс - информация другого рода.

Архитектура как вид искусства призвана являть воплощение многопланового смысла реальности, которое в художественных образах передается как «вибрация смысла, как многомыслие, передающее многоплановость замысла» [2].

В приложении к эстетике городской среды можно рассуждать о некоем сюжете и его развитии во времени с последовательным увеличением напряжения (образно - борьбой жизни и смерти). Я. Голосовкер выделяет узловые - содержательные моменты текста как формирующие смыслообраз, ответственный за «интересное» в сюжете.

Подобным вибрациями обладают в городе исторические улицы с их сложными архитектурными напластованиями. Там, где смыслообразная структура, заложенная в прошлом, пока еще сохраняется городские пространства остаются интересными, требующими вчувствования в его скрытые смыслы. Современная же среда требует разработки средств улучшения градостроительной планировки и создание их смыслообразной структуры для усиления интереса к ней и тем повышая гуманитарный статус среды в восприятии ее зрителем.

#### Список источников

1. Эпштейн, М. «Интересное» как категория культуры. Интернет-ресурс <http://postnauka.ru/faq/7794>
2. Голосовкер, Я.Э. Избранное. Логика мифа. Я.Э. Голосовкер / М.; СПб.: Центр гуманитарных инициатив, 2010. – 496 с.

## **КОМПОЗИЦИОННАЯ РОЛЬ ПРОСТРАНСТВЕННЫХ ГРАНИЦ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ОБЪЕКТОВ В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

Ключевой задачей архитектуры является организация пространства для процессов человеческой деятельности. Человек оценивает мир визуально, сопоставляя его свойства: плоскостность, объемность, глубину и свое положение по отношению к части этого мира: внутреннее или внешнее. В первую очередь воспринимаются размеры и форма ограничения пространства. Впечатление замкнутости создается психологически за счет наблюдения ограждающих объектов. Основной признак пространства - это граница, «граница жизни и смерти, граница чести и бесчестия» [4, с.133]. Таким образом, ощущать пространство означает иметь чувство дистанции и границы.

Исследование композиционной роли «границ» в архитектуре, является актуальным, поскольку границы служат существенным организующим фактором пространства, они являются неотъемлемой частью образа, формируемого в сознании человека. Функцией границы является только разграничение, в то время как её образ имеет множество интерпретаций - перегородка, связка, переход, порог и т.д. Таким образом, граница является чем-то большим, чем просто сильный барьер, это скорее «шов», вдоль которой прочно соединяются два пространства. Следовательно, возникает проблема, несоответствия функции и образа «границ» в архитектуре. Целью данного исследования является выявление и обоснование композиционных принципов действия ограничивающих пространственных структур в архитектуре через выявление эстетико-эмоциональных аспектов их восприятия.

Понятие "границ" рассматривали в своих работах такие теоретики архитектуры как К. Линч, А. Гутнов, В. Глазычев, С. Шубович, Б. Успенский, О. Явейн. А. Гутнов выделяет два принципиально отличных метода организации открытого архитектурного пространства. Первый – создание замкнутого пространства в обрамлении архитектурных сооружений, выгораживание пространства посредством расстановки сооружений, другой способ – постанова здания-монумента, создающего вокруг себя специфическое пространственное поле, границы зоны активного влияния [1, с.280]. К. Линч отмечает амбивалентность границы, то есть указывает, что она является не только барьером, а скорее «швом», который соединяет участки города [2, с.51]. Б. А. Успенский отмечает, что границы позволяют выделить произведение искусства из обыденности; ликвидация границ делает произведение искусства доступнее, но и ведет к снижению его образа. «Для того чтобы увидеть мир знаковым, необходимо прежде всего обозначить границы, именно границы и создают изображение» [3, с.181].

Границы служат организующим фактором пространства. Непрерывность границы или поверхности, близость частей между собой, повторность ритмических интервалов, сходство, однородность или гармоническая упорядоченность - эти качества облегчают восприятие сложного пространства. Границами могут выступать: городская застройка, линейный парк, бульвар, ограда, перепады рельефа, границы сред, малые архитектурные формы - эти элементы способствуют "считыванию" характера границ человеком подсознательно и идентифицированию пространства на интуитивном уровне.

Границы служат не только значительным организующим фактором пространства, но они также являются неотъемлемой частью образа, создаваемого в сознании человека, что влияет на оценку комфортности того или иного пространства.

#### Список источников

1. Гутнов А. Э. Мир архитектуры: Язык архитектуры [Текст] / А. Э. Гутнов. - М.: Мол. Гвардия, 1985. - 351 с.

2. Линч К. Образ города [Текст] / К. Линч. - М.: Стройиздат, 1982. - 328 с., - Перевод изд.: The Image of the City / Kevin Lynch. - The M. I. T. Press.
3. Успенский Б. А. Поэтика композиции [Текст] / Б. А. Успенский. - М.: Искусство, 1970. - 225 с.
4. Шубович С. А. Мифопоэтический феномен архитектурной среды [Текст] / С. А. Шубович. - Х.: ХНАГХ, 2012. - 177с.

УДК 72.01.

**А. Л. ТРИЗНА**, студентка, **Г. Л. КОПТЕВА**, канд. архит., доцент.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: trizna.alena@mail.ru

## **ФОРМИРОВАНИЕ ДРАМАТУРГИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ**

Драматургия - построение сюжета с помощью художественно-композиционных средств. В архитектуре, драматургическая среда понимается, как пульсация ,моделирование пространств.

Город является архитектурным феноменом, произведением строительного искусства, представляет собой социокультурное образование, заполненное различными формами жизнедеятельности людей.

Сегодня мы живем в урбанизированном мире. Интенсивное развитие города усложняет его образ. Города меняются, приобретая новый статус, в связи с этим возникают новые образные и символические качества их архитектурно-пространственной среды. Однако из-за влияния множества различных факторов в архитектуре города нередко возникают несоответствия между задуманным образом архитектурного произведения на уровне проекта и конечным художественным результатом.

Закономерности драматургического сюжета и принципы построения драматургии архитектурного сюжета в городской среде рассматривали Е.Беляева, И.А.Алферов, В.Л.Антонов, А.Г.Раппапорт, А.Ф.Лосев, Ю.М.Лотман.

Цель данной работы - обоснование принципов построения драматургии архитектурного сюжета. Изучение градостроительной и архитектурной формы

специальным анализом драматургии архитектурной композиции, т.е. рассмотреть архитектурные массы и пространства с точки зрения их возможного драматургического толкования.

В результате проделанной работы было выявлено то, что драма - это законченное действие, имеющее свой объем и состоит из трех основных частей: **начало, или завязка – середина**, содержащая перипетию – **конец**, или катастрофа, т. е. **развязка**. В свою очередь композиционное целое - это образная «драматическая ситуация, а ее части - своего рода архитектурные «характеры». Построение композиции городской среды должно происходить путем пространственного моделирования по ходу движения за счет закономерной градации эмоционального по принципу сценарного моделирования, подсказанной технологией театрального искусства. В театре, как и в среде, источником развития "сюжета" является конфликт начал, противоборствующих внутри сюжетной "интриги" .

Восприятие города происходит в движении, за счет последовательной и взаимосвязанной смене пространственных впечатлений, формирующих эстетическое представление человека о городской среде.

Таким образом городской образ жизни и свойственное ему восприятие окружающей среды сделали актуальными для архитектурной теории категории сложности, противоречивости и разнообразия. Драматургический подход выражает стремление конкретизировать и развернуть композиционные категории и придать им более живое, очеловеченное содержание.

#### Список источников

1. Линч К. Образ города : Пер. с англ. В.Л.Глазычева /под ред. А.В.Иконникова. – М.: Стройиздат, 1982. – 328 с
2. Беляева Е.Л. Архитектурно-пространственная среда города как объект зрительного восприятия. – М.: Стройиздат, 1977. – 127 с
3. Алферов И.А., Антонов В.Л., Любарский Р.Э. Формирование городской среды. – М.: Стройиздат, 1977. – 104 с

## **ПРОБЛЕМА СМЫСЛА В ЛАНДШАФТНО-АРХИТЕКТУРНОЙ КОМПОЗИЦИИ СИЛУЭТА СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА**

Среди актуальных проблем современной теории архитектуры следует выделить проблему смыслообразования, продолжающую актуальные в XX веке проблемы формообразования. В то же время в самом архитектурном формообразовании есть устоявшийся момент, духовно обращенный к человеку. Архитектура творится в ландшафте, и ландшафт передает ей свои образные качества. А образность природного ландшафта напрямую связана с чувствами человека, с его генотипом, его представлениями об эстетике.

В связи с этим актуализируются проблемы смысловой взаимосвязи природного ландшафта и архитектурных построений. Довольно узкую, но, возможно, наиболее яркую сферу взаимосвязей ландшафта и архитектуры представляет силуэт города и городского ансамбля.

Решением проблемы формирования и генезиса архитектурно-ландшафтных структур занимались архитекторы и исследователи с древности и до наших дней. Архитектурный силуэт носитель наиболее насыщенной части общей «визуальной информации» об архитектурной форме, целостность которой человек способен угадывать по отдельным признакам. Исследователями отмечается, что контурные линии рисунка силуэта уже в своем «начертании» несут информацию. Ландшафт определяет «концепцию города», являясь структурообразующим фактором, его композицию и силуэт, являясь элементом художественного воздействия. Силуэтные линии природных форм, подсказывают решение архитектурного силуэта, а усложнение силуэта и их связи с ландшафтом становится условием усиления образной характеристики архитектурной среды.

Силуэт города это граница («skyline» - небесная линия) зрительно отделяющая пространство неба от пространства земли, состоящий из двух частей, где верхняя часть – «тело» города (природа вторая), а нижняя – ландшафт (основание, природа первая). Смысл архитектуры в том, чтобы линию ландшафта, часто условно изображаемую горизонтально, подхватить, подчеркнуть и проявить ее смысл через начертание линии силуэта («тела») города. Архитектурную структуру ландшафта принято рассматривать через его элементы: складки местности, водоемы, растительность, существующие строения и образуемые ими ландшафтно-архитектурные взаимоотношения.

Образно-выразительная роль ландшафта связана с игрой верхней линии силуэта относительно нижней, а тема этой игры превращает восприятие человека в некое ситуативное событие, где смыслы не заложены изначально, а возникают вследствие коммуникативной ситуации. В этой игре, связанные с восприятием силуэта смыслы, привносимые в ландшафт и силуэт, не вычлениваются, а оппонируют представлению о знаке. Считывание смысла получается, если только архитектурные формы становятся одной из функций коммуникативной ситуации и происходит оплотнение смысла до формы.

В рамках особенностей зрительного восприятия силуэта и эмоционально-образного видения окружающего мира в целом главными ландшафтными оппозициями являются небо и земля. Наиболее упоминаемые, а, следовательно, смыслообразующие элементы ландшафта, - это горы, холмы и просто возвышенности. Эти формы, несущие семантику неба-блага генетически приняты человеком как метафоры возвышенно-сакрального мира.

Смысловую и образную роль архитектуры сегодня часто заменяют, функциональными, экономическими, типологическими и т. п. факторами. Архитекторы стали забывать о сути архитектурной профессии, которая состоит в том, чтобы совокупность разных факторов объединить в единое образное и смысловое начертание, которое соединит материальное окружение человека (город), с человеческой культурой. Смысл архитектуры состоит именно в ее образном построении, насыщенном человеческой культурой и таким образом



наполненным человеческими свойствами. Так архитектурная форма, как композиционная модель, становится элементом культурной коммуникации.

УДК 72.01

**Л. С. МАРТЫШОВА**, канд. архит., доцент, **Д. А. СТОЙКОВА**, студентка

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: stoikova.daryna@gmail.com

## **СЕМАНТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРНОГО ОБРАЗА СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА.**

### **Актуальность исследования.**

Конец 20-го, начало 21-го века отличается, по мнению, многих исследователей, текущим кризисом в стилистике и образности современной архитектуры; разрушением системы прямой и обратной связи объекта архитектуры с потребителем; потерей современной архитектурой традиционных знаков-символов. И обуславливается присущей нынешнему времени негативной тенденцией блуждающей в среде архитекторов и градостроителей – обособленность от существующих реалий, а также отделение от внешней среды.

**Целью исследования является** выявление семантических закономерностей и механизмов восприятия архитектурной среды пространства современного города. Городская среда как феномен культуры представляет собой наслоения сообщений, содержащих в себе определенную информацию. Поэтому в городской культуре мы находим не только разные тексты, но и разные информационные языки, разные коды, необходимые для их адекватного прочтения. Городская среда представляет собой динамику смысловых потоков.

Символика города соотносит мифопоэтическую структуру со знаковой структурой и ставит в качестве важнейшего ее параметра – коммуникативность. Механизмом коммуникации семиотика называет язык или код, преобразуемый

в речь или сообщение [5]. Шубович С. А. отмечает, что код формируется как система знаков, выражаемых текстом [3].

Семантический подход к исследованию архитектурного образа города обусловлен коммуникативно-информационной сущностью архитектуры, поэтому в данной работе семантика выступает как метод исследования знаковых функций архитектуры. Таким образом, архитектурный образ среды города определяется как система зрительно воспринимаемых знаков, формирующих в сознании человека смысловую модель отражения объектов архитектурной среды.

Образ города и архитектурной среды складывается в сознании горожанина, жителя города, носителя эстетических и культурно антропологических нормативов и предпочтений, посредством определённых образов, символов и знаков. Человек же, воспринимая среду своего обитания, оказывает обратное воздействие на неё и во многом, влияя на процесс ее конструирования и структурирования. По мнению С.П. Гурина: «С одной стороны, город предстает как универсальный символ, архетип. А с другой, сам город является местом производства смыслов, создания и функционирования символов» [1].

В исследовании Ивановой С. А. *знаки городской семантики* разделены по композиционному качеству и характеру подачи информации:

-*знак-форма* – посредством формы объекта выявляет его принадлежность к архитектурной среде города;

-*знак-функция* – определяет назначение и принцип работы объекта в общей структуре элементов архитектурной среды города;

-*знак-символ* – представляет изобразительный или вербальный элемент городской семантики;

-*знак-цвет* - характеризует колористическое содержание архитектурной среды города;

-*знак-масштаб* – определяет соотношение габаритов и параметров элементов архитектурной среды города [2].

Восприятие архитектурной среды человеком происходит посредством стимулов, сгенерированных ею. Время, пространство, цвет, звук, свет, признаки и качества формы, характер и свойства формы – это стимулы среды, рождающие эстетическую реакцию. В. В. Шилин выделяет функциональные, эстетические, эмоциональные, информационные, экологические, технологические стимулы. По качеству воздействия на человека они могут выполнять активирующую, успокаивающую и нейтральную роль [4].

В процессе восприятия и прочтения архитектурной среды города стимулы воздействуют на различные органы чувств человека (зрение, слух, обоняние, осязание). Те в свою очередь создают ощущения и кинестетическую реакцию, в итоге активизируя мышление, воображение, логику и аналитику. У человека в процессе восприятия среды складываются образы-эталоны – архетипы среды. Образный язык – образ места у наблюдателя принимает типические характерные черты.

Таким образом, выделяют четыре основных этапа механизма восприятия системы значений: ориентация, поиск и обнаружение сигналов (признаков, смыслов); интерпретация – различение сигналов (признаков, смыслов), выявление отношений между признаками; идентификация сигналов (признаков, смыслов) – установление тождества значений; узнавание – опознавание сигналов (признаков, смыслов) – соотнесение поступающих сигналов с заданной системой эталонов (признаков) с последующим их декодированием.

**Выводы.** Таким образом, построения четких семантических особенностей и связей в архитектурной среде влияет как на адекватность восприятия образа города в целом, так и на построение особого масштаба, выражающего отличительные характеристики современного города. Только рассмотрение пространств города в комплексе различных акцентуаций архитектурного языка способно уберечь от обеднения лексики культурного наследия, оставляемое нами следующим поколениям.

#### Список источников

1. Гурин С.П. Образ города в культуре : метафизические и мистические аспекты [Электронный ресурс]. URL: [http://www.comk.ru/HTML/gurin\\_doc.htm](http://www.comk.ru/HTML/gurin_doc.htm).
2. Иванова О. А. Семиотический аспект формирования архитектурной среды столичного города [Электронный ресурс] / О.А. Иванова // Архитектон. - 2007. – № 17. [Электронный ресурс]. URL: [http://archvuz.ru/magazine/Numbers/2007\\_1/cont.html](http://archvuz.ru/magazine/Numbers/2007_1/cont.html).
3. Шубович С. А. Мифопоэтический феномен архитектурной среды: монография / С. А. Шубович; Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва. – Х.: ХНАГХ, 2012. – 177 с.
4. Шилин В. В. Архитектура и психология. Краткий конспект лекций. – Н.Новгород: Нижегород. гос. архит.-строит. ун-т, 2011. – 66 с.
5. Эко У. Отсутствующая структура. Введение в семиологию. - СПб: ТОО ТК «Петрополис», 1998. - С.75.

УДК 72.01

**О. М. ДУДКА**, канд. арх., доцент

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: [dudkaelena.kh@yandex.ua](mailto:dudkaelena.kh@yandex.ua)

### **РОЗВИТОК ФОРМОТВОРЕННЯ ЯК ОСНОВНИЙ ЗМІСТ КОНКУРСНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Практика проведення творчих конкурсів є цікавим явищем в історії архітектури, де розвиток архітектурного процесу є найбільш наочним, оскільки кожне конкурсне змагання передбачає вибір серед великої кількості проектних варіантів. Вибір цей здійснювали не тільки архітектори, а й представники архітектурних об'єднань, організацій, спілок, які своїм сформованим груповим авторитетом визначали ідеологію цілого періоду та розвиток формотворення в архітектурі [1,3,4].

Конкурси як процес пошуку нового рішення виникають тоді, коли для вирішення будь-якої творчої задачі або ситуації в архітектурно-містобудівній діяльності відсутні аналоги, зразки чи прототипи. Творчі конкурсні змагання влаштовують також для необхідності одержання більш широкого спектру варіантних рішень або коли потребується створення дійсно нових нестандартних творчих рішень, ідей, концепцій в архітектурі та містобудуванні.

Важливо, що архітектурні конкурси, які мають власні засоби, задачі й мету та особливі принципи, прийоми й методи організації, значно впливають на взаємозалежність між практичним досвідом проведення конкурсів і теоретичним надбанням у вигляді генерування конкурсних ідей. Активізація конкурсної діяльності чергувалась з пасивними періодами її розвитку. В результаті періоду активізації конкурсної практики виникало зародження й розвиток новітніх прогресивних архітектурних рухів, стилів, форм тощо. Саме з періодами активізації конкурсного проектування пов'язано й формування та розвиток національних і регіональних архітектурних рухів, а також виникнення творчих колективів, об'єднань, спілок і пошукових експериментальних груп.

Особливістю сучасних творчих конкурсів є перенесення акценту в конкурсній справі з вирішення повсякденних практичних проблем на пошук прогресивних архітектурно-містобудівних концепцій, нових методів розробки й генерації цих концепцій, їх відображенню в архітектурних формах, стильових ознаках та закономірностях сучасного розвитку архітектурної теорії і практики.

Слід зазначити, що роль і місце архітектурної спадщини 1920-1930-х років є важливим моментом в розвитку архітектурного формотворення, а конкурсні змагання були одним з важливіших факторів його розвитку. Більш того, саме з конкурсними проектами (реалізованими й нереалізованими, паперовими й концептуальними) пов'язані найбільш показові, з точки зору формотворення в архітектурі, приклади радянської авангардної архітектури [2].

Спираючись на численні наукові публікації визнаного дослідника радянської архітектури 1920-1930-х років С.О. Хан-Магомедова та детально аналізуючи архітектурну спадщину зазначеного періоду, визначено її великий вплив на розвиток, становлення та формоутворення світової архітектури ХХ ст.

Процес активізації конкурсного проектування супроводжувався широким впровадженням конкурсних форм в систему архітектурної освіти, як, наприклад в Японії, де участь студентів у конкурсах є обов'язковою умовою навчання. Засвідчують це й успіхи вітчизняної архітектурної молоді, яка брала участь в багатьох міжнародних архітектурних конкурсах.

Практика проведення творчих конкурсів як передумова забезпечення високого рівня проектування та розробки новітніх архітектурних форм сприяла виникненню нових форм і підходів до створення будь-яких будівель і споруд.

#### Список источников

1. Кодин В.А. Роль архитектурных конкурсов в развитии архитектурной теории и практики – „Зб.наук.праць” вип.7 – Одеса.,2007.-268с.
2. Дудка О. М. Архітектурні конкурси як засіб пошуку нових рішень та їх вплив на формування новітніх архітектурних ідей / О. М. Дудка // Коммунальное хозяйство городов : науч.-техн. сб. – К. : Техніка, 2011. – Вип. 99. – С. 539 – 544.
3. Хан-Магомедов С. О. Конструктивизм – концепция формообразования. / С. О. Хан-Магомедов. – М. : Стройиздат, 2003. – 576 с.
4. Юзбашев В. Г. Конкурс: инструкция [Электронный ресурс] / В. Г. Юзбашев // Архитектурный вестник. – 2007. – № 1(94). – Режим доступа к журналу : <http://archvestnik.ru/ru/magazine/894>.

УДК 72.03

**Л. В. ДРЁМОВА**, ст. преподаватель

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **ПРОЦЕСС ПОСТОЯННОГО САМОПОЗНАНИЯ ЧЕЛОВЕКА ЧЕРЕЗ ФЕНОМЕН ГОРОДА**

В статье рассматривается феномен города как объект познания человеком на протяжении всей жизни, в зависимости от обстоятельств и временного фактора, освещаются вопросы возникновения городов и классификация городов.

Мир города, естественный для большинства из нас как неотъемлемая часть нашего существования, многолик и сложен. И зачастую мы, живя в нем всю жизнь, познаем его всю свою жизнь. И все время он преподносит нам новые впечатления о себе и раскрывает свои новые грани. Меняемся мы – меняется город. Город – может оставаться неизменным в своем архитектурном пространстве, как бы законсервированным при этом, старея, а может перестраиваться, разрастаться обновляясь. А мы переживаем все эти процессы, происходящие в нашем большом доме, и реагируем каждый по-своему.

Определение понятия города дается в рассуждениях А.Э. Гутнова и В.Л. Глазычева: «Строгие линии проспектов и уютные переулки, гигантские предприятия и тенистые парки, гранитные набережные и старые дворы! Никогда не утихающий шум транспорта и гулкие шаги одинокого прохожего. Светящиеся окна жилых домов и беспокойные огни рекламы. Сознание своей причастности к истории и щемящее чувство одиночества в толпе. Огромный, подавляющий и вдохновляющий своим многообразием мир, в котором мы живем. И в то же время уютный дом, который дает надежное убежище. И все это — город». [1]

Искусство строить города или градостроительство родилось в недрах архитектуры, многие до сих пор считают его просто разделом архитектуры. Не зная начал градостроительства, сегодня трудно, а то и невозможно разобраться в архитектуре, дать правильную оценку архитектурному сооружению и архитектурному пространству города в целом.

Архитектор воспринимает город не только как все горожане, но одновременно иначе, потому что умеет видеть в сегодняшнем облике городов и их прошлое, и их ближайшее будущее. Можно с допустимой уверенностью сказать, что архитектор чувствует организм города, его дыхание и развитие острее, а иногда, более осязательней, чем обычные горожане, пропуская удачу и ошибки в его формировании через свое сознание и свое понимание города.

Архитектура имеет двуединое содержание. Теоретики архитектуры всех времен и народов утверждали, что в зодчестве воедино переплетаются качественно различные материальные и духовные явления. Еще две тысячи лет назад римский теоретик Витрувий писал, что в архитектуре выступают в единстве «Прочность, польза и красота». [5]

Доктор архитектуры С.А. Шубович дает по этому поводу определение: «Архитектура, сочетающая в себе утилитарное и духовное, плохо укладывается в определительные рамки. Однако вряд ли кто-то будет возражать, что искусство архитектуры – это искусство, упорядочивающее пространство;

искусство, приводящее хаос в систему, удобную для пользования и понятную пользователю». [3]

Познание существования породило целое направление в философии XX века, известное как экзистенциализм или философию существования. Французский философ Жан-Поль Сартр говорил об экзистенциализме: «В любом случае мы можем сказать с самого начала, что под экзистенциализмом мы понимаем такое учение, которое делает возможной человеческую жизнь и которое, кроме того, утверждает, что всякая истина и всякое действие предполагают некоторую среду и человеческую субъективность». [2, с. 165] Жан-Поль Сартр утверждал: «Экзистенциализм в конечном итоге это созерцательная философия». [2]

«Каждое архитектурное сооружение – если только это настоящая архитектура – имеет свою неповторимую индивидуальность, свой характер, наподобие героя литературного произведения. А город можно сравнить с самим произведением – романом или пьесой, где сложно взаимодействуют десятки, сотни, а то и тысячи таких архитектурных «героев» [1].

Чтобы убедиться в этом, читателю проще всего проехать, а еще лучше прошагать пешком по своему городу – от центра до окраины. Простор центральных площадей с престижными зданиями и нарядными скверами сменяется толчеей нешироких, наполненных жизнью улиц старого города. Совсем иной будет последовательность впечатлений в новом городе, сформировавшемся всего несколько десятилетий назад. Или в небольшом университетском центре, курортном городке...

#### Список источников

1. Гутнов Алексей Эльбрусович, Глазычев Вячеслав Леонидович «Мир архитектуры» М.: «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ», 1990.
2. Сартр, Жан-Поль, Экзистенциализм – это гуманизм. / Сумерки богов. — М.: «Политиздат», 1989. с. 319–344.
3. Шубович С.А. Упорядоченные структуры в системе ценностей архитектурной среды города. / Город. Культура. Цивилизация. Интернет-конференция ХНАГХ, 2012.
4. <http://science-education.ru/104-6673>
5. <http://03design.ru/dekor/arhitektura/>
6. <http://buildings-up.ru/raznoe/3871>



## **ВИЗУАЛЬНО-СМЫСЛОВОЕ СОДЕРЖАНИЕ КАТЕГОРИИ «АРХИТЕКТУРНЫЙ ЛАНДШАФТ»**

Рассматривая архитектурную среду города как одно из средств массовой информации, следует обратить внимание на особенности ее визуального восприятия и дальнейшей интерпретации. Зрительное восприятие является главным источником информации об окружающей архитектурной среде. Город представляет собой систему видов, связанную в художественно-эстетическое целое – архитектурный ландшафт. Каждый вид, взятый отдельно, может рассматриваться как компонент целостного архитектурного ландшафта города, а также иметь собственные художественные, композиционные и др. качества, фиксирующие уникальность конкретной городской среды.

Согласно разработанной концепции «архитектурный ландшафт» включает в себя морфологическое и образное содержание, описывающие архитектурный вид как данность материальной реальности, а также феноменологическое и интерпретационное содержание, которое представляет собой эмоциональную оценку архитектурного ландшафта, и соответственно трактует вид (картину) как произведение искусства.

- Морфологическое строение видового кадра: силуэт, доминирующие элементы, масштабные соотношения, ритмические закономерности, светотень, положение в пространстве и т.д.
- Образ архитектурного ландшафта – отражение конкретной предметно-пространственной среды, воспринимаемой человеком как систему видовых кадров (либо единичных панорам), а также отражение связанных с этой средой мировоззрений, выраженное через единство противоположностей.

- Феноменология архитектурного ландшафта – чувственные ощущения, возникающие при его восприятии архитектурной среды.
- Интерпретация архитектурного ландшафта рассматривается с двух позиций – функциональное узнавание и художественная интерпретация.

На примере анализа архитектурных ландшафтов нескольких городов Украины и зарубежья в исследовании раскрыто визуально-смысловое содержания категории «архитектурный ландшафт». В соответствии с особенностями зрительного восприятия архитектурной среды, которое является процессом протяженным в пространстве и времени анализ архитектурного ландшафта следует проводить в двух вариантах – статическом и динамическом. Отдельные статические кадры, являющиеся знаковыми архитектурными видами городов, анализируются по вышеперечисленным параметрам.

Анализ архитектурного ландшафта в динамике проводится на основе ряда последовательно сменяющихся точек зрения и видовых кадров. Каждый вид такой последовательности, в связи с его кратковременностью, анализируется по принципу силуэтности как первого впечатления от вида. Кроме того проводится анализ характера смены этих кадров (ритмика смены открытых и замкнутых пространств, освещенных и затемненных участков и т.д.; плавный или резкий переход между акцентами), информативности видового ряда. Основываясь на этих параметрах можно описать морфологическое строение такого визуального ряда, а также его образные и феноменологические характеристики.

Изучение визуально-смыслового содержания категории «архитектурный ландшафт» связывает проблемы визуальной коммуникации архитектурной среды с ее смысловым наполнением, что является актуальным вопросом на сегодняшний день, поскольку как отмечает Д. Чинь, архитектура не только решает функциональные потребности, но и наделяет зрительные формы определенной осмысленностью.

УДК 721.012

С. – Р. А. ДУДКА, аспирантка

*Харьковская Государственная Академия Дизайна и Искусств*

E-mail: Designer-lana@mail.ru

## **АСПЕКТЫ ВЛИЯНИЯ ПРЕДМЕТНО - ПРОСТРАНСТВЕННОЙ СРЕДЫ НА ЧЕЛОВЕКА**

Известно, что в естественных условиях человек воспринимает действительность целостно, и влияние на нее в пределах одной формы, например цвета без предметного содержания или освещения без цвета, мыслим как абстракция. Реальное влияние всегда сопровождается переходом из одной формы в другую. «Будучи продуктом психического воздействия, психика одновременно является продуктом физического воздействия» [1, с.34]. Современная психология различает два уровня взаимодействия субъекта с объектом: сенсорный психофизиологический и перцептивный - психологический, отражающие качественно различные формы взаимодействия психики с внешней средой [2, с.91].

Сенсорный уровень воздействия начинается с приема внешнего импульса с рецепторов системы органов чувств и заканчивается образованием реакции в виде ощущений внешнего раздражителя. Сенсорный уровень восприятия рассматривается в чисто оптическом смысле, объективно принадлежит сетчатке глаза. Однако сенсорное кодирования еще не является восприятием в широком его понимании. Сенсорное ощущение - это такого рода информационные процессы, которые, испытывая специфические изменения, входят как необходимое звено в более сложные психологические акты восприятия, составляя их необходимую основу [2, с.38].

Поэтому, хотя нет восприятия без зрения, последнее не определяет существа эмоционально-эстетических процессов. Сенсорное кодирования в психологии считается к информационным процессом. Условный рассмотрение восприятия на сенсорном уровне взаимодействия человека с архитектурной

средой является методом исследования, позволяет абстрагироваться от внутреннего эмоционального состояния субъекта и перенести центр тяжести исследования в область объективных основ восприятия и закономерностей построения архитектурной среды- в область рассмотрения языка художественной выразительности архитектуры и структуры ее художественного образа.

Однако оценка визуальной значимости определяется не только тем, что видит глаз. Мозг может вносить в оценку некоторые субъективные факторы, сравнивая визуальные соотношения элементов данного объекта с аналогичными соотношениями, изученными в процессе накопления опыта. Отбор ощущений, их эффективные перекодировки и обратный процесс восприятия архитектурной среды может быть осуществлен только с активным участием центральной нервной системы на уровне целостного - перцептивного восприятия.

Перцептивный уровень является информационным процессом, «...в процессе восприятия имеет место кодирования и моделирования, но уже не сенсорное, физиологическое, а перцептивно-психологическое» [2, с.42]. Перцептивный уровень отражения среды (восприятие интерьера) начинается с внутренней переработки воспринятой информации. Будь-то ощущение света, цвета, пространственные или цветовые иллюзии, кинестетические реакции, взаимосвязь зрительного и осязательного ощущений и т.д., в духовные по природе реакции в виде восприятия, ассоциации, образа, представления, чувства и т.д. И заканчивается образованием целостного состояния психики - психологическим настроением личности.

Перцептивный уровень отражает образную и эстетическую характеристику окружающей среды. Зрительное восприятие и, в частности архитектуры, не является просто суммированием мгновенных ощущений, оно часто содержит такие детали, которых нет в данный момент на сетчатке глаза, но которые человек как бы видит на основе предыдущего опыта.

При анализе и оценке архитектурного пространства в его образном и смысловом восприятии, субъект рассматривается не просто как существо биологическое, но как существо социальное и историческое. Центр внимания в таком анализе переносится по объективным качествам пространства архитектуры и способа их восприятия на образно-эстетическую оценку. Последняя форма восприятия архитектурной среды является самой, как бы «равнодействующей» от самой структурной организации пространства, оптических условий его восприятия, учитывает потребность субъекта, состояние его внутренней готовности, его психологический настрой, включает весь личный и социальный опыт субъекта, зависит от времени восприятия и т.д. При целостном восприятии архитектурной среды (т.е. на психологическом уровне) участвуют представления, вкусы, идеалы личности и социальная оценка, влияя на конечный результат восприятия, который проявляется эмоционально в форме эстетического чувства: - «удовольствие» или «неудовольство». Системный подход позволяет провести условное расчленение точек зрения относительно взаимодействия субъекта с архитектурной средой в следующем порядке:

- Раскрыть объективные закономерности гармонизации архитектурно-пространственной среды с точки зрения различных композиционных приемов и применения средств художественной выразительности, то есть на уровне его оптического содержания: упорядоченность, соразмерность, подчиненность, повторение целого в его частях, равновесие, единство композиции и т.п.;

- Раскрыть влияние потребности, утилитарной или эстетической, побуждает целенаправленное или пассивное движение с учетом влияния субъективных образно-ассоциативных характеристик, внимания и психологической установки на формирование и восприятие художественного образа.

Процесс живого восприятия исключает разделение его на сенсорный и перцептивный уровень. Однако условный рассмотрение фактора восприятия с сенсорной и перцептивной точки зрения дает теоретическую предпосылку для

анализа взаимодействия архитектурной среды с субъектом на разном уровне. Объективно раскрывает восприятие содержания, и помогает дифференцировать различные группы задач, связанные с организацией интерьера и построением художественного образа.

Первое впечатление о предметах, которые позволяют нам оценить окружающую обстановку определяется воздействием света на сетчатку нашего глаза. Пространственное влияние, в том числе формы, фактуры и цвета на психику человека является более сложным и выражается в интеграции, анализе и синтезе световых и цветовых воздействий. Глаз принимает только световые импульсы различной конфигурации и интенсивности. Он также испытывает цвет этих импульсов, характерной длиной волны сложного спектра и интенсивности цвета определенной волны. Восприятие формы, удаленности, размера, т.е. элементов пространства- это акт, обусловленный приспособлением человека к внешней среде, ориентировке в пространстве, ощущения в нем собственного положения на основе опыта.

Реальная действительность проецируется в ощущениях, которые не абсолютно, а относительно отражают ее, будучи трансформированным психикой образами. Например, любая геометрическая форма воспринимается человеком сокращенной в перспективе, хотя на самом деле никакого сокращения не происходит. Элементы архитектурной композиции на уровне объективных характеристик- освещенность, пропорции, ритм, масштаб, расстояние, соразмерность, равновесие, степень единства и т.п., имеют свои единицы измерения, поддаются описанию и могут быть измерены. Эстетическое и образное влияние архитектуры сложный психологический процесс, субъективная природа восприятия человека затрудняет исследования архитектурной композиции, закономерностей ее формообразования.

Развитие прикладной психологии и методы, разработанные в социальной психологии, позволяют подойти к проблеме «интерьер-человек» на более объективной основе. Возможность и эффективность применения таких методов в области объективных оценок художественных произведений доказал ряд

социологических исследований, основанных на методе, известном под названием «семантического дифференциала» (сокращенно - «сд») [3, с.41]. Применяя «сд», исследователи получили метод, позволяющий объективно оценить ряд субъективных явлений через измерение чувственно-контролируемых ассоциаций.

Метод «сд» как инструмент искусствоведческого анализа был применен в светомузыке, во взаимодействии музыки и драматических постановок, весьма обширные исследования по анализу структуры эстетических оценок в области изобразительных искусств, серии работ по исследованию чувственного значения цвета в абстрактной живописи и в рекламе. Однако, насколько известно, метод «сд» в оценке архитектурного произведения еще не применялся.

Для объективизации суждений и преодоления субъективизма представляется перспективным применение метода «сд» при исследовании влияния функциональной специфики и поведения человека на психологию восприятия композиции интерьеров и закономерности его формообразования.

#### Список источников

1. Пономарев Я.А. Психика и интуиция. М., 1967.-164с.;
2. Запорожец А.В. Восприятие и действие. Запорожец А.В., Венгер Л.А., Зинченко В.И. Ружская А.Г. М., 1966.-153с.;
3. Семиотика в искусствометрии. Сборник переводов. М.:Мир, 1972.-231с.;
4. Узнадзе Д.Н. Психологические исследования. М.:Наука, 1966.-335с.;
5. Явейн О.И. Пространственные границы в архитектуре. Дис. канд. М., 1981.-149с.;
6. Кудин П.О. О восприятии элементарных ритмических композиций на плоскости. Ломов Б., Митькин А.О, Кудин П. О.//Техническая эстетика, 1969.-№8.-С.21.

УДК 72

**А. С. КРИВИЦКАЯ**, аспирантка

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: krivitskaya\_anna@mail.ru

## **ФИЛОСОФСКИЙ КОНТЕКСТ ФОРМИРОВАНИЯ УСТОЙЧИВОЙ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ**

Вопросы устойчивой архитектурной среды, на сегодняшний момент, являются одними из актуальных и востребованных. Они включают в себя как эстетическую сторону, так и функциональную. При этом наработан достаточно большой материал по функционально-энергетическому обеспечению архитектурной среды, как комплексов, так и городского пространства в целом. Но теоретические работы и практика показывают, что архитектурная среда городов не удовлетворяет потребителя именно с эстетической стороны. Ультрасовременный парижский Дефанс, деловой центр Лондона или Москва-Сити выполнены с применением самых современных технологий. Но их среда обладает всеми качествами сверх урбанизированного пространства. А ведь городская среда – это интеграция разного рода пространств, со своей семантикой, историческим и философским контекстом.

С этих позиций можно апеллировать к великим архитекторам XX века и в какой-то степени к современным. В основе их творчества заложено философское осмысление взаимоотношений человека и природы, антропогенного и природоинтегрированного, гармонии пространства и технического функционирования. И такой подход не дань античности, где архитектура отражала мировоззрение и формировала его, а философия интегрировала в себе отношение человека и мира, микрокосма и макрокосма. Философское понимание этих взаимоотношений отражалось в архитектурно-пространственной композиции античной Греции и реализовалось в формировании гармонии мира в их основной категории упорядоченного пространства – Космоса, как целостности макро- и микро. В античном Риме



философская основа проявилась в материальном осязании потока-света (Пантеон), а в более поздний период световые струи будут низвергаться в готических соборах, реализуя философию неоплатонизма. Свет, как универсальная метафора божественной сущности, как философское его понимание и его проявление, воплотился в византийской базилике Св. Софии, как философская основа экзальтированности бытия, его мистического начала.

Связь архитектуры и философии, как интеграция материального и эстетического, основанная на принципе равновесия, раскрывается в архитектуре XX и XXI веков. Вбирая в себя эстетику и традиции, и античной и восточной философий, архитекторы XX века воплощали целостность архитектурного пространства, что синонимично гармонии и устойчивой архитектуре, освобождая его от внешних границ и создавая более тесные связи с окружающей природной средой. Идея понимания сущности сооружения через его внутреннее пространство, высказанная древним китайским философом Лао-Цзы, воплощена в органической архитектуре Л.Г. Салливена, Ф.Л. Райта и др. Архитектурный рационализм Ле Корбюзье пронизан философией конфуцианства, а чувственность и интуиция капеллы в Роншане отражает философию экзистенциализма. «Высшая гармония» Мис ван дер Роэ берет свои истоки в идеалистической философии неотолизма, наполняя архитектуру сверхжизненным проявлением в виде лучезарности и света.

Современные архитекторы, также, оперируют и к современной философии: многомерность и параметрическая архитектура Захи Хадид к Хайдеггеровской трактовке пространства, фрактальность и структурная многогранность отражается в архитектуре К. Курокавы, космополитизм и футуризм воплощаются в проектах С. Калатравы. Обращение архитекторов к философии, есть необходимое условие понимания принципов устойчивой архитектуры. Это отражает ноосферный подход как основу к пониманию интеграции старого и нового, антропогенного и природного, функционального и эстетического в формировании архитектурной среды.

УДК 711.4

**В. Н. ДАВЫДОВ**, магистрант

*Московский архитектурный институт*

E-mail: vnd@bk.ru

## **«НОВЫЙ УРБАНИЗМ» В XXI ВЕКЕ**

Градостроительные идеи и концепции XX века, такие как: «Город-Сад» Эбенизера Говарда, концепция «Промышленного города» Тони Гарнье и последовавшая позже «Афинская хартия», предопределили развитие послевоенного градостроительства в Европе.

К концу XX века в мире возникала тенденция в пересмотре сложившихся традиций и приемов градостроительства. Особенного внимания требует ситуация с переходом пространства бывшего СССР из постсоветского социалистического урбанизма к капиталистической модели, непременным условием которой является частная собственность на землю.

Спустя полвека повсеместного применения принципов строгого зонирования территории города по основным функциям и свободного расположения в пространстве жилой застройки «многоквартирных блоков», возникла потребность в пересмотре и корректировке сложившейся в градостроительстве ситуации. Города утратили, некогда присущий им человеческий масштаб. Значительно возросла протяженность и раздробленность городской ткани. Города испытывают транспортные и экологические проблемы. Качество жизни в городе перестало удовлетворять жителей.

Решения обозначенных проблем пытается найти сравнительно молодая концепция «нового урбанизма». Концепция эта возникла в США в середине 80-х годов XX века, в попытке создания *компактной, «пешеходной»* организации городского пространства в противоположность «автомобильной», доминировавшей на протяжении всего XX века.

«Новый урбанизм» предлагает отказаться от принципа разделения на городские функциональные зоны и создать город, одинаково удобный для жизни, работы и отдыха, подходящий для детей и взрослых, стариков и инвалидов, город для людей, во имя людей и на службе у людей.

В настоящий момент сформулированы десять принципов нового урбанизма: пешеходная доступность (walkability), объединенность (connectivity), смешение всех функций и их максимальное разнообразие (mixed-use & diversity), разнообразие застройки (mixed housing), высокое эстетическое качество застройки (quality architecture & urban design), принцип соседства (traditional neighborhood structure), высокая плотность застройки (increased density), экологичный транспорт (green transportation), устойчивые тенденции развития (sustainability) и качество жизни (quality of life)<sup>3</sup>. Использование названных принципов всех вместе, будет способствовать формированию высокого качества жизни и позволит создавать места обитания, обогащающие и вдохновляющие человека.

В рамках Международной биеннале архитектуры в Роттердаме в 2009 году Барт Голдхоорн совместно с Александром Свердловым разработали «концепцию «Block City» и «Стандарт для городских кварталов» (Urban Block Standard).<sup>2</sup>

«В концепции «Block City» предпринята попытка объединить достоинства типового проектирования со всеми положительными качествами современного европейского урбанизма. С этой целью предлагается стандарт для размеров участков городских кварталов («Urban Block Standard») позволяющий использовать один проект квартала в разных местах города без ущерба для качества городской среды.

#### Список источников

1. Глазычев В.Л. Урбанистика. М.: Изд. «Европа», 2008.
2. Голдхоорн Барт «Город кварталов. К стандартизации размеров участков» Журнал ПРОЕКТ РОССИЯ №55 М. 2010, с 83–112
3. Портал Конгресса за Новый Урбанизм. [Электронный ресурс] : URL: <http://www.cnu.org/> (дата обращения: 25.10.2014).

УДК 72.01

**Д.О. ЧЕРНОВ**, бакалавр архитектуры

*Московский Архитектурный Институт (Государственная академия, МАрхИ)*

E-mail: D.chernov@mail.ru

## **ЖИВОПИСЬ НА ФАСАДЕ КАК ПРИЕМ ФОРМИРОВАНИЯ «ВТОРОЙ РЕАЛЬНОСТИ» ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ**

Озабоченность совершенствованием качества жизни в городе становится в XXI веке «общим правилом». Среди прочих появляется множество приемов включения живописи в этот процесс. Практически в равной мере это относится как к исторически сложившимся, так и к новым городам (городским районам). Живопись на фасадах направлена на преодоление однообразия повседневности. Создавая усложнение визуальных ассоциаций, вплоть до создания второй реальности городской среды, хотя и иллюзорной, но настолько реалистично исполненной в лучших своих образцах, что она действительно формирует в восприятии зрителя новые представления о возможностях городской жизни.

Среди разнообразных приемов создания «второй» городской реальности, создаваемых в основном средствами новейших информационных технологий, в этой работе внимание сосредоточено на возможностях собственно живописной техники, когда художник непосредственно вступает в диалог с городом. Все многообразие конкретных примеров фасадной живописи в различных городах мира мы структурировали по четырем смысловым срезам, фиксирующим процесс визуального отрыва изображаемого сюжета от плоскости (поверхности) фасада в объемное восприятие его как фрагмента городского пространства. Поэтапные «проекции из плоскости в пространство» условно определены в работе как «станковая живопись», «мозаика», «экран» и «диорама». Последняя наиболее убедительно демонстрирует возможности такого приема декорирования фасадной плоскости, при котором создается иллюзия перехода к другому масштабу среды и ритму городской жизни.

Неразрывность реального и иллюзорного в данном случае создает новые представления о возможностях современной городской культуры.

УДК 711.4

**В. И. МАЙСТРЕНКО**, аспирантка

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **АКТУАЛИЗАЦИЯ ПРОБЛЕМЫ ИНФОРМАТИВНОСТИ ИСТОРИЧЕСКОЙ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ В СОВРЕМЕННОМ ГОРОДЕ**

Проблема архитектурно-градостроительной трансформации исторических зон городов: регенерации или реставрации, полноценного включения в архитектурный концепт современного города требует современного научного подхода. Актуализация структурно-информативной роли архитектуры исторических районов города вытекает из культурного контекста вт. пол. XX - нач. XXI вв., когда информация становится ведущей мировоззренческой доктриной общества. Информация об истории в этом контексте может быть рассмотрена как главная ценность исторической архитектуры города.

В теории информации с понятием информации коррелируется понятие смысла, где считается, что смысл любой природной информации представляет собой совокупность пространственного и смыслового содержания информации. В науке отмечается, что пространственный смысл информации - это форма или структура информации, которая всегда связана с ее материальным носителем и имеет пространственные ограничения формы (в архитектуре - это архитектурная форма). Именно эту сторону информации мы воспринимаем. Информация всегда связана с пространством, а пространство проявляется в информации. Информативные процессы понимаются как процессы преобразования сигналов в контурах управления с обратной связью. К

понятийному ряду теории информации относятся такие понятия как сообщение, преобразование, кодирование, информирование и др.

Исследования информационных аспектов архитектуры связаны с распространением семиотики как науки о знаковых системах, дающей возможность соотнести с архитектурой понятие сигналов, языка, текста, знака и др. элементов информационных структур. Информативность в них трактуется, как возможность передавать сообщения.

В период XVIII - конца XIX вв. в архитектурную науку приходят новые идеи из лингвистики, знаковой природы текста, и системного анализа и качественной теории информации. В данном направлении впервые рассматривается информативность среды в различных аспектах.

Со вт. пол. XX в. методы структурализма и семиотики стали применяться для объяснения не только вербально-языковых, но и художественных или архитектурных систем. Информативность архитектуры стали рассматривать через знаковые структуры. Разработка теоретических основ архитектурной семиотики принадлежит Дж. Бродбенту, У. Эко, Ф. Шозе, Р. Барту, Ю. Лотману и др. Вопросы зрительного восприятия и эмоционального воздействия градостроительных объектов с точки зрения их языка и речи исследованы А. И. Страутманисом, В.Л. Антоновым и др. Исследованиями в области информативных, знаковых, речевых качеств архитектурной среды занимались: Ч. Дженкс, Р. Вентури, К. Э. Лехари, Ю. С. Степанов, А. А. Барабанов, Ю. С. Янковская, А. В. Иконников, В. Ф. Маркузон, О. И. Явейн, И. Г. Лежава, С. Н. Линда, Л.Н. Чертов. Можно отметить ученых харьковской школы: В.Л.Антонова, Е. И. Ремизову, С. А. Шубович, С. Г. Чечельницкого, О.А. Фоменко.

Обобщая исследования в области структурно-информационных качеств архитектуры, можно отметить общую тенденцию усиления внимания к роли информативности в композиции архитектурной среды города в целом и его исторической среды, в частности. Данные научные разработки указывают на

актуальность проблемы и являются надежной основой для ее дальнейшего исследования.

#### Список источников

1. Бевз Н. В. Основы сохранения и регенерации заповедных архитектурных комплексов исторических городов [Текст] / Н. В. Бевз . Автореф. дис. на соиск. уч. степ. док. арх. - Львов, 2004.-25с.
2. Готт В.С Социальная роль информатики. [Текст] / учеб. пособ. В.С.Готт , Э.П.Семенюк, А.Д.Урсул - М.: «Знание», 1987.-63с.
3. Зитте К. Художественные основы градостроительства. [Текст] К.Зитте. - Москва: Стройиздат, 1993.-259с.
4. Чечельницкий С.Г.Методологические основы визуальной экологии архитектурной среды. [Текст] / Автореф. дис. на соиск. уч. степ. док. арх. - Харьков 2011.-36 с.
5. Шубович С.А. Мифопоэтический феномен архитектурной среды [Текст] / С.А.Шубович: монография. Изд-во БГТУ, Белгород- 2011. – 164с.

*Стратегічні плани розвитку міст та регіонів – гарантії їх сталого розвитку*

**И. Э. ЛИННИК**, д.т.н., **Ю. И. ГАЙКО** к.т.н.,

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

**ИНТЕГРАЦИЯ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА В СФЕРЕ  
ГОРОДСКОЙ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР  
СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

Реформирование жилищно-коммунального хозяйства Украины определяется возможностью качественных преобразований, внедрением новых методов и механизмов управления, использованием сырья и материалов нового поколения, а также инновационных технологий развития отрасли в целом и отдельных регионов Украины.

В настоящее время как отдельные представители научной среды, так и бизнеса обладают обширным фондом идей, разработок, инноваций, реализовать которые собственными силами не всегда представляется возможным в силу ряда обстоятельств: несовершенного законодательства в области патентного права, международной торговли, инвестиций, хозяйственного права, отсутствия механизма контроля над исполнением данного законодательства, плохой осведомлённости разработчиков о потребностях, которые на сегодняшний день сформировались в экономике и бизнес-среде, а главное отсутствию доступа к финансированию проектов по внедрению инновационных разработок.

Обзор состояния инновационной инфраструктуры Харьковской области, указывает на то, что по показателям инновационной активности предприятий и качеству инновационной инфраструктуры Харьковская область является одним из лидеров в Украине. Однако существующую ситуацию нельзя считать удовлетворительной. В первую очередь потому, что сколько-нибудь заметного влияния на инновационные процессы в хозяйственной системе региона (в



первую очередь – в его промышленном и городском секторе) существующая инфраструктура до сих пор не оказывает. Промышленные предприятия региона практически не работают с существующими здесь организациями инновационной инфраструктуры и не пользуются их услугами. Отсутствие партнерских отношений у предприятий реального сектора с существующими институтами инновационной инфраструктуры области является сегодня одной из главных проблем и препятствием как для инновационного развития самих предприятий, так и для развития инновационной инфраструктуры региона.

Большинство из существующих институтов инфраструктуры Харьковской области уже обладают определенным опытом сотрудничества и совместной деятельности в инновационной сфере, однако масштабы такого сотрудничества все еще невелики; оно так и не приобрело устойчивый характер и не в полной мере соответствует потенциальной потребности региона в качественных услугах инновационной инфраструктуры. Интеграция инновационного потенциала в сфере городской инженерной и транспортной инфраструктуры будет способствовать инвестиционному развитию территории г. Харькова и Харьковской области.

Таким образом, можно сформулировать основные направления стратегического развития инновационной деятельности в Харьковском регионе:

- совершенствование законодательного и нормативно-методического обеспечения инновационных процессов;
- развитие инновационной инфраструктуры региона;
- активизация инновационной деятельности крупных предприятий региона;
- поддержка и развитие малого производственного и технологического бизнеса;
- финансовое обеспечение программы инновационного развития региона;
- организационно-административное обеспечение деятельности по созданию инновационной системы области;
- обучение и повышение инновационной культуры в обществе.

**І. Е. ЛИННИК**, д.т.н.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

e-mail:kafedrambg@mail.ru

**С. В. СИНІЙ**, к.т.н.

*Луцький національний технічний університет*

## **ВИКИДИ ШКІДЛИВИХ РЕЧОВИН НА ВИРОБНИЧИХ БАЗАХ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА**

Небезпека забруднення природного середовища у результаті функціонування дорожнього комплексу оцінюється рівнем її можливого негативного впливу на атмосферу, ґрунти, ґрунтові та поверхневі води, рослинність, тварин та людей.

Забруднення навколишнього природного середовища на територіях промислових баз дорожнього господарства відбувається за рахунок пилу, відхідних газів з установок з виробництва дорожньо-будівельних матеріалів, протижелезних солей (на майданчиках для зберігання), відходів виробництва, виробничих зливових стоків (миття машин, деталей, вузлів та агрегатів).

Під час виробництва асфальтобетонної суміші на асфальтобетонних заводах (АБЗ) виділяються неорганічний пил, вуглеводні, окисли сірки ( $\text{SO}_2$ ,  $\text{SO}_3$ ), окис вуглецю ( $\text{CO}$ ), окисли азоту ( $\text{NO}$ ,  $\text{NO}_2$ ), фенол. При неповному згорянні палива може утворюватись сажа. Основний вид шкідливих речовин, що виділяються під час роботи технічного обладнання АБЗ – неорганічний пил.

На заводах залізобетонних виробів виділяються окисли азоту ( $\text{NO}$ ,  $\text{NO}_2$ ), окис вуглецю ( $\text{CO}$ ), пил цементний.

На автотранспортних підприємствах викидаються в атмосферне повітря такі забруднювальні речовини: двоокис азоту, окис азоту, сірчистий ангідрид, ацетон, аерозоль зварювання, бензин, бенз(а)пирен, бутилацетат, водень хлористий, оксид заліза, сланцева зола, ізопирен, 2-метилбутадієн,

керосин, сірчана кислота, олія мінеральна, марганець і його з'єднання, метан, пил абразивно-металевий, пил деревний, сажа, пил гуми.

Організований промисловий викид – це викид, який потрапляє до атмосфери через спеціальні споруди: газоходи, повітроводи та труби. Маса шкідливих речовин, що викидаються в атмосферу, визначають інструментальними способами. При відсутності обладнання й апаратури для інструментального визначення виду і маси шкідливих речовин, що викидаються в атмосферу, допускається тимчасово виконувати розрахунок таких викидів з використанням балансового і розрахункового методів.

Неорганізований промисловий викид – це викид, який потрапляє до атмосфери не напрямленими потоками газу внаслідок порушення герметичності обладнання, відсутності або незадовільної роботи обладнання з відсмоктування газу в місцях завантаження, вивантаження або зберігання продукту.

Викиди від неорганізованих джерел розраховують на основі вимірів швидкості вітру і концентрації шкідливих речовин у визначених інтервалах по висоті. Виміри концентрацій шкідливих речовин і швидкості вітру виконують на однаковій відстані до об'єкта (навітряний бік) і за об'єктом (підвітряний бік) – це так звана проекція умовної площини. Проекцію умовної площини приймають виходячи з максимально очікуваної концентрації шкідливих речовин від даного джерела. Виміри виконують не менше трьох разів в одній умовній площині одночасно з навітряного і підвітряного боку джерела, після чого визначають середню концентрацію шкідливих речовин у даній умовній площині і середній швидкості вітру.

На АБЗ, заводах ЗБВ, притрасових складах джерелами неорганізованих викидів є пересипання матеріалів і перевалочні роботи на складах, у сховищах матеріалів, вузли завантаження продуктів у неспеціалізований транспорт навалом, в окремих випадках – дробильно-помельне обладнання, не влаштоване місцевими відсмоктувачами, а також сховища важких нафтопродуктів.

Орієнтовну масу шкідливих речовин, що викидаються в атмосферу, визначають як різницю між їх кількістю, виділеною технологічним обладнанням, і сумою шкідливих речовин, уловлених апаратами газоочищення і пиловловлення, і тієї частини цих речовин, на яку вони скорочені у результаті удосконалення виробництва.

УДК 711.55

**В. І. ТОРКАТЮК**, д.т.н., проф. , **М. В. ЕВТУШЕНКО**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail : yevtushenko2003@ukr.net

## **РАЦІОНАЛЬНЕ ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ ЯК ЗАПОРУКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ**

Важливість дослідження регіонального землекористування полягає, насамперед, у тому, що регіони володіють певними природними ресурсами потрібними для розвитку в інтересах територіальної громади та інших суб'єктів, які здійснюють господарську діяльність. Вони також є центрами концентрації економічної діяльності, територіально-ресурсно-виробничих комплексів з певною кількістю мешканців і підприємств, що використовують для господарських потреб земельні ресурси, території на яких землекористування здійснюється з огляду на особливості агломераційного процесу. При цьому за допомогою статистичних даних для аналізу та розрахунків можна сформулювати концептуальні висновки щодо підвищення ефективності землекористування на рівні регіональних інфраструктур, вивчити показники землекористування для забезпечення раціонального підходу до використання земель, їхнього включення в ринковий обіг і використання в інтересах територіальної громади. Для того, щоб зіставити ефективність землекористування допомагає аналіз стану землекористування в сусідніх країнах. Сусідні держави такі як Польща або Молдова, однак, за порівняно

однакової з Україною структури земельних ресурсів мають більшу щільність населення: Польща –123 осіб/км<sup>2</sup>, Молдова –128 осіб/км<sup>2</sup>, Словаччина – 112 осіб/км<sup>2</sup>. Це також свідчить про те, що земельні ресурси використовуються нерівномірно, а їхнє економічно неефективне використання є нераціональним підходом до використання земельних ресурсів, наявність значних резервів використання земельних ресурсів у наших регіонах. Упадає в око те, що нерівномірність використання та заселення земель властива в більшості країн світу. В економічно розвинених країнах цей показник щільності населення зазвичай вищий порівняно із менш розвиненими. Таким чином отримуємо якісну оцінку стану землекористування на певній території, що допомагає приймати відповідні рішення та вживати заходів у майбутньому шляхом розроблення Програм землекористування через запровадження нових підходів до планування використання земель. Останні можна залучати до містобудівної діяльності, до використання земельних ресурсів в інших напрямках господарської діяльності, що, забезпечує раціональність використання цих ресурсів.

У зв'язку з поодинокими випадками неефективного, нераціонального використання земель, потрібно сформулювати стратегічні цілі розвитку цих територій через запровадження ефективних економічних механізмів володіння та користування земельними ресурсами. Маємо на увазі підвищення ефективності землекористування та надходжень до місцевого бюджету без збільшення існуючих меж території населеного пункту. Інакше кажучи, не відводячи для потреб міста додаткових сільськогосподарських земель, варто використовувати наявні резерви. Зауважимо, що Україна має високий земельно-ресурсний потенціал, який використовується недостатньо ефективно. Такий стан справ пояснюється неналежною ефективністю землекористування, не повним використанням внутрішнього міського будівництва, не зважаючи на обмеженість земельних ресурсів, придатних для проживання. Статистичні дані щільності населення дають змогу дійти висновку про те, що в містах наявні значні внутрішні резерви земельного фонду, під час використання яких

можливо збільшити щільність заселення території, змінивши економічні підходи до залучення земельних ресурсів.

Зважаючи на вище окреслене, раціональне землекористування має запроваджуватися на підставі розроблення та застосування нових економічних механізмів. Такий підхід дасть змогу зменшити техногенне навантаження на землю, залучити значні території до господарської діяльності суб'єктів.

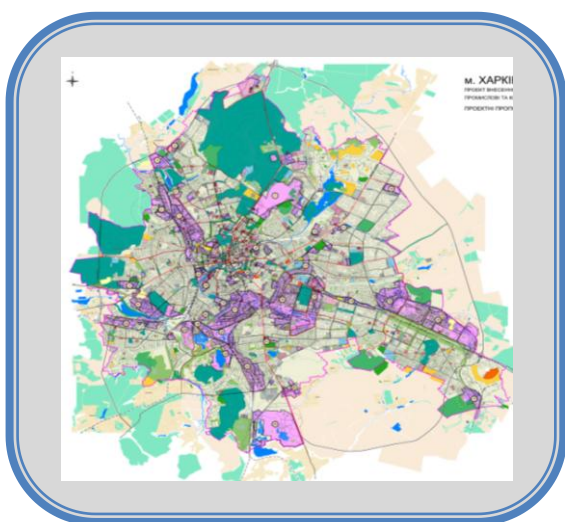
УДК 711.4

**О. С. УДОВИЧЕНКО**, директор інституту «Харківський ПромбудНДІпроект», доцент

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

## **ВИКОРИСТАННЯ ПРОМИСЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ М. ХАРКОВА ЗА ВНЕСЕННЯМ ЗМІН ДО ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНУ В 2013Р.**

З урахуванням неоднорідності і специфіки окремих промислових зон за величиною території, фактичним використанням, конфігурацією і розмірами земельних ділянок, параметрами забудови близькості житлових об'єктів і територій природного комплексу, інших зовнішніх обмежень, пропонується в місті Харкові встановити типологію промислових зон трьох типів.



- Промислова територіальна зона науково-інноваційного типу.
- Промислова зона виробничого або спеціалізованого промислового типу.
- Промислова зона суспільно-виробничого або науково-виробничого типу.

***Рекомендації по стабілізації та модернізації промисловості міста, або підвищення рівня її конкурентоспроможності:***

- Провести інвентаризацію і розробити паспорти територій підприємств;
- Для моніторингу промислових територій розробити критерії оцінки конкурентоспроможності території;
- Розробити інструменти (механізм) забезпечення конкурентоспроможності промислової території;
- Розробити середньострокову програму розвитку промисловості та основних містоутворюючих підприємств міста по кожному адміністративному району;
- Забезпечити бюджетним фінансуванням будівельно-технологічну модернізацію пріоритетних державних підприємств основних галузей промисловості, в тому числі і військово-промислового комплексу з ціллю насичення внутрішнього ринку держави;
- Зменшити податковий тиск на державні пріоритетні підприємства основних галузей промисловості;
- Для зниження загазованості і екологічної забрудненості та транспортного навантаження на шляхи міста, що несе в собі масовий заїзд великовантажного транспорту в місто, треба в управлінні взяти за основний принцип (правило) - розгружити місто від нього шляхом побудови логістичних центрів (комплексів) в містах на під'їзді до Харкова;
- Розробити ТЕО формування сучасних науково-промислових комплексів на базі стратегічно-перспективних підприємств як для держави так і міста (Авіаційне підприємство, Турбоатом з Електротяжмашем, заводу Малишева);
- Розробити економічний механізм добровільного вилучення потенційно "надлишкової" ("резервної") промислової території підприємств.

У стратегічному плані розвитку Харкова до 2020-2030р.р. майбутнє міста у розвитку інноваційних технологій і наукомістких галузей виробництва, створенні технопарків, місто має у своєму складі основні об'єкти, для розвитку технопаркових структур.

Процес переосмислення ролі міських промислових територій являється трудомістким, вимагаючим концентрації зусиль фахівців і проведення комплексу заходів, пов'язаних з оцінкою економічної і функціональної ефективності екологічної безпеки і естетичних якостей.

#### Список джерел

1. Проект внесення змін до генерального плану м. Харкова. Розділ: „Аналіз стану та використання промислових та комунально-складських територій міста”. 111стор. О.С.Удовиченко, Г.Ф. Федак, С.Ю.Слободяник, Б.І. Терентьев, В.М.Король.

УДК 711.4

**В.Т.СЕМЕНОВ**, к. арх., **Н.Э.ШТОМПЕЛЬ**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

E-mail: kafedrambg@mail.ru

## **ОСНОВНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ХАРЬКОВА**

Стратегия развития города, кроме определения основных приоритетов развития, реализация которых должна быть намечена на разновременную перспективу, должна предполагать разработку ряда краткосрочных и отраслевых программ развития, соответствующих основным целям Стратегии.

### **1. Создание высокотехнологичной и ресурсоэффективной системы городского хозяйства:**

- реформа системы градостроительного регулирования;
- ревитализация городской инфраструктуры;
- внедрение ресурсосберегающих технологий



Современный город просто обязан быть ресурсоэффективным. Это и проектирование энергоэффективных электрических сетей (smart grid) которым во всем мире в настоящее время уделяется повышенное внимание, другие «умные» системы, такие как энергоэффективный нагрев воды, использование так называемых «умных» счетчиков (smart meters) это применение принципов экологического строительства, соответствующего международным сертификатам (LEED и BREEAM), использование источников возобновляемой энергии. Работа по принципу: ресурсоэффективный «умный» дом-ресурсоэффективный «умный» квартал-ресурсоэффективный «умный» город.

## **2. Переход к инновационной экономике и ее адаптация к системе мировой экономики:**

- создание привлекательной инвестиционной среды;
- улучшение координации транспортной деятельности на территории Харькова, использование МТК
- привлечение грантов на поддержку и развитие учреждений культуры
- развитие туристического кластера

Глобализация экономики, вызвавшая обострение международной конкуренции, привела к тому, что стабильное развитие возможно, только если хозяйство города конкурентоспособно. Городу нужна четко выраженная международная специализация, позволяющая экспортировать товары и услуги.

## **3. «Креативный» Харьков. Развитие науки и культуры:**

- «умный» город, повсеместное внедрение цифровых технологий
- создание благоприятной правовой среды для развития научной, образовательной и культурной деятельности
- ориентирование образовательных и научных мощностей на удовлетворение потребностей рынка, повышение качества жизни населения
- включение учреждений образования в мировую образовательную систему

- поддержка имиджа Харькова как крупнейшего культурного, научного и образовательного центра

В настоящее время исследователи в области городского развития задаются вопросом: как сделать наши города тем местом, где хочется жить и проводить, время? Как превратить их в жизнеспособные, "человечные", полные энергии центры творчества?

Традиционно высокий уровень образования населения города и сложившиеся научные коллективы определяют перспективы таких видов деятельности, как **наука, образование, инновации**. Они рассматриваются совместно, как в силу сходства проблем, так и по важности кооперации для решения этих проблем. Именно взаимодействие, интеграция науки и высшей школы в их нацеленности на инновационные проекты, могут укрепить эти направления.

Хороший инновационный климат означает: доступность системы подготовки и переподготовки кадров, наличие центров передовых технологий и оргструктур, облегчающих внедрение нововведений, гармоничных взаимосвязей науки и производства.

УДК 711.4

**В. Т. СЕМЕНОВ**, канд. архит., **Н. В. МОРОЗ**, **А. Н. ПАНКЕЕВА**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail:kafedrambg@mail.ru

## **ИНВЕРСИЯ САДОВЫХ ДОМИКОВ В КОТТЕДЖНЫЕ ПОСЕЛКИ**

Начало перехода к рыночным отношениям в экономике бывших социалистических стран в конце 1980-х – начале 1990-х годов привело к серьезным изменениям в развитии городов. Спад промышленного производства привел большинство постсоветских городов в места концентрации ряда социальных проблем. Острота жилищной проблемы, высокая стоимость

городской недвижимости, перенаселенность, моральный износ жилья и т.п. заставляют людей обращать внимание на садовые товарищества (с/т), которые с восьмидесятых годов прошлого века стали спутниками большинства крупных городов. Однако существует ряд причин, которые мешают быстрому превращению домов садовых товариществ в жилые всесезонные. Такие как: опасение жителей, потеряв городскую квартиру, они уже не смогут в случае необходимости вернуться жить в город; слабое развитие инфраструктуры; низкие налоги на недвижимость и землю; временный характер жилья и т.п. Но, несмотря на это, на территориях садовых товариществ, происходят важные трансформации. Садовые домики преобразуются в коттеджи, а сами с/т постепенно превращаются в поселки постоянного проживания.

В Харьковском национальном университете городского хозяйства имени А.Н. Бекетова по инициативе кафедры Городского строительства в 2012-2013гг были проведены обследования с/т Харьковского и Дергачевского районов с целью изучения тенденций развития Харьковской агломерации. Более 40 лет жители Харькова осваивают пригородные участки, их количество выросло до 220000. На территориях с/т от 10 до 30%, а в некоторых случаях до 50% построек уже переоборудованы под всесезонное жилье. Наконец эта идея получила государственную поддержку (см. законопроект № 2336а "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины (относительно перевода садовых и дачных домов в жилые дома и регистрации в них места жительства)". Таким образом, эти поселения образуют альтернативную сеть расселения.

Вариант единовременного улучшения условий внутригородского проживания и потенциального преобразования садовых товариществ можно проиллюстрировать следующей схемой (рис.1).

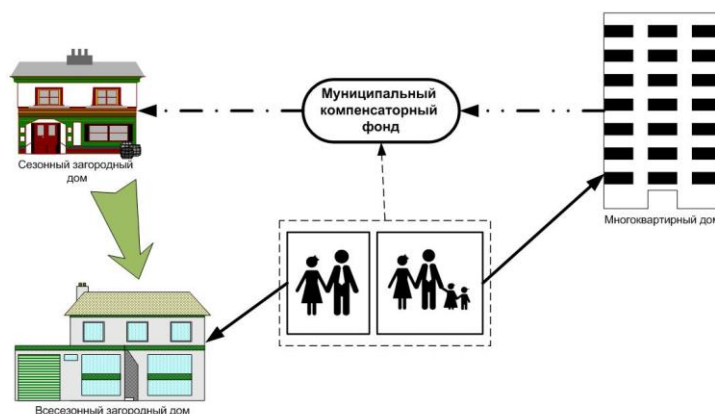


Рис.1 Схема улучшения условий внутригородского проживания и преобразование садовых товариществ

За основу данного предложения приняты: среднестатистическая семья из пяти - шести человек, проживающая вместе в одной квартире; муниципальный компенсаторный фонд (Ф), как инструмент решения вопроса.

Преобразование садовых домиков на территориях садовых товариществ в постоянное жилье позволит расширить рынок жилья, его разнообразие, улучшить условия проживания, и частично уменьшить «социальное напряжение». По сути, расселение по более комфортным со всех точек зрения пригородам означает создание не только современной пригородной инфраструктуры, но и формирование новых систем связей между мегаполисом, человеком и природой.

УДК 711.4

**Е. С. БЕЗЛЮБЧЕНКО**, к.т.н., **Т. Н. АПАТЕНКО**, **А. Л. НАУМОВА**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

E-mail: kafedrambg@mail.ru

## **ЭКОГОРОД — СОВРЕМЕННОЕ ВОПЛОЩЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЙ БУДУЩЕГО**

Невиданные темпы урбанизации за последние сто лет привели к тому, что сегодня половина населения мира предпочитает обитать в городах. По мнению специалистов, к 2030 г. около 60% населения Земли будет проживать в городах.

Однако рост городов обычно сопровождается немалым набором негативных процессов, поскольку города часто растут быстрее, чем сопутствующая инфраструктура. Происходит загрязнение почв, воздуха, истощение водных источников. На сегодняшний день человечество располагает технологиями и опытом позволяющим сделать урбанизацию менее вредной для окружающей среды. Одно из решений – создание экогородов.

Устойчивый город или экогород — это город, спроектированный с учётом влияния на окружающую среду, населённый людьми, стремящимися минимизировать потребление энергии, воды и продуктов питания, исключить неразумное выделение тепла, загрязнение воздуха углекислым газом CO<sub>2</sub> и метаном, а также загрязнение воды.

Принципы зеленого строительства основаны на ведущих рейтинговых системах экологической сертификации зданий и помещений. В настоящее время данное направление является наиболее динамично развивающейся отраслью строительства. Среди признанных лидеров системы сертификации LEED, BREEAM, DGNB.

В последнее время в развитых европейских странах создаются и успешно реализуются концепции по экоустойчивому развитию существующих городов.

1. В Швеции уже разработана и активно применяется «Концепция «SymbioCity», построенная на том, чтобы реализовать принцип «большее из меньшего». Она основана для того, чтобы соединить в единую структуру все области городского хозяйства таким образом, чтобы добиться максимального синергетического эффекта».

2. Швейцария отличается строгим соблюдением экологических нормативов в строительной сфере. В Цюрихе запроектирован экологический квартал «Mehr als Wohnen», в котором предусматривается отсутствие машин, энергосберегающие строительные технологии и размещение фотоэлектрических панелей на крышах домов .

3. В Италии для Милана группой специалистов разработан ряд экопреобразований – «Сад в саду», который включает в себя такие

мероприятия, как: биологическая очистка почв, бесплатная аренда велосипедов, поддержание биоразнообразия территории, устройство вертикальных ферм, введение «умных» сетей с возобновляемой энергетикой, устройство городских огородов и пастбищ, создание музеев продовольствия .

4. Возможности улучшения энергетических параметров крупной городской территории также представлены в немецком проекте Polysity, Штутгарт, Германия. «С энергетической точки зрения жилой комплекс является образцовым – основная часть тепловой энергии получается за счет сжигания биомассы на когенерационной энергостанции, что позволяет существенно снизить выбросы CO<sub>2</sub> в атмосферу».

Использование современных экологических технологий приобретает огромное значение в связи большим потреблением зданиями и городами первичной энергии, электричества, сырья, питьевой воды, а также загрязнения окружающей среды, поэтому строительство экозданий, экопоселений, экорайонов и экогородов становится приоритетным по сравнению со строительством традиционных архитектурно-градостроительных объектов.

УДК 711.4

**М.В. ГУБИНА**, к.арх.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

e-mail:kafedrambg@mail.ru

## **СОЦИАЛЬНЫЙ АСПЕКТ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ, КАК КРИТЕРИЙ САМОИНДЕНТИФИКАЦИИ УКРАИНСКОГО ОБЩЕСТВА**

Являясь объектом градостроительного проектирования, современный город представляет собой с социально- общественной точки зрения – сложную *социо- культурную систему*, которая *динамически развивается* Ускорение данному развитию должна придать модель международной интеграции. В

условиях неоднородного украинского общества новые политические и экономические вызовы ставят перед исследователями и менеджерами ряд инновационных социальных задач. Вопросы «социального планирования» при социализме решались достаточно прямолинейно и волюнтаристски, - догматы партийного и архитектурного строительства и градостроительства – совпадали. Приоритеты государственной политики в виде индустриально – энергетической модели крупного города -преобладали. Промышленность,(в основном, - тяжелая), и обслуживающая ее инфраструктура рассматривались как градообразующие составляющие. Отклонения от четкого замысла планировщиков были невозможны,- в принципе, и генплан города с момента его согласования и утверждения рассматривался, как - абсолют. Тендер – промышленный комплекс, размещаемый в городе, (функция- «труд», а значит, - занятость населения!) «вывозил» и другой, как бы подчиненный, функциональный блок – «быт»/ В него входили подсистемы – жилая застройка, а также значительная, разнообразная по «ассортименту», подсистема - сфера социального обслуживания населения. Капиталистическая экономика, пришедшая на смену социалистической модели, довольно быстро рассыпала стройную систему взаимосвязей: труд- быт- отдых сделала необязательной статью – жилая застройка. Коммерциализация отношений, как на верхних этажах власти, так и на нижних, позволила управляющему монстру подмять под себя все незначительное. Как оказалось, в этот же список попал в абсолютном большинстве и – народ, граждане Украины, которые и составляют - социум. Произошла реструктуризация модели -гиганты индустрии – заводы и фабрики или приобрели владельцев, или перестали существовать, а их рабочие пополнили ряды безработных или сменили профессию. Такая же ситуация сложилась и в исследовательско – проектной сфере. Теперь сегмент *занятость населения* – основной фактор стабильности общества, в государственном масштабе по- настоящему никто не планирует. Прагматизм западной модели бытия, к которой стремится Украина, диктует понятные всем экономические категории: *спрос- предложение - прибыль, капиталовложения,*

*материальные ресурсы (земля, сырье, энергетика). Человеческие ресурсы становятся - фактором.* Но фактором – первостепенным! В западно-европейском понимании необходимость построения гражданского общества с его влиянием на власть является одним из идейных принципов, взятых на вооружение управляющей командой нынешних украинских государственных политиков. Согласно которой, человек не мыслится структурной единицей, встроенной в систему стройного заданного функционирования, как ранее, а - *самодостаточной Личностью!* Этот тезис предполагает за общественной особью такое качество, как - само - идентификация! Однако, украинское общество, разнообразное по условиям жизни и материальному состоянию, интеллектуальному уровню, этническому составу – неоднородно и в своей ментальности. То-есть, каждая малая или большая общественная группа (или партия) идентифицирует себя и свое(общественное) развитие *с различными идеалами, ценностями, целями, жизненными перспективами.* За декларированием ими одинаковых, вполне красивых и правильных лозунгов, стоят различные инструменты и механизмы их достижения. Отсюда и двойная мораль правящей верхушки : для приличия – приятная красочная упаковка, для внутреннего потребления – как всегда, « цели оправдывают средства!». Но без пассивной поддержки такой «идеологии» довольно обширным контингентом общества, – «пофигистами», Украина не подошла бы к краю пропасти! Задача элитарного слоя украинского социУма: ученых, педагогов, всех мыслящих и образованных людей, стоящих на пороге своего единения, спасти Отечество, находящееся в опасности! Как никогда остро стоит проблема городов, пострадавших от оккупации, жилищная проблема для социально незащищенных беженцев, – внутренних мигрантов, число которых перевалило за 400 тыс. – не решается. Социальные нужды этого контингента населения требуют безотлагательной реакции менеджеров всех уровней. Изучению первоисточника – города в целом и его функциональной, а также социокультурной подсистем, в рамках комплекса обслуживания, – должно уделяться первостепенное внимание.



УДК 711.4

**Р. ПЕТКОВА- СЛИПЕЦ**, д-р інж.

*Варненський вільний університет імені Чорноризця Хороброго*

E-mail: r\_slipets@abv.bg

**Т. В. ЖИДКОВА**, к. т. н. , **С. М. ЧЕПУРНА**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail:kafedrambg@mail.ru

## **УТВОРЕННЯ ЗОНИ ТУРИСТИЧНОЇ АКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ В МЕЖАХ ІСТОРИЧНОГО АРЕАЛУ МІСТА ХАРКОВА**

Туризм є однією з найбільш важливих галузей економіки світу. Для багатьох країн світу індустрія туризму має першорядне значення і є основним джерелом доходу для більшої частини населення.

За даними Всесвітньої туристичної організації [1] тільки в період з січня до серпня 2014 року обсяг туристичної діяльності досяг 781 млн. 36 мільйонів і перебільшив показники 2013 р. Гідне місце в цьому процесі займає Європа, але, на жаль, в основному це показники по Північній Європі і Південній середземноморської Європі, в Центральній і Східній Європі зафіксовано падіння попиту на туристичні поїздки. Україна за рівнем конкурентоспроможності на світовому туристичному ринку в 2013 році зайняла 76 місце з 140 країн відповідно даним консалтингової компанії "SOCIUM" [2].

Такий низький рівень розвитку туристичної галузі зовсім не означає, що в Україні немає місць привабливих для туризму, як помилково припускають деякі аналітики [2]. Україна і, в частотності, Харківський регіон має всі передумови для розвитку туризму. Причин невикористання повною мірою туристичного потенціалу багато, але однією з них, на наш погляд, є відсутність спеціальних зон туристичної активності (торгових, громадського харчування, відпочинку та ін.), які неодмінно повинні безпосередньо прилягати до місць привабливим для туристів.

У зв'язку з вищесказаним, на кафедрі міського будівництва в Харківському національному університеті міського господарства за участю студентів спеціальності «Міське будівництво та господарство» розробляється науково дослідницька тема «Формування зон туристичної активності в межах Харкова та Харківської області». Підрозділи даної теми стають предметом НДР студентів, відображаються в дипломних проектах та магістерських роботах. Так, наприклад, в грудні поточного року науково-дослідні роботи студенток Романової Д.С. і Петровської А.Г., отримали дипломи другого ступеня на Всеукраїнському конкурсі студентських наукових робіт у галузі «Будівництво та архітектура» (наукові керівники - к.т.н., доцент Жидкова Т.В., ст. викладачі Чепурна С.М. і Штомпель Н.Е.). Результати досліджень увійшли до складу дипломних робіт, захищених в липні 2014 року.

Дипломна робота студентки кафедри міського будівництва Петровської А.Г. (керівник - Чепурна С.Н.) присвячена дослідженню внеску німецької діаспори у формування та розвиток нашого міста, виявленню територій, будівель і споруд, пов'язаних з німецькою діаспорою та формуванню зон туристичної активності для забезпечення популярного останнім часом «ностальгічного туризму».

Дипломна робота студентки Романової Д.С. (керівник - доц. Жидкова Т.В.) була присвячена створенню зони туристичної активності «Місто майстрів» в межах кварталів, обмежених вулицями Чоботарській і Кацарській, де формуються зони виставок, продажів і майстер-класів - традиційних ремесел Слобожанщини.

Значимість обраної тематики зазначили присутні на захисті почесні гості.

Заступник виконавчого директора Німецького центру в м Харків (Charkiwier Deutsches Zentrum) - Ганна Коломійцева подякувала студентам за обрану ними тематику роботи і відзначила її велику значущість у розвитку українсько-німецьких відносин.

Завідуюча відділом науково-фондової роботи Харківського історичного музею - Вікторія Буличова визначила актуальність створення в межах

історичної території міста туристичних просторів для залучення туристів для знайомства з традиційним народним мистецтвом Слобожанщини і важливість і значення даних робіт для збереження культурної спадщини міста, його історичного вигляду і подальшого формування його неповторного історичного образу.

Створення туристичних просторів в історичному центрі Харкова призведе до збільшення потоку туристів, до залучення інвестицій з боку великого і малого бізнесу, і як наслідок, і додатковий дохід до міського бюджету.

#### Список джерел

1. <http://media.unwto.org/press-release/2014-10-30/international-tourism-shows-continued-strength>
2. <http://socium.com.ua/2014/01/tourism-development-in-ukraine/>

УДК 711.4

**А. В. ЗАВАЛЬНЫЙ**, к.т.н., **С. Н. ГОРДИЕНКО**, **А. М. СОСИПАТРОВ**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: kafedrambg@mail.ru

### **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (РАСШИРЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕЛО- И ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ)**

Для улучшения сложившейся ситуации в части совершенствования улично-дорожной сети и обеспечения безопасности дорожного движения приоритетными направлениями развития должны являться:

- объединение совместных усилий городских властей, градостроителей и общественности по организации велосипедного движения;
- привлечение общественности к разработке маршрутов;
- разделение велосипедных маршрутов на магистральные, приоритетные, местные и т.п.;

- определение схемы размещения велосипедных площадок;
- определение принципов развития, источников и объемов финансирования системы общественного велопроката;
- развитие инновационных технологий, позволяющих контролировать присутствие транспортного средства в заданной зоне городской дорожно-уличной сети;
- формирование инфраструктуры электротранспорта нового поколения.

Велосипедный транспорт уже сегодня может существенно увеличить пропускную способность, поскольку вместо одного автомобиля на дороге свободно едет шесть велосипедов. А на стоянке преимущество велосипеда ещё ощутимее – вместо одного автомобиля размещается до 20 велосипедов. Кроме того, велосипед довольно дешёв и доступен практически всему населению.

Однако сегодня велосипедному транспорту в Украине уделяется недостаточное внимание, поскольку практически во всех городах велосипедное движение осуществляется по существующей улично-дорожной сети, исключительно на страх и риск велосипедиста. Ввиду того, что специальные велодорожки в городах отсутствуют, велосипедные потоки сегодня сливаются с автомобильными потоками, а также нередко «захлестывают» пешеходные тротуары, повышая и без того высокий уровень аварийности в отечественных городах.

С применением же геоинформационных технологий появляется возможность прорабатывать варианты проектных решений, прогнозируя последствия, осуществляя мониторинг транспортной ситуации в реальном времени, обеспечивая экологические требования.

Примером такого контроля транспортного средства в заданной зоне городской дорожно-уличной сети служит внедренная в Лондоне система платного въезда индивидуальных автомобилей в центральную часть столицы Великобритании. Работа этой системы обеспечила снижение уровня задержек и заторов в центре города, уменьшив уровень загрязнения окружающей среды в

среднем на 17 %, тогда как скорость движения автотранспорта возросла на 20 %, и на 33 % увеличилась регулярность движения автобусов.

Таким же стратегическим направлением развития экологически безопасных видов транспорта является формирование инфраструктуры электротранспорта нового поколения. К тому же, необходимо учитывать, что с ростом числа зарядных станций различного типа, численность людей, готовых использовать именно электромобиль значительно увеличивается.

Ныне различают несколько систем возобновления заряда аккумулятора электромобилей: обычную и быструю зарядку от розеток в частных коттеджах и в общественных местах; быструю замену аккумулятора на автоматических зарядных станциях; беспроводную зарядку батарей электромобиля в движении (от индуктивных контуров, установленных под дорожным полотном); беспроводную зарядку с помощью стационарных зарядных устройств.

Действующая отечественная нормативно-правовая база (ДСТУ, ДБН) нуждается в дополнениях, регламентирующих размещение зарядных станций различного типа. Для определения доступности зарядных станций (СТО) электромобилей необходим расчет, основанный на таких исходных данных, как население и площадь соответствующей территории, протяженность автодорог и автомагистралей.

Из существующих способов возобновления заряда аккумуляторных батарей электромобилей, применяемых в различных странах мира, для Украины наиболее приемлемыми представляются быстрая замена батареи и зарядка аккумуляторов без их снятия с электромобилей. Но, в то же время, предпочтение следует отдавать станциям быстрой зарядки электромобилей, поскольку стоимость станций замены батарей примерно в 10 раз выше, чем стоимость станции зарядки.

Для комфортного и эффективного использования электромобилей также необходима развитая инфраструктура зарядных станций, размещенных в повсеместной доступности для водителей электромобилей: на улицах,

парковках, перехватывающих паркингах, в торгово-развлекательных и офисных центрах, на территории предприятий.

УДК 711.4

**А. В. ЗАВАЛЬНЫЙ**, к.т.н., **Т. А. ЧЕРНОСООВА**, **А. В. МИСЮРА**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail:kafedrambg@mail.ru

## **ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ БИЗНЕС-ПАРКОВ В КРУПНЕЙШИХ ГОРОДАХ**

Бизнес-парки, на сегодняшний день являются популярным и востребованным форматом коммерческой недвижимости в Европе, США и других высокоразвитых странах мира. Основной целью строительства является создание максимально комфортных условий труда для сотрудников.

Главными преимуществами таких парков является относительная дешевизна строительства, а следовательно и арендной платы, расположение офисов на целостных территориях и развитая инфраструктура. Часто бизнес-парки располагают вблизи аэропортов, автомагистралей, решаются вопросы транспортной развязки и создаются просторные паркинги, что не всегда возможно реализовать при строительстве крупных офисных комплексов в черте города, а тем более в его центре.

По назначению бизнес-парки разделяют на:

- индустриальные - это специально организованные для размещения новых производств, обеспечены энергоносителями, инфраструктурой, необходимыми административно-правовыми условиями, управляемые специализированной компанией;

- складские центры - состоящие из складов постоянного и временного хранения, оборудованные разгрузочно-погрузочной техникой, парковочными площадками и станциями обслуживания для грузовиков;

-логистические центры - специализированные предприятия, основными функциями которых являются обработка и хранение грузов, таможенное оформление, информационные услуги;

-научно-исследовательские технопарки - комплексы, в которых объединены научно-исследовательские институты, объекты индустрии, деловые центры, выставочные площадки, учебные заведения, а также обслуживающие объекты: средства транспорта, подъездные пути, жилой поселок, охрана;

-бизнес-инкубаторы —занимающиеся поддержкой стартап-проектов молодых предпринимателей на всех этапах развития: от разработки идеи до её коммерциализации.

В каждом из вышеперечисленных видов выделяют более мелкие группы по главным особенностям.

Так для индустриальных парков решающим является выбранная для застройки территория (гринфилд и браунфилд). Для логистических центров месторасположение (международные логистические центры распределения, региональные логистические центры распределения, локальные логистические центры распределения, логистические торгово-распределительные центры, центры логистических услуг), складские комплексы различают по классам (А, В, С, D) в зависимости от степени развития инфраструктуры. В бизнес-инкубаторах главным различием является то, какими проектами занимается данная организация, а для научно-исследовательских бизнес-парков имеет значение вид деятельности и (...)

Формат бизнес-парков возник в США и Европе 1970 годах, но на украинском рынке недвижимости появился лишь несколько лет назад. Однако понимание бизнес-парков в нашей стране и зарубежный опыт часто имеют многочисленные различия.

В общепринятом понимании бизнес-парк должен представлять собой несколько строений небольшой этажности, объединенных общей инфраструктурой. Поскольку такая концепция предполагает наличие

просторной территории, считается, что этот формат наиболее пригоден для территорий, удаленных от центра города. Стоит отметить, что в западной концепции бизнес-парка немаловажную роль играет благоприятная экологическая обстановка на территории комплекса, что подразумевает расположение данного формата за пределами города.

К таким бизнес-паркам можно отнести Силиконовую Долину, Сан-Франциско, Калифорния (США). Возникновение и развитие этого технологического центра связано с сосредоточением ведущих университетов, крупных городов на расстоянии менее часа езды, источников финансирования новых компаний, а также климатом средиземноморского типа.

За последние 30 лет бизнес-парки стали привычным форматом коммерческой недвижимости и для Европы. Как правило, здания парка занимают большой участок земли — в среднем от 8 га — и объединены общей концепцией и развитой инфраструктурой, включающей большое количество различных магазинов, несколько кафе, отделений банков, гостиницу, салон красоты и туристическое агентство и т.д. Одним из примеров можно рассмотреть Blackforest-businesspark, расположенный в Германии. Этот парк широкие возможности для инвесторов, отличные транспортные связи, а так же придерживается высоких экологических стандартов.

Самым известным бизнес-парком в Украине можно назвать Нивки Сити. Не смотря на свою удаленность от центра города и наличие парковой зоны, все же расположен в черте города.

Следует заметить, что формат бизнес-парка для Украины является совсем еще новым и прогрессивными явлениями. Создание бизнес-парков на Украине – одна из перспективных развития государства.



УДК 711.4

**Т.В. ИЩЕНКО**, к.э.н.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail:kafedrambg@mail.ru

## **ТУРИЗМ, КАК ОДНО ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ И РЕГИОНОВ – ГАРАНТИИ ИХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ**

На современном этапе сущность устойчивого развития туризма рассматривается как важнейший фактор устойчивого развития общества в целом.

Стратегическое развитие туристского региона предполагает разработку механизма, благодаря которому произойдет мультипликативное саморазвитие туризма, повышается роль и заинтересованность местных органов власти и населения в повышении качества туристских ресурсов, развитии социальной и технической инфраструктуры, культуры, народного творчества и промыслов.

При развитии туризма на контролируемой, комплексной и устойчивой основе, применяя принципы разумного и эффективного планирования, туризм может принести региону значительные экономические выгоды, не порождая при этом каких-либо серьезных экологических и социальных проблем и неблагоприятных последствий. Так как его развитие приводит к рационализации природопользования, способствует сохранению культурной самобытности местного населения, при этом возникают рабочие места, в том числе в сопряженных отраслях.

Создаваемая для развития туризма инфраструктура может быть использована как для нужд туристов, так и для нужд местного населения. Следует учитывать и положительное влияние на экономику и платежный баланс региона от поступления средств в региональный бюджет, а также

мультипликативный эффект, получаемый за счет скорости оборота туристских расходов.

Туристская индустрия – это совокупность средств размещения; транспортных средств; объектов питания; развлекательного, познавательного, делового, оздоровительного, спортивного и иного назначения; организаций, осуществляющих туроператорскую и турагентскую деятельность, а также организаций, предоставляющих экскурсионные услуги и услуги гидов-переводчиков.

При этом, устойчивое развитие туризма обеспечивается единством следующих составляющих:

1. экономическая устойчивость, реализуемая благодаря роли туризма как эффективного способа развития местной экономики;
2. социально-культурная устойчивость, позволяющая повысить занятость и доходы населения регионов, сохранить историко-культурные памятники, укреплять местную самобытность и сложившийся уклад жизни.

Суть принципа устойчивого развития для каждой страны и ее отдельных регионов состоит в том, чтобы построить экономику, которая удовлетворяла бы нужды и желания людей, но при этом ее рост вписывался бы в пределы экологических возможностей данной страны.

В методических рекомендациях ООН и ЮНВТО по национальному и региональному планированию туризма выделены три основных причины, побуждающие развивать туризм и рекреацию:

- I. экономического характера (туризм способствует стабильному экономическому развитию);
- II. социальные, так как туризм способствует воспроизводству духовных и физических сил людей, сохранению исторического наследия, развитию и сближению культур, созданию новых рабочих мест, улучшению качества жизни населения;
- III. экологического характера, так как туризм способствует сохранению окружающей среды.

Таким образом, развитие туристической отрасли является одним из направлений стратегического развития городов и регионов – гарантии их устойчивого развития.

УДК 725

**Н.И. КРИВОРУЧКО**, канд. арх., доцент, **А.Л. РОМАНЕНКО**, магистрант

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: nika@arbis.pro

## **ДЖЕНТРИФИКАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРИБРЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЙ КАК МЕТОД УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ**

В структуре развивающегося современного города в последние годы проблема трансформации, реконструкции и реновации прибрежных территорий является особо актуальной. В виду поиска новых стратегий устойчивого развития города, разработка новых подходов к восприятию и дальнейшей трансформации прибрежных территорий приобретает исключительный статус.

Река является своеобразным феноменом структурно-функциональной организации градостроительной системы. Урбанистическая ткань, сформированная топологией водоема, сама по себе является уникальным полем зрительного восприятия и вносит необходимое зрительное разнообразие и элемент индивидуальности в среду. Река является условным связующим элементом центра города и его периферии, поэтому развитие концепции единого пространства прибрежных территорий способно решить проблему сегрегации.

При всей содержательности термин «джентрификация», который все чаще используется для описания последних изменений в постиндустриальном городе, создан для описания процессов городского обновления, точнее процесса, сочетающего в себе приток капиталовложений в уже существующие объекты недвижимости пониженной ценности. Причиной джентрификации

являются деиндустриализация бывших промышленных центров и сокращение рабочих мест в городской черте.

Украинские индустриальные города в постиндустриальной экономике услуг и финансового сектора, постепенно вовлекаются в процесс джентрификации. До 70% существующих производств будут выведены за пределы города или полностью закрыты. Таким образом, открываются большие возможности для трансформации городской среды.

Решение задачи трансформации прибрежных территорий города должно происходить как на градостроительном уровне, так и на объектном. При этом задача создания системы единых пространств является целеполагающей, так как точечная реконструкция объектов береговой линии создает замкнутые на себе системы. Это и создание полицентрической структуры публичных пространств которые решат проблему сегрегации и послужат причиной притока новых инвестиций для развития депрессивных территорий.

Оживить реку как артерию не представляется возможным, но можно на реке создать сгустки социальной активности. Реконструкция именно прибрежной зоны способна изменить облик города, «одушевить» урбанизированную среду природным началом, вернуть городу реку как элемент природы.

Реновация промышленных зон прибрежной территории должна проходить под девизом от «пространства машины» к «универсальному экопространству». Власти крупных городов мира давно поняли, что заброшенные промзоны - это жемчужины внутри мегаполисов. Здесь строят новые жилые и офисные кварталы, разбивают парки и открывают музеи. А за счет организации озелененных рекреационных пространств становится возможным так называемый процесс «зеленой компенсации городу».

Необходимо сделать прибрежное пространство максимально проницаемым, таким образом что бы промышленные территории не разрезали городскую ткань, а, наоборот, становились объединяющими элементами.

Основной концепцией развития прибрежных зон должен стать комплексный подход к созданию застройки на этих территориях. Полицентрическая система публичных пространств вдоль реки способна вернуть жизнь в депрессивные промышленные районы и в корне изменить лицо города. Эффект джентрификации становится методом устойчивого развития прибрежных территорий крупного постиндустриального города.

УДК 711.4

**Т. А. ЧЕРНОСООВА**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: kafedrambg@mail.ru

## **АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ТЕПЛОСНАБЖЕНИЯ**

В связи с нестабильной экономической ситуацией в Украине, постоянным возрастанием цены на газ и нефть, многие специалисты и собственники жилья пытаются найти альтернативу централизованному теплоснабжению. В Европе отопительные системы с использованием альтернативного топлива уже давно стали привычными.

В прошлом столетии наиболее дешевым сырьем для отопления были дрова и уголь, нефть и газ. Разведанных залежей нефти и газа, что имеют приемлемую себестоимость добычи, в мире осталось по некоторым данным на 20-40 лет, дефицит нефтегазовых ресурсов привел к их удорожанию.

В связи с этим возрастает необходимость использования новых, более дешевых и удобных, альтернативных средств отопления. Все альтернативные способы теплоснабжения предполагают, что здание отвечает всем требованиям энергосбережения и его теплопотери минимальны.

Все альтернативные источники отопления можно условно разделить по трем направлениям: электричество; солнечная энергия, энергия ветра и энергия грунта; использование в качестве топлива биомассу и биотопливо.

Отопление с применением биомассы и биотоплива работает по традиционному принципу, где в качестве топлива для котлов используется газ, выработанный под действием гниения органических отходов. Отапливать таким способом можно только отдельные индивидуальные усадьбы или небольшое фермерское хозяйство с компактным домом и хозяйственными пристройками, большие дома или целые поселки отопить трудно.

Преимущество биологического топлива перед традиционными видами топлива является то, что продукты его сгорания являются безопасными с экологической точки зрения. А к недостаткам можно отнести более низкую теплопроводную способность по сравнению с другими; более высокую себестоимость производства такого типа топлива.

Большое внимание привлекает сегодня использование экологически чистых возобновляемых ресурсов. В настоящее время солнечные батареи из дорогостоящих постепенно перемещаются в категорию доступных способов отопления частных домов. Существенным недостатком солнечного коллектора является зависимость от солнечных дней и переизбыток тепла.

Энергия грунта с помощью тепловых насосов преобразуется из низко-потенциальной в высоко-потенциальную энергию.

Идеальной можно считать комбинированную схему – тепловые насосы + солнечные коллекторы.

Самым приемлемым по цене установки системы отопления является электрическое отопление. Отопление электроэнергией на Украине сегодня является самым востребованным.

Учитывая, что цены на топливо и электроэнергию будут увеличиваться, установка системы солнечных коллекторов – это инвестиции в будущее. Срок окупаемости солнечных коллекторов составит 8-12 лет. Однако, на современном этапе, для внедрения таких технологий необходима поддержка государства хотя бы на ранних стадиях. Анализируя опыт зарубежных стран, без привлечения капиталов самих жильцов, для частичного покрытия расходов на установку, проведение таких мероприятий не целесообразно.

Так или иначе, все альтернативные способы энергосбережения в жилищно-коммунальном хозяйстве требуют значительных материальных затрат на переоборудование. Поэтому для большинства жилых зданий наиболее оптимальным вариантом остается сохранение централизованной системы в сочетании с мерами по повышению энергоэффективности и учету коммунальных ресурсов.

УДК 711.4

**Т. Н. АПАТЕНКО, Е. С. БЕЗЛЮБЧЕНКО**, к.т.н.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail:kafedrambg@mail.ru

## **ПРОБЛЕМЫ И ЗАДАЧИ РЕКОНСТРУКЦИИ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ В ПРЕДЕЛАХ ИСТОРИЧЕСКОГО АРЕАЛА МЕГАПОЛИСОВ.**

Особенностью настоящего этапа реконструкции центров крупных городов является требование максимального сохранения сложившейся застройки, пригодной к дальнейшей эксплуатации. Причиной более бережного, чем два десятилетия назад, отношения к старой застройке является ее доля в жилищном фонде городов.

В последнее время появилась тенденция вымывания жилья из центра, который превращается в торгово-развлекательную зону, в рекреационное пространство для жителей окраин. При этом важно, чтобы в центре оставались жители.

Реконструкция жилой застройки должна решаться комплексно с учетом генерального плана развития города. Проектирование комплексной реконструкции жилых кварталов ведется в три этапа:

- 1) обследование сложившейся застройки и ее анализ;
- 2) прогнозирование содержания реконструктивных мероприятий на основе результатов обследования существующей застройки, генерального

плана застройки города и перспективных разработок на более отдаленные периоды;

3) разработка проектов реконструкции жилых кварталов на срок реализации генерального плана (I этап) и за его пределами — до полного завершения комплексной реконструкции (II этап).

Важной частью технологии проектирования реконструкции жилых зданий является изучение существующего жилищного фонда, систематизация его архитектурных, конструктивных градостроительных особенностей, разработка рациональных решений по реконструкции, разработке методических материалов.

Такое исследование должно выполняться для каждого города, области, республики, региона в целом. Оно позволяет разделить фонд на группы по различным технико-экономико-технологическим характеристикам и является исходным материалом для проектирования комплексного обновления и реконструкции городов и районов.

Необходимо разработать архитектурно-планировочное решение, которое учитывает сложившуюся градостроительную ситуацию и историческое развитие города. Предусмотреть дальнейшее совершенствование и расширение планировочной структуры, соблюдая принципы преемственности с ранее разработанной и действующей градостроительной документацией. Можно добиться гармоничности «нового» в «старом», сделать современную архитектуру органичной, и, тем не менее, сохранить ее современность. Рецепты одинаковы во всем мире — это некая сомасштабность, улавливание архитектурных ритмов, то есть неких глубинных архитектурных приемов, лежащих в основе любой региональной архитектуры. Поэтому, если здание не нарушает традиций архитектуры этого места, этого города то оно достаточно органично будет сосуществовать с предыдущей застройкой.

Одна из основных задач — устранение постоянно возникающих противоречий между сложившейся архитектурно-планировочной структурой и новыми требованиями, выдвигаемыми в процессе развития общества. При



реконструкции необходимо решить задачу достижения современного культурно-бытового обслуживания. развития инфраструктуры, создания необходимых городу новых функциональных процессов при этом умелое использование всего ценного, что сложилось в центре, несмотря на перестройку, нередко дает интересные и индивидуальные решения. Именно при реконструкции общественных центров в наибольшей степени можно использовать традиции народного зодчества, органично переплетая новую застройку с природным окружением, являющимся составным и основным элементом любой объемно-пространственной композиции.

УДК 711.4

**Т. Н. АПАТЕНКО, Л. А. БЫЧЕНКО, А. Н. ПАНКЕЕВА**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: kafedrambg@mail.ru

## **АГЛОМЕРАЦИЯ – ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНО ПРОСТРАНСТВЕННОГО И АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕФОРМИРОВАНИЯ УКРАИНЫ.**

На сегодняшний момент из-за долгого хаотичного развития градостроительных систем в Украине наблюдается большое количество крупных урбанизированных территорий, находящихся на различных стадиях своего развития. Из-за сложности этих систем, специфичного характера развития и многообразия процессов, протекающих в них, проявляется интерес к таким формам, как агломерации.

Сегодня агломерация – это объективный процесс развития регионов, обеспечивающий формирование экономических точек роста, равномерное состояние территорий и комплексное, более безопасное и эффективное развитие инфраструктуры для реализации главной цели социально-экономического развития, а именно: создание комфортных условий

проживания и работы для населения и бизнеса. Агломерации способствуют формированию опорного каркаса расселения и в целом территориальной организации страны.

В Украине пространственное развитие и планирование территорий изложено в Генеральной схеме планирования территории Украины, утвержденной на уровне Закона. В Польше с 1 января 1999г. введено территориальное деление государства, в соответствии с которым Польша делится на: 16 воеводств; 314 земских и 65 городских повятов (города на правах повятов); 2478 гмин. Административно – территориальное устройство России в настоящее время различается по типам и уровням: федеральные округа; субъекты Российской Федерации; экономические районы.

На основе выше сказанного, можно сделать вывод о том, что во всех странах деление территорий проходит на общегосударственном уровне, а земли распределены по видам и формам использования и прошли формализованную процедуру правового зонирования, обеспечивающую разнообразие и доступность, что нельзя сказать о территориях, входящих в состав городских агломераций.

Городская агломерация, как объект градостроительного исследования и планирования в действующих градостроительных законодательствах является мифом, так как в градостроительной документации отсутствует такое понятие, как агломерация.

Как показывает практика, формирование городских агломераций происходит естественным путем в странах с разным общественным строем и на разных этапах их социально-экономического развития. Они возникают и развиваются в ходе объективного процесса – саморазвития расселения.

Агломерации возникают и развиваются в конкретных регионах, становясь важными элементами их территориального устройства, представляя собой сложную форму организации процессов жизнедеятельности урбанизированных территорий. Это обуславливает необходимость совершенствования теоретико-прикладных подходов к определению компонентной структуры агломерации,

исходя из региональных особенностей природно-ресурсного потенциала территории, геополитического расположения, характера организации экономической деятельности, а также этнокультурных и ментальных особенностей населения. В результате возможна разработка проектов оптимизации системы транспортного сообщения, совершенствование схемы расселения, а также осуществления пространственного планирования с учетом исторически сложившейся специфики размещения объектов промышленного, финансового и культурно-исторического назначения.

УДК 711.4

**И. Л. ЖЕЛЕЗНЯКОВА**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: zheleznyakovairyna@gmail.com

## **КЛАСТЕРЫ – ДВИЖУЩАЯ СИЛА ОРГАНИЗАЦИИ ЭФФЕКТИВНОЙ ИНТЕРАГЛОМЕРАЦИИ**

Идея кластеров, как следствие обеспечения конкурентоспособности экономического развития регионов получила широкое развитие в последние два десятилетия практически во всех странах мира, включая страны Восточной Европы, Южной Америки, Африки, Океании, не говоря уже о странах Евросоюза и США. Фирмы, группы компаний, альянсы, технопарки и промышленные кластеры строго берегут свои секреты. И тем не менее, важно и необходимо изучать и анализировать лучший мировой опыт по формированию и развитию кластеров. Для Украины в наибольшей степени может быть интересен опыт стран – лидеров кластеризации, а также стран с переходной экономикой. У каждой из этих стран есть свои особенности кластеризации и свои успехи в отдельных сферах формирования кластеров. Сегодня тема кластеров актуальна для всех стран мира, поскольку конкурентоспособность регионов стран обеспечивается только на основе программы кластеризации.

Кластеры стали не просто модным термином, они стали эффективным инструментом развития отдельных территорий и регионов, что способствует повышению общенациональной конкурентоспособности. Чтобы этого добиться, идея качества и инновации должна стать национальной идеей. Национальным проектом должно стать постоянное увеличение экспорта высокотехнологичной продукции, а не сырья и полуфабрикатов. С увеличением объемов информации и знаний в области рисков глобальной экономики значительно изменилась и продолжает нарастать роль кластеров в конкурентной борьбе. Путем кластеризации многим странам удается формировать необходимую производственную мощь в определенных сферах деятельности. Кластеры демонстрируют миру способность любой национальной, региональной или территориальной экономики выдерживать давление со стороны конкурентов. Безусловно, в Украине есть перспектива развития различного вида кластеров. Для этого необходимо перевести страну на интенсивный путь развития, путь развития технологий и инноваций. Одним из главных механизмов роста экономики страны должна стать четкая, сбалансированная программа развития инновационных кластеров.

Одними из наиболее распространенных кластеров в будущей экономике Украины, могут стать производственные кластеры, связанные с формированием системы гарантированного потребления продукции.

В этих случаях кластеры начинают формироваться вокруг сопрягающихся зон новых технологических решений. Создается обстановка, когда одни технологические преобразования влекут за собой следующие и т. д. Такой тип кластера относят к инфраструктурно - инновационным. Их зарождение и формирование нередко связывают с появлением принципиально новых материалов. Сегодня кластеры развиваются в Ивано-Франковской, Волынской, Ровенской, Полтавской, Сумской, Харьковских областях. Как пример кластеры, который уже работают Авиационный кластер и сельскохозяйственный. Создание авиационного кластера, способствует росту продуктивности и инновационной активности предприятий, которые входят в его состав, а также

повышение интенсивности развития мелкого и среднего предпринимательства, активизации привлечения инвестиций. Создание авиационного кластера, формируется с целью обеспечения экономики новейшими технологиями. Тоже, можно сказать о сельскохозяйственном кластере, формирование которого происходит с целью получения новых продуктов питания. Одним из наиболее популярных направлений кластеризации в странах с переходной экономикой являются кластеры «заимствования зарубежной технологической платформы». К их числу следует отнести формирующийся в Закарпатье автомобильный кластер. Чтобы сформировать в Украине новый техно-промышленный уклад, необходимо создавать условия для освоения технологий, которые сегодня в мире формируют передний край технологического развития. Поэтому заимствование и переосвоение в системе украинской промышленности таких передовых технологических платформ является обязательным условием их конкурентоспособности. Задача усложняется тем, что времени на освоение технологий не дается и вскоре возникает необходимость предложить следующие шаги развития данной технологической платформы, чтобы не утратить позиции на рынке.

УДК 711.4

**В. А. ЛАГУТИНА**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: vesay@list.ru

**ФОРМИРОВАНИЕ ЖИЛОЙ СТРУКТУРЫ ГОРОДОВ  
СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ (НА ПРИМЕРЕ ГРЕЦИИ) С УЧЕТОМ  
ВЛИЯЮЩИХ ФАКТОРОВ.**

Современное архитектурное проектирование жилья в городах Средиземноморья это сложный и противоречивый процесс, основанный на учете традиций и особенностей формирования исторического городского

организма. Средиземноморский город — территория, где основным моментом в организации объемно-планировочной структуры является морское окружение, задающее тон экономическому развитию данного пространства.

Существует ряд составляющих — факторов, участвующих в организации жизненных процессов в современной ситуации городов Средиземноморья. Развитие научно-технического прогресса не могло не сказаться на общем экологическом состоянии урбанизированной среды Греции. Первое место в настоящий момент принадлежит климатическим факторам: сейсмической активностью территории; горным рельефом местности; отсутствием зеленых насаждений в городской структуре; наличием большого количества островов; дефицитом плодородных земель; высокой среднегодовой температурой; интенсивностью сезона дождей в зимний период времени. Учет природных факторов позволяет выявить наиболее целесообразные функции отдельных природных участков территории строительства.

Следующим фактором, характеризующим современные условия развития городов Греции, является градостроительный фактор, который включает в себя такие отличия как: сосредоточение населения Греции в урбанизированных крупных и средних городах; высокая плотность застройки; четкая планировочная структура городской территории; наличие морского транспорта — главного средства коммуникаций; исходная точка развития города — порт; полифункциональность ряда объектов, сочетающих такие функции, как торговая, жилье, работа; несовершенство транспортной системы; отсутствие достаточных территорий для общественных рекреационных зон, паркингов, детских площадок и др.

Города Греции и Средиземноморья, в основном, курортные, где туризм является основной из главных индустрий. Приоритетными элементами объемно-планировочной структуры городов-курортов являются пространства отдыха и наличие большого числа рекреационных зон.

Современная ситуация развития городов Средиземноморья неотъемлемо связана с социально-экономическими факторами, которые

представлены такими направлениями: экономическое развитие базируется на мелком и среднем бизнесе; отсутствие сверхкрупных промышленных объектов; высокая стоимость земли в черте города; умеренные темпы прироста населения (средняя греческая семья — 3-5 человек); всеобщая частная собственность на городские земли и др.;

Большое внимание уделяется историко-культурным факторам, которые являются основным центром притяжения для туристов, и составляют основу повышения экономического статуса городов-курортов: греческий город (туристический, торговый) — центр притяжения; Древняя Эллада — колыбель евроцивилизации; наличие множества уникальных исторических памятников. Историко-культурный фактор предопределяет сохранность и полнейшее развитие высокохудожественной пространственной среды. К этому фактору так же можно отнести наличие художественного специфического образа архитектурной среды, созданного на основе исторических особенностей и традиций данного региона.

Таким образом можно определить, что формирование объемно-планировочных (общественных и жилых) структур городов Средиземноморья осуществлялось с учетом воздействующих факторов, формирующих структуру, функциональную направленность и насыщенность систем городского пространства.

УДК 711. 346

**Т. Ю. КУЗЬМЕНКО**

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: tancho286@gmail.com

## **ФУНКЦІОНАЛЬНА ТРАНСФОРМАЦІЯ ВИРОБНИЧИХ ЗОН ПРИМІСЬКИХ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ ЯК СТРАТЕГІЯ ЇХ СТАЛОГО РОЗВИТКУ**

Вплив економічної кризи дуже гостро позначився на виробничих територіях як міст-центрів, так і приміських територій, що є зонами спільних інтересів

територіальних громад міста і села. Значна частина суб'єктів господарювання зменшили обсяги виробництва, в результаті виробничі території повністю або частково перестали функціонувати. Ці процеси подекуди набувають неоднозначного характеру.

Аналізом проектних матеріалів і натурних обстежень приміських сільських поселень виявлено, що санітарно-захисні розриви між житловими та виробничими зонами часто відсутні. Припинення функціонування такого виробництва є позитивним явищем для вдосконалення середовища життєдіяльності населення.

Постає проблема використання вивільнених територій. Наразі має місце зміна соціально-економічних орієнтирів суспільства, перехід до обслуговуючої та високотехнологічної економіки, пошук напрямів підвищення ефективності існуючих промислових об'єктів, а також репрофілювання ліквідованих підприємств [1]. На нашу думку доцільною є реновація виробничих об'єктів, які потребують значного санітарного розриву і розташовані в сельбищній зоні поселення. Під реновацією розуміємо оновлення, адаптивне використання будівель, споруд, комплексів при зміні функціонального призначення. При цьому процес трансформації набуває ознак самоорганізації, тобто вихід із невпорядкованої системи (хаосу) до порядку. Визначено напрями реновації [2]: зміна функції на житлову; навчально-виховну; культурно-розважальну (центри дозвілля, музеї), громадського обслуговування, спортивно-оздоровчу, адміністративну.

Натурним обстеженням приміських сільських поселень ближнього оточення м. Полтави виявлено приклади такої трансформації. Так, у с. Мачухи припинила своє існування тваринницька ферма. Ця ферма була відділена від сельбищної забудови лише вулицею, що безумовно, не є достатнім.

Таким чином, маємо приклад удосконалення середовища життєдіяльності людини і поліпшення екологічної ситуації. Проте опитування мешканців села виявило негативне ставлення до припинення існування цього виробництва: втрачені робочі місця, ферма не працює більше 20 років і поступово руйнуючись, набуває непривабливого вигляду. Організація на її місці виробництва IV-V категорії, значно поліпшила б ситуацію. Село Мачухи, маючи чудову транспортну інфраструктуру,



знаходиться на відстані 12 км від м. Полтава. Створення такого підприємства мало б позитивне значення як для міста, так і для села: забезпечення людей місцями працевлаштування, винесення з міста виробництва з наближенням його безпосередньо до місця проживання незайнятого працездатного населення.

Звільнені виробничі майданчики сільських поселень досить часто перепрофілюються під житлові території. Наприклад, у с. Верхоли відбулось перепрофілювання колишньої виробничої території під житлову, внаслідок чого завершилось формування планувальної структури села та оптимізація соціально-побутового обслуговування мешканців приміської зони та міста-центру.

**Висновки.** Доцільність реновації виробничих об'єктів у сільських поселеннях обумовлено наступними чинниками: наявність значних вільних трудових ресурсів; позитивна демографічна ситуація; відстань до міста-центру не більше 20 км. Потенціал виробничих територій настільки значний, що доцільність їх реновації має економічне та соціальне значення. Реновація виробничих територій сельбищних зон поліпшить екологічне середовище та рівень життя населення завдяки створенню нових робочих місць. При цьому вдосконалення середовища життєдіяльності людини відбувається як у місті, так і в селі: забезпечення місцями працевлаштування незайнятого населення, винесення з міста-центру виробництва, що потребує значних територій і порушує цільність його забудови.

#### Список джерел

1. Бірюк С.П. Вплив розвитку промислово-виробничого комплексу на територіально-планувальну організацію міста (на прикладі м. Києва) / С.П. Бірюк // Містобудування та територіальне планування. – 2013. – №48. – С. 52 – 56.
2. Доненко В.И., Щербина Л.В., Штода О.И. Ревитализация промышленных и техногенно нагруженных территорий городской застройки / В.И. Доненко // Містобудування та територіальне планування. – 2013. – №47. – С. 195 – 199.

УДК 711.4

**Е. ГОВША**

*Рижский технический университет*

**АПАТЕНКО Т.Н., ПАНКЕЕВА А.Н.**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: kafedrambg@mail.ru

## **ГРАНИЦЫ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ**

Формирование городских агломераций происходит естественным путем в странах с разным общественным строем и на разных этапах их социально-экономического развития. Они возникают и развиваются в ходе объективного процесса – саморазвития расселения.

Для изучения проблем агломерации необходимо, прежде всего, определить механизмы установления ее границ. При этом важно, чтобы рассматриваемая территория охватывала практически весь рынок труда и потребительский рынок, а также наиболее активно используемые рекреации.

Границы городской агломерации подвижны во времени благодаря изменению важнейшего параметра агломерации – дальности ежедневных передвижений от места жительства к местам приложения труда.

Поскольку развитие агломерации связано с исчерпанием возможностей города для размещения новых производств и необходимостью его развития на более широкой территориальной базе, юридические границы города и наличие в составе агломерации нескольких административных образований мало существенны для определения агломераций; более того, мозаика административных границ препятствует планированию и управлению агломерациями (в том числе исследованию маятниковых передвижений).

Важной характеристикой агломераций является размещение жилых образований, которые нагляднее всего отображаются показателем средней плотности населения в зависимости от расстояния до центра агломерации.

Как правило, вначале ведется застройка вдоль вылетных транспортных магистралей, а затем и между ними. Постепенно формируется городское образование, поглощающее в сферу своего влияния и сельские поселения, и малые города и которое впоследствии становится агломерацией.

Известно, что основные транспортные коридоры формируют развитие агломераций. Именно здесь наблюдается самая интенсивная связь между городами и населенными пунктами агломерации. В ядре агломерационного образования и в его срединной зоне, вдоль транспортных коридоров происходит более интенсивное градостроительное освоение территорий – создание планировочных районов, логистических центров и т.п. Вдоль рек формируются основные элементы структуры организации отдыха и экологической защиты граждан, образуя рекреационную зону агломерации, образуются так называемые планировочные секторы агломерации – территории, примыкающие к главным транспортным коммуникациям (автомобильным, железнодорожным трассам и рекам).

Конфигурация плотности населения во многом влияет на доступность центров, потенциал роста агломераций, интенсивность их внешних связей, и на потенциал участия в экономике прилегающих территорий. Не менее существенной характеристикой организации территории является распределение плотностей населения и мест приложения труда в пределах самих агломераций.

Агломерации оказывают большое влияние на межагломерационные пространства - территории сельской местности, являющейся ресурсной базой для развития агломераций.

Таким образом, можно сказать, что агломерация – это сложная, пространственно-локализованная, динамично развивающаяся система. Формирование агломераций способствует повышению качества жизни населения и созданию комфортной среды жизнеобеспечения всех субъектов данной территории.

УДК 72.01

**V. MYRONENKO**, dr. hab. , prof. UP

**KOTN.**, mgr. inz.

Uniwersytet Przyrodniczyw Lublinie (Polska)

## **УСЛОВИЯ ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ СТУДЕНЧЕСКИХ КАМПУСОВ**

Кáмпус — университетский городок, включающий, как правило, учебные помеще-ния, научно-исследовательские институты, жилые помещения для студентов, библиотеки, аудитории, столовые и т. д. На современном этапе высшие учебные заведения являются неотъемлемым институтом общества, они ориентированы на становление духовного облика студентов, способных не только развивать избранные сферы деятельности, но и руководить прогрессом самого общества. Поколение студенческой молодежи третьего тысячелетия обладает принципиально иными качествами личности, ценностными установками, жизненными ориентирами. Эта группа населения, отличающаяся наиболее высоким образовательным уровнем, активным потреблением культуры и высоким уровнем познавательной мотивации. Для сохранения стабильности и дальнейшего развития общества, необходимо формирование такой личности, которой присущи активность, социальная мобильность, профессиональная компетентность, высокая способность адаптироваться в сложных ситуациях, самостоятельность в принятии решений, ответственность, способность к интеллектуальному поиску и другие качества и свойства личности, определяемые современной реальностью. Среда - та часть пространства, с которой субъект соприкасается, в которой живет. Среда есть то, среди чего пребывает индивидуум, что посредством его активности, опосредует его развитие. Обитатели среды, используя ее возможности,

удовлетворяют свои потребности. С точки зрения сторонников средового подхода человек живет не в фиксированной среде, адаптируясь к ней, а изменяет ее. Изменяя свой мир, человек изменяется и сам. Надо стремиться к тому, чтобы среда, начиная от интерьера помещения, мебели, инструментов и т.п., была бы максимально удобной, соответствовала эстетическим требованиям и способствовала бы формированию всесторонне развитой личности профессионала. Предметно-пространственная среда - это непосредственное окружение потребителя среды, совокупность природных и искусственных средовых пространств и их внешнего наполнения, находящаяся в постоянном взаимодействии с человеком и его запросами. Она включает в себя следующие компоненты:

- архитектурно-планировочная структура зданий, помещений и прилегающей территории университета;
- освещение и цветовая отделка помещений и участка;
- комплексность и внешний вид мебели, учебно-наглядных пособий, технических устройств;
- природа и озеленение.

Организация предметно-пространственной среды должна строиться на определенных принципах. На основе принципов, можно выделить позиции, опираясь на которые можно организовать предметно-пространственную среду положительно влияющие на развитие личности студента и которая будет соответствовать его индивидуально-психологическому складу:

- среда должна быть достаточно гетерогенной и сложной. Она должна состоять из разнообразных элементов, необходимых для формирования и оптимизации всех видов деятельности;

- среда должна быть достаточно связанной, позволяя человеку переходить от одного вида деятельности к другому и выполнять их как взаимосвязанные жизненные моменты;

- среда должна быть достаточно гибкой и управляемой как со стороны учащегося, так и со стороны педагога. Гибкость и управляемость среды

позволит учащемуся максимально широко проявить свою активность и стремление к преобразованию окружающего предметного мира, а педагогу - видоизменять функции различных предметов в соответствии с текущими педагогическими задачами;

- эстетическая деятельность, в рамках которой протекает творческий процесс, гармонически сочетает в себе в социальном плане личное и общественное, в духовном - эмоциональное и рациональное, чувство и разум. Понимание эстетической деятельности как творчества личности, живущей в конкретно-историческом обществе с его ценностными ориентирами и идеалами, дает возможность для воображения субъективности, фантазии и эмоций.

В качестве базы формирования развивающей и реабилитирующей среды были выбраны инновационные технологии *дизайна и эргономики*, а также гибкие проектные и производственные технологии, включающие создание средовых модульных конструкторов, использование доступных производственно-технологических приёмов, комбинаторное многовариантное формирование среды.

УДК 711.4

**В. П. МИРОНЕНКО**, д-р архит., профессор

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

**В. Р. ШУМАКОВА**, соискатель

*Белгородский государственный технологический университет им. В. Г. Шухова*

**E. WIDELSKA** mgr. inż. Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie (Polska)

## **СОВРЕМЕННЫЕ ЖИЛЫЕ КОМПЛЕКСЫ**

Многоэтажный жилой комплекс с обслуживанием является следствием эволюции градостроительных концепций многоэтажного жилища в XX веке. Идея жилого комплекса прошла определенные этапы в своем развитии, причем

дифференцировать его возможно не только по типам жилища, характерным для каждого временного промежутка, но и по уровню доходов населения, для которого предназначался тот или иной тип жилища.

Современный многоэтажный жилой комплекс с обслуживанием – это ряд зданий и сооружений высотой от 9 до 25 этажей, состоящих из взаимосвязанных разнофунк-циональных структурных объемов, которые объединяются композиционным замыслом в единую, обусловленную градостроительными особенностями систему и реализующую потребности человека в труде, быте и отдыхе.

В жилище всегда наблюдалась взаимосвязь множества различных функций. Следовательно, многофункциональность (место проживания, работы, отдыха, сна и пр.) – это один из важнейших принципов организации жилой среды. Трансформировался и раз-вивался данный принцип вместе с эволюцией общества, обуславливая различные приоритетные формы и функции жилища в различные исторические эпохи [1].

В целом жилая инфраструктура сложилась, практически, одновременно с самим жилищем. На современном этапе стало ясно, что одной из наиболее эффективных форм организации жилой среды крупнейшего города, в которой отразилась потребность современного человека в разнообразном городском окружении, удовлетворяющем его потребности в работе, жилище и отдыхе, становятся многоэтажные жилые комплексы с обслуживанием. «Житель современного крупного города, оценивший в полной мере негативные результаты строгой пространственной организации микрорайонной структуры и сравнив ее с традиционной, отдает сегодня предпочтение целостности много-функционального организма, тесному переплетению и концентрации на улицах и площадях города жилых, общественных деловых, торговых и производственных зданий, образующих самые различные сочетания, ведущие к бесконечному разнообразию пространственных и поведенческих ситуаций» [2].

В целом можно отметить, что эволюция принципов организации жилой застройки вела к повышению степени урбанизации, совершенствованию

системы обслуживания населения, расширению функциональных связей между различными элементами городской среды. Сложился новый тип обслуживания – непосредственно при жилой группе в структуре жилых домов, отвечающий потребностям современного человека. Проанализировав современный отечественный опыт проектирования и строительства многоэтажных жилых комплексов с обслуживанием, было выявлено следующее:

- многоэтажные жилые комплексы, как правило, занимают довольно обширные территории, в среднем – 1,5-5 Га;

- строительство многоэтажных жилых комплексов с обслуживанием, занимающих довольно обширные территории, ведется преимущественно вокруг городов мегаполисов;

- следует отметить, что современные жилые комплексы, строящиеся в последние годы, имеют довольно выразительный внешний облик. Но при проектировании учреждений обслуживания в структуре многоэтажных жилых комплексов практически не учитывается сложившаяся система социально-бытового обслуживания в районе строительства;

- все учреждения обслуживания размещаются либо на территории комплекса в отдельно стоящих зданиях, либо на первых этажах жилых домов. В зависимости от типа функционирования, учреждения обслуживания могут быть доступны не только жильцам комплекса;

- все современные комплексы строятся исключительно для людей с высоким уровнем доходов, при этом практически отсутствуют жилые комплексы, доступные для людей с низким и средним уровнем доходов.

Вывод: включение в структуру многоэтажного жилого комплекса различных элементов обслуживания является потребностью современного человека. Вследствие этого структура многоэтажных жилых комплексов имеет ярко выраженную, продуманную концепцию — помимо обязательных придомовых площадок и парковок в структуре комплекса размещаются различные учреждения обслуживания, удовлетворяющие потребности будущих жильцов. Задача создания многоэтажных жилых комплексов с обслуживанием в



нашей стране заключается в последовательном развитии планировочной структуры города, и при этом решается целый ряд проблем: организация комфортабельной среды для проживания; создание развитого общественно-обслуживающего сектора; сохранение архитектурной целостности застройки[3].

#### Список источников

1. Иконников А.В. Архитектура XX века. Утопии и реальность. Т. I / А.В. Иконников. – М.: Пресс-Традиция, 2001. – 656 с.
2. Молчанов В.М. Теоретические основы проектирования жилых зданий / В.М. Молчанов.– Ростов-на-Дону: Феникс, 2003. – 235с.
3. Федяева Н.А. Многофункциональные жилые комплексы / Н.А. Федяева.– М.: МАРХИ, 1981. – 127 с.

УДК 72.01

**В. П. МИРОНЕНКО**, д-р архитектуры, проф., **Е. А. ЦУРИКОВА**, соискатель

*Харьковский национальный университет строительства и архитектуры*

E-mail: Evgenia55555@yandex.ru

## **ПАРАМЕТРИЧЕСКИЙ ПОДХОД КАК МЕТОД ПРОЕКТИРОВАНИЯ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

В то время, как традиционный общепринятый метод городского планирования требует проделывания большого количества работы в процессе постоянного внесения изменений, неизбежных в процессе проектирования, параметрическое проектирование позволяет планировщикам сконцентрировать свое внимание на самом процессе в более масштабном смысле, так как изменения не требуют много времени и усилий. Параметрический подход позволяет делать процесс планирования более эффективным и информативным. Инструменты параметрического моделирования, использованные в градо-строительном планировании имеют ряд возможностей:

- возможность быстро генерировать большие проектные площади;
- возможность детализировать объекты на ранних этапах работы;
- возможность обеспечивать оптимизацию проекта на различных этапах проектирования;

- возможность обеспечивать легко производимые изменения путем изменения не самой формы, а генерирующего ее параметра.

Характеристики параметрического городского планирования.

1. Параметрическое проектирование используется в планировании города для соотношения аналитических данных параметрическим методом с 3D моделями путем предоставления информации для моделирования.

2. Особенности параметрического моделирования могут служить генератором идей и вдохновения для проектировщиков.

3. Результатом параметрического моделирования является соответствие решения заданным аналитическим потребностям.

4. Параметрическое моделирование представлено в форме набора заданных правил для ситуации.

Выбор правильного параметра и нужного правила генерирования модели сейчас целиком зависит от архитектора и становится главной задачей параметрического городского планирования.

Хотя параметрическое моделирование генерирует общую структуру по сути, так как отвечает только предусмотренным требованиям, оно так же может генерировать достаточную детализовку для оценки проекта по различным критериям. Кроме того, преимущество параметрического городского планирования в том, что в реальном времени могут быть воспроизведены различные заданные сценарии, что имеет большую педагогическую и информационную ценность.

На данный момент для этой цели разработано специализированное параметрическое программное обеспечение, такое, как Grasshopper, GenerativeComponents и theCityEngine software.

Не смотря на все преимущества параметрического моделирования города, было представлено еще очень мало проектов такого рода. Наиболее известный среди них – проект студии ZahaHadidarchitects, выигравшей в 2005 конкурс по разработке генерального плана участка в Стамбуле, Турция.

Параметрическое городское планирование является перспективным направлением, как вдохновляющий и достаточно мощный метод проектирования городской структуры. Но в то же время существует ряд проблем, которые должны быть решены прежде, чем этот набор инструментов станет способным решать любые задачи градостроительства и сможет полностью конкурировать с существующей системой.

Список источников:

1. J. Forester, "Critical Theory and Planning Practice". JAPA, vol.46, 3. 1980
2. Nicolai Stein. Parametrics in Urban Design. – 2014.
3. Karol Mac Gairbheith. Smart Geometry 2009 Application / Karol Mac Gairbheith. // London South Bank University. – 2009.

УДК 725

**Н. Я. КРИЖАНОВСКАЯ**, доктор арх., профессор, **И. И. ГРОМОВА**, магистрант арх.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

## **ИНФРАСТРУКТУРА НИЗКОУГЛЕРОДНОГО ГОРОДА И СПЕЦИФИКА ЕГО ФОРМИРОВАНИЯ**

В настоящее время в связи с тотальной урбанизацией, появлением экологически – кризисных зон в крупных и крупнейших городах, человек проживает в антропогенной среде с колоссальным негативным воздействием. В связи с данной проблематикой появилась концепция « низкоуглеродный город » с его особой инфраструктурой, с использованием системы инновационных технологий и максимального совершенствования природного потенциала среды жизнедеятельности.

Под инфраструктурой принято понимать совокупность функциональных зон городской среды с выделением транспортно-пешеходной, промышленной, жилой, ландшафтно-рекреационной структур. В низкоуглеродных городах

приоритетное внимание уделяется транспортно-пешеходной и ландшафтно-рекреационной инфраструктуре среды жизнедеятельности, которой уделяется повышенное внимание по выявлению индивидуально-художественного образа городской среды.

Так, например город Тяньцзинь, является демонстрацией новых технологии, а так же, служит моделью для будущих развивающихся городов. Проект, разработанный градостроительной группой - Surbana. Город строится в 10 минутах езды от бизнес-парков на Тяньцзинь. Зона экономического развития связана с транзитной системой. Население примерно 350000 жителей.

Эко-Сити будет использовать последние технологии использования возобновляемых источников энергии.

Город будет разделен на семь различных секторов - Lifescape, Эко-Валли, Solarscape, Urbanscape, Windscape, Earthscape и эко-коридоров.

- Сектор Жизни. Центр проекта с малоэтажными постройками и использованием природо-интегрированной архитектуры.

- Эко-Долина. Своеобразный зеленый хребет, представляющий собой 11-киллометровый искусственный канал, проходящий вдоль города, максимальное количество озеленения и многочисленные общественные рекреационные объекты.

- Солнечный сектор. Административный и общественный центр эко-города, расположенный у воды. Здесь, будут находиться муниципальные и коммерческие учреждения.

- Городской сектор. Деловое сердце города с компактными высотными строениями, связанными между собой многоуровневыми воздушными мостами, позволяющими рационально использовать вертикальное пространство, максимально снизив зависимость от моторизированных транспортных систем.

- Сектор Земли – это своеобразный пригород, жилая зона. Ступенчатая архитектура с многочисленными террасами позволяет максимально наполнить пространство зелеными насаждениями.

- Сектор Ветра. Пригородная территория эко-сити. Будет являться зоной отдыха, максимально отдалена от города
- Эко-Коридоры. Четыре эко-коридора, проходящие через город, представляют собой автономные зоны, где растительный и животный мир могут спокойно существовать без человеческого вмешательства.

На современном этапе можно заметить, что инфраструктура низкоуглеродных городов максимально оптимизирована для обеспечения комфортной жизнедеятельности человека за счет сложного тематического подхода, формирования ландшафтно-рекреационной среды города, рациональной застройки, зеленой системы общественного транспорта, минимизирующие выбросы углекислого газа, концепции компактного, многоуровневого и многослойного города.

УДК 725

**Н. Я. КРИЖАНОВСКАЯ**, доктор арх., профессор, **А.О. ХЛАПОНИНА**, магистрант архитектуры

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

E-mail: life\_is\_good\_917@mail.ru

## **ТИПОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЭКООРИЕНТИРОВАННОЙ АРХИТЕКТУРЫ ЖИЛЫХ КОМПЛЕКСОВ**

В 1993 году на всемирном конгрессе архитекторов, в связи с их ответственностью за формирование искусственной жилой городской среды, были сформулированы ряд приоритетов, часть из которых : энергоэффективность зданий, их независимость и автономность от централизованных сетей, экологичность и общая эффективность всей архитектурной среды, и др.

Появилось большое количество объектов на основе концепций энергетически эффективных и экологически чистых технологий и других решений по гармонизации архитектурной среды. В последнее время количество этих технологий сильно расширилось, что позволяет архитекторам формировать гармоничную, эко ориентированную жилую среду, в том числе, экоориентированные жилые комплексы.

Исходя из архитектурных, планировочных, инженерных особенностей, все экоориентированные жилые комплексы можно типологически разделить на 10 видов:

1. **Энергоэффективный жилой комплекс** с низким потреблением энергии или с нулевым потреблением энергии из стандартных источников (Energy Efficient apartment complex or Zero Energy Efficient apartment complex).
2. **Пассивный жилой комплекс** (passive apartment complex). Комплекс, в котором используются энергосберегающие строительные материалы, суперизоляция и возобновляемые источники энергии.
3. **Биоклиматическая архитектура жилых комплексов** (Bioclimatic Architecture of apartment complex). Это одно из направлений архитектуры в стиле hi-tech с ярко выраженным использованием остекленных пространств. Главный принцип биоклиматической архитектуры — гармония с природой.
4. **Интеллектуальный или умный жилой комплекс** (Intellectual apartment complex). Жилой комплекс, в котором с точки зрения теплоснабжения и климатизации, на основе применения компьютерных технологий оптимизированы потоки света и тепла в помещениях и ограждающих конструкциях
5. **Жилой комплекс высоких технологий** (High-Tech apartment complex).
6. **Здоровый жилой комплекс** (Healthy apartment complex). 7. **Экологический, жизнеподдерживающий жилой комплекс** с нулевым показателем отходов жизнедеятельности и строительных материалов (Green Sustainable Zero Waste apartment complex).

**8. Органический жилой комплекс** (organic apartment complex). Это комплекс, где на большей части поверхности внешних несущих конструкций применяется технология озеленения фасадов.

**9. Жилые комплексы с вертикальными фермами** (apartment complex with a vertical urban farm). Жилые комплексы, часть которых занимает вертикальная городская ферма и ее обслуживающая инфраструктура, которая может обеспечить всех жильцов жилого комплекса своей органической и экологически чистой продукцией.

**10. Террасированные жилые комплексы с крышами-садами** (terraced apartment complex with a roof garden). Экоориентированные жилые комплексы, основной идеей которых является максимальная эксплуатация озелененных кровель-садов, террас, балконов и лоджий. Крыша может так же использоваться в качестве небольших.

Рассмотренные типы экоориентированных жилых комплексов позволят создать комфортную среду жизнедеятельности человека.

УДК 72.01

**Ю. П. ВОЛЧОК**, к.арх., проф.

*НИИ теории архитектуры и градостроительства Российской академии архитектуры и строительных наук (НИИТИАГ РААСН), Московский Архитектурный Институт (Государственная академия, МАрХИ)*

E-mail: yvolchok@gmail.com

**НОВЫЙ МУЗЕЙ АКРОПОЛЯ И АМФИТЕАТР ДИОНИСИЯ В АФИНАХ:  
УКОРЕНЕННОСТЬ СОВРЕМЕННОСТИ В ИСТОРИЧЕСКОМ ГОРОДЕ ПО  
КОНЦЕПЦИИ АРХИТЕКТОРА БЕРНАРА ЧУМИ**

1. Мне представляется современной сама постановка проблемы для обсуждения на конференции. Формирование ее проблемного поля основывается на том, что архитектура и градостроительство могут рассматриваться здесь как единый объект предпроектного осмысления и проектной реализации в условиях с очевидностью неизбежной в современном

мире интеграции (глобализации), формирующей диалог требований культуры и возможностей, предоставляемых цивилизацией, адекватный профессиональному миропониманию в наше время.

2. Объединительное «и-и» (и архитектура, и градостроительство) в противовес предполагающему неизбежное в реальных условиях противостояние новой архитектуры, исторически сложившемуся городу, продиктованное альтернативностью, априори заложенной в преимущественно визионерском восприятии образа целостности в границах контекстуального подхода к осмыслению городской среды, формирует понимание закономерности перерастания понятия «градостроительство» в «градоустройство». Его архитектурная природа позволяет подходить к осмыслению города как полноценно объемно-пространственному «сюжету» истории, формирующемуся и развивающемуся во времени. Понятия «протяженность», «укорененность» при этом выходят на первый план, вовлекая в проблематику осмысления проектируемых проблем современного города и возможности интеллектуальной истории.

3. Венецианская биеннале 2014 года, по замыслу ее куратора Рема Колхаса, была посвящена столетию архитектуры Новейшего времени. Концепция выставки строится на развертывании во времени ленты современной архитектуры. При знакомстве с экспозицией можно наглядно ощутить, какие тенденции кристаллизуются в мировом профессионализме, связанном с судьбами архитектуры, понимаемой именно как диалог культуры и цивилизации. Важно зафиксировать методологическую ценность такого подхода. Современная нам архитектура не с нами родилась. У нее есть своя (в каждом регионе – собственная) **укорененность во времени**. Движение во времени становится едва ли не ведущей, но, наверняка, центральной категорией, формирующей архитектурный профессионализм.

4. Реализуя современное миропонимание, необходимо сформировать конкурентноспособный подход к архитектуре, позволяющий преодолеть и противостоять представлениям массового, усредненного понимания



архитектурных ценностей. Стремление к совершенству, поиск единственно возможных творческих решений, раздвигающих границы внешних условий – естественная потребность профессионально зрелой архитектурной деятельности. Сегодня становится все очевиднее осознание того, что обсуждение конкретной проблематики архитектурного профессионализма в границах Новейшего времени уместно увязать с интересами и возможностями интеллектуальной истории, вполне самоопределившегося раздела историко-теоретической науки.

5. Новый Музей Акрополя в Афинах, созданный по проектной концепции Бернара Чуми, убедительно демонстрирует профессиональную значимость и творческие возможности авторского подхода к градостроительству на основе реконструкции не визуального предъявления истории, а многомерного знания о ней. Новый музей Акрополя становится современным нам воплощением амфитеатра Дионисия, в котором «жизнь и судьба» городской культуры «разворачивается» как полноценная парабола истории от античности до наших дней.

УДК 72.01

**А. Ю. ВОРОБЬЕВ**, канд. арх.

*Московский архитектурный институт (государственная академия)*

E-mail: passerino87@yandex.ru

## **МЕТОДИКА МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ: ТЕАТРАЛЬНЫЙ СПЕКТАКЛЬ КАК МОДЕЛЬ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА**

Урбанистика XX века существенно расширила наше представление об архитектонике города. Сложность социальных процессов, стремительный рост городского населения, а также развитие технологий породили множество различных градостроительных идей и методов, основанных на научном подходе к проектированию. Новые масштабы урбанизации существенно расширили круг

проблем, стоящих перед архитекторами. Проектирование города не ограничивалось только лишь вычерчиванием застройки и расчетом транспортных и иных коммуникаций. В связи с усложнением состава населения, особое значение стали принимать социология и экономика города и ряд других наук. В настоящее же время такая квинтэссенция знаний уже является нормой. В связи с очень большим количеством составляющих в системе города актуальными становятся также эмпирические методы проектирования, основанные на взаимодействии непосредственно с жителями того или иного участка городской территории. Поднимается очень много дискуссионных вопросов по преобразованию городской среды, по гуманитарной составляющей развития, учитывающей историю города, его самоидентичность. Одним из таких способов взаимодействия жителей всегда был театр, который и сегодня продолжает свою «миссию», являясь «тренажером» публичной культуры, способным моделировать нашу действительность и тот образ города, к которому мы стремимся.

В конце июня 2014 года в Центре им. В. Мейерхольда состоялась премьера спектакля «Норманск» по повести братьев Стругацких «Гадкие лебеди». Это был первый опыт постановки «променад-театра» в России. Структура спектакля имеет несколько пересекающихся сюжетных линий, происходящих в разных пространствах одного здания: на этажах, в лестничных клетках, в отдельных комнатах, в зрительном зале. Зритель должен «бродить», включаясь в сюжет в разные моменты времени, при этом формируя свой собственный образ спектакля в целом. По сценарию местом действия является «город будущего», который постановщикам необходимо было создать. Над этим квестом работал коллектив специалистов из различных областей: режиссеры, актеры, психологи, продюсеры, архитекторы, ролевики и др. Их совместная работа, по сути, должна была локально смоделировать многофункциональное городское пространство, обеспечить его «жизнеспособность» в определенных сюжетом условиях, чем фактически сегодня и занимаются самые современные архитектурные мастерские.

В архитектуре театра данная проблема стала проявляться в первых проектах многофункциональных театров, в частности в гигантских театрах конца 1920-х – начала 1930-х годов, где в большинстве работ объектом проектирования было не столько здание театра, сколько жизнь внутри него. Спектакль «Норманск» стал своего рода экспериментом по проектированию жизни, жизни получаемой проектным, «искусственным» путем. И у зрителя появляется возможность почувствовать эту жизнь, включаясь в тот или иной сюжет с участием актеров, которые могут с вами контактировать, делая вас частью этой жизни. Это дает возможность растворять границу между реальным и проектируемым «городом будущего», частью которого впоследствии и должен стать пришедший на спектакль зритель. На театре, по сути, показана версия модели целостного восприятия пространства и его содержания как цели проектирования.

УДК 72.01

**Е. В. КОНОПЛЕВА**, канд. арх.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: e.konoplyova@gmail.com

## **ФОРМИРОВАНИЕ НОВОЙ ПАРАДИГМЫ АРХИТЕКТУРНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ВО ВХУТЕМАСЕ И БАУХАУЗЕ**

Сложившиеся в архитектуре устойчивые приемы формообразования, зафиксированные в традиционных стилях, на рубеже XIX-XX вв. подвергаются пересмотру: научно-технический прогресс, смена социально-общественных условий приводят к формированию принципиально иной архитектуры – Новейшего времени. Возникшая необходимость решать проектные задачи, не опираясь ни на функционально-планировочные, ни на стилевые образцы, потребовала подготовки специалистов нового типа. Переход

к новой системе образования был осуществлен в двух крупнейших школах Европы: Баухаузе в Германии и ВХУТЕМАСе в России.

Сравнение основных положений методики обучения архитекторов в Баухаузе и во ВХУТЕМАСе позволяет выявить несколько общих принципиальных моментов. Во-первых, отправной точкой в построении новой парадигмы архитектурного образования становится критика академизма и ордерной системы, как единственно возможной в решении художественных задач в архитектуре. Во-вторых, обе школы уделяют первостепенное внимание изучению грамматики формообразования, а не штудированию готовых форм. В-третьих, психология, знание законов восприятия постулируются как необходимые знания для тех, кто посвятил себя работе с пространством и формой. И, наконец, важнейшим нововведением становится постановка и решение композиционных задач, не имеющих аналогов, что послужило базой для становления творчества как основы профессионализма в архитектуре, а так же стало отправной точкой в развитии теории творческой деятельности архитектора.

УДК 711.435

**В. М. ЛЯХ**, канд. арх., доцент

*Полтавский национальный технический университет имени Ю. Кондратюка*

E-mail: kafabtam2014@ukr.net

## **ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ МАЛЫХ ГОРОДОВ**

Специфика решения проблем развития малых городов заключается в целенаправленном формировании на их базе системы межселенных центров в составе социально-экономического комплекса крупного города. Цель организации системы межселенных центров в таком комплексе должна

исходить из необходимости создания в зоне влияния крупного города равноценных условий для жизнедеятельности людей путем преобразования на ее территории структуры расселения.

В этих условиях развитие малых городов в качестве межселенных центров связано с необходимостью выделения ведущих функций, которые будут играть в них градообразующую роль и определять их основную специализацию. Так, если в городах *центральной зоны* крупного города более развиты межрайонные связи, то в малых городах *средней зоны*, преимущественное значение имеют внутрирайонные связи «район – районный центр». Установлено также, что в пределах границ административных районов наиболее тесная связь малых городов – районных центров с поселениями района наблюдается в радиусе 10 – 15 км, сохраняется в пределах 15 – 25 км и значительно ослабевает при радиусе, превышающем 30 км.

Обобщение практики разработки генеральных планов городов- районных центров, а также проектов районной планировки их административных районов показывает, что в них недостаточно полно учтены развитые межселенные связи, не всегда четко проведена типологическая характеристика сети городских поселений, что затрудняет правильный выбор поселений-центров. При этом малые городские поселения могут быть подразделены на города-центры, города-подцентры и города-специализированные центры (города отдыха, города-курорты, города туризма и др.). Малые города с учетом их величины, социально-экономической базы, места и роли в системах расселения и состава культурно-бытовых учреждений могут быть подразделены на первичные, местные и районные (межрайонные) центры.

Таким образом, в системе расселения крупного города районные центры могут выполнять роль основных опорных узлов производственного, торгово-распределительного и трудового тяготения, а также административных, социально-культурных и транспортных центров.

Расширенный состав типологических признаков малых городов будет способствовать более точному выявлению их соподчиненности,

функциональной специализации и характера дальнейшего развития в качестве центров межселенного культурно-бытового обслуживания.

Представляется целесообразным выделить следующие их типов:

- 1) **города отдыха** (детского, длительного и кратковременного, дачного отдыха и коллективных садоводств);
- 2) **города-курорты** (климатические, бальнеологические и грязевые);
- 3) **города туризма** (познавательного, спортивного, самодеятельного и организованного);
- 4) **города науки** (научно-производственные, специализированные и комплексные);
- 5) **города – административные центры** (организационно-хозяйственные центры районов отдыха, лечения и туризма районного и местного значения).

#### Список источников

1. Марков Е.М. Малые города в системах расселения / Е.М. Марков, В.П. Бутузова, В.А. Таратынов. – М.: Стройиздат, 1980. – 196 с.
2. Город: проблемы социального развития / [Под редакцией А.В. Дмитриева и М.Н. Межевича]. – Ленинград «Наука», 1982. – 172 с.
3. Рекомендации по комплексному развитию малых и средних городов и формированию их среды / [ЦНИИП градостроительства]. – М.: Стройиздат, 1990. – 158 с.

УДК 72.013

**Г. А. НЕГАЙ**, канд.арх., доцент

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: [negay31@mail.ru](mailto:negay31@mail.ru)

## **ІНФОРМАЦІЙНА ГАРМОНІЗАЦІЯ АРХІТЕКТУРНОЇ ФОРМИ**

Актуальність теми доповіді обумовлена кількісною невизначеністю гармонійності архітектурної форми та відсутністю критеріїв гармонійності. Традиційний метод гармонізації за допомогою взаємної паралельності або перпендикулярності діагоналей частин архітектурної форми, або приведення

відношень до певної пропорційної системи, не розкриває в повній мірі природи гармонійності.

Гармонійність архітектурної форми відкривається нам внаслідок візуального сприйняття інформації, носієм якої є архітектурна форма. Кількість зорової інформації, що міститься у відношеннях елементів розмірної структури архітектурної форми, визначається за формулою:

$$U = k \ell g \frac{r_i}{r_j} [1], \quad (1)$$

де  $r_i$  та  $r_j$  – розмірні характеристики елементів архітектурної форми; при цьому у чисельник виставляється більший з них;  $k$  – коефіцієнт, що враховує чутливість зорової системи ( $C$ ) до сприйняття відмінностей елементів розмірної структури; при  $C = 1/33$ ,  $k = 76,56$ .

Інформація вимірюється кількістю операцій елементарного розрізнювання (елер) при переході від  $r_i$  до  $r_j$ .

Якщо  $r_i$  та  $r_j$  є членами пропорційного ряду величин, то між ними існує залежність:

$$r_i/r_j = p^s, \quad (2)$$

де  $p$  – основа пропорційного ряду, а  $s$  – різниця порядкових номерів  $i$  та  $j$  членів цього ряду ( $s = i - j$ ).

Після підстановки (2) в (1), отримуємо:

$$U = k \ell g p^s = sk \ell g p, \quad (3)$$

У цьому виразі  $k \ell g p$  – const для кожного пропорційного ряду величин і є його інформаційним модулем. Він визначає приналежність елементів того чи іншого відношення до певного пропорційного ряду. Це означає, що у випадку, коли кількість інформації, що міститься у відношеннях сусідніх елементів архітектурної форми, дорівнює, наприклад, 13, 26, 39 елер, то ці елементи належать одному пропорційному ряду величин з інформативним модулем 13 елер ( $p = 1,477$ ).

У відповідності з принципом найменшої дії величина інформаційного модулю, що об'єднує два сусідні відношення (інформаційні кроки), визначає

силу їх інформаційного зв'язку. Максимальна сила інформаційного зв'язку буде тоді, коли відношення рівні, що відповідає прямій або оберненій пропорційній залежності. Прийmemo цей показник за одиницю. Тоді сила інформаційного (пропорційного) зв'язку будь-яких двох відношень елементів архітектурної форми визначається за формулою:

$$M_{\Pi} = \frac{2\mu}{u_i + u_j}, \quad (4)$$

де  $\mu$  – інформаційний модуль, спільний для інформаційних кроків  $U_i$  та  $U_j$ , а  $M_{\Pi}$  – сила інформаційного (пропорційного) зв'язку цих інформаційних кроків.

Інформаційна гармонізація полягає у коригуванні розмірної структури таким чином, щоб інформаційний модуль, що об'єднує інформаційні кроки, був по можливості максимальним.

Це забезпечить максимальну силу інформаційного зв'язку відношень архітектурної форми і, таким чином, максимальну міру її гармонійності.

#### Список джерел

1. Негай Г.А. Различительная теоретико-информационная модель размерной структуры фасадной композиции //Реферативная информация ЦИНИС. Серия XIII. – 1976. – Вып. 1.
2. Негай Г.А. Теория пропорций – информационный аспект // «Новые идеи нового века – 2013». Материалы тринадцатой Международной научной конференции. Том. 1. – Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2013. – С. 198.

УДК 72.01

**В. П. ДУБИНСКИЙ**, к. арх., доцент, профессор

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **КОНЦЕПЦИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АРХИТЕКТУРЫ КАК СЛЕДСТВИЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ КРИЗИСОВ**

Принципиальное решение глобальных проблем человечества является чрезвычайно сложным и долгим процессом. В рамках XXII Всемирного конгресса архитектуры, прошедшего в 2005 году в Стамбуле, в качестве основных экологических проблем указывались следующие: рост численности населения, следствием которого являются увеличение потребления, рост



городских образований, падение уровня жизни, загрязнение, скученность и изменение структуры населения; ресурсный кризис - недостаток земли, сырья, энергии; возрастание агрессивной среды; изменение генофонда.

Как следствие экологических угроз, появились и активно развиваются различными архитектурными школами концепции архитектуры устойчивого развития. Это попытки создания архитектуры нового типа, с новой идеологией, эстетикой и технологиями. Основой данного движения стало осознание необходимости реинтеграции человечества и его хозяйственной деятельности в природу на основе свободного, неразрушающего обмена энергией и материей между искусственной и естественной средами.

Хозяйственная деятельность человека стала фактором, придвинувшим очередной кризис природы. Кризисы, катастрофы и медленные изменения планеты, которые проходила природная система обуславливали ее мутацию в ту либо другую сторону. В последние годы накапливается все больше и больше данных о том, что нынешний облик нашей планеты сформировался не только за счет медленных эволюционных процессов но и вследствие относительно кратких по продолжительности, однако чрезвычайно мощных катастроф, неоднократно имевших место в геологической истории Земли.

В худших сценариях экосистема теряла до 95% видов но восстанавливалась, сильно изменившись, спустя весьма продолжительный период времени в новом качестве. Такой катастрофой, по мнению ряда исследователей, был Чиксулубский метеорит.

Сегодня техносфера перерезала большинство потоков энергии и материи в природе. Возможности природы по переработке экологического следа человечества исчерпаны еще 30 лет назад. Экосфера планеты как никогда стоит на грани очередной "перезагрузки", все зависит от сценариев дальнейшего развития цивилизации, которые выберет человечество. Во многом выживание Homo Sapiens как вида зависит от архитектуры.

На современном этапе развития цивилизации техносфера и экосфера - две системы несовместимые в едином пространстве. Только архитектурная среда

может обеспечить их сбалансированное сосуществование, являясь буфером и связкой между ними. Основная задача города обеспечить максимально - возможный уровень жизни горожан, их безопасность и создать возможности для самореализации осталась неизменной. Изменились средства. Архитектурно-строительной отрасли накоплены знания достаточные для разрешения большинства существующих кризисов. Основной проблемой остается человеческий фактор и огромная инерция общественного сознания.

Все эти основные критерии реинтеграции человечества в природу неизбежно будут происходить в искусственно организованной среде, как буфере между людьми и естественным окружением. Следовательно, требования, выдвигаемые к архитектуре и архитекторам коренным образом станут отличаться от многовекового опыта накопленного мастерами прошлого. Уже сегодня развитие архитектурно-строительной отрасли ведущих стран обеспечило сильную вариабельность архитектурно-строительных объектов.

Предвестниками архитектуры ближайшего будущего можно считать «зеленые стандарты» активно развивающиеся последние десять лет. Современные экологические требования к объектам строительства таковы, что приходится переоснащать и проводить существенную реконструкцию зданий построенных даже 20 лет назад. Это технологии энергосбережения, энергогенерации, сбора и рециклинга воды, химической чистоте строительных материалов и т.д.

Каждое архитектурное сооружение, в процессе его проектирования проходит своеобразную прогностику жизненного цикла. Простейшим примером подобных прогнозов может служить «расчетный срок эксплуатации объекта», четко оговоренный в строительных нормах и правилах. Еще 50 лет назад этого было достаточно, чтобы следуя всем нормам быть уверенным в благополучной судьбе сооружения.

В современной архитектуре сложилась уникальная ситуация, когда необходимо принимать решение в условиях невозможности предсказания его адекватности через ближайшие двадцать лет. Становится очевидным, что

изменения требований к проектируемым сооружениям произойдут раньше, чем закончится срок его эксплуатации. Следовательно, здесь на первый план выходит прогностика изменения таких требований и учет прогностической картины в проекте. Однако, в условиях нечеткости горизонта предсказаний и поливариантности развития сценариев будущего становится очевидным необходимость разработки некоего переходного универсума максимально учитывающего все возможные сценарии развития и связанные с ними требования. При невозможности соединения столь противоречивых, на первый взгляд данных, методы нелинейной логики и альтернативной истории могут дать ряд четко сформулированных рекомендаций на основе аппроксимации множества прогнозов.

УДК 72.01

**В. П. ДУБИНСКИЙ**, к. арх., доцент, профессор, **САИД ДЖАФАРИ ХАГИГИ**, аспирант кафедры АЗиС

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЭСТЕТИКА АРХИТЕКТУРЫ - ИДЕОЛОГИЯ НОВОГО ТИПА**

Начало XXI века отмечено небывалым всплеском интереса к миру природы, развитием новой отрасли знания — экологической эстетики, исследующей глобальную проблему взаимосвязей человека и природы в контексте культуры. Возникшая на стыке экологии как специальной научной дисциплины и эстетики она обретает свой статус как эстетика окружающей среды, подлинным предметом которой является живая и неживая, естественная и технизированная среды. [1]

«Не сознание людей определяет их бытие, а, наоборот, их общественное бытие определяет их сознание», из предисловия к «Критике политической экономии» (1859) Карла Маркса. [2]

В античном мире природа была враждебной средой, полной опасности и болезней. Лучше всего отношение древних греков к природе демонстрируют двенадцать подвигов Геракла, где из 12 подвигов - 7 связаны с истреблением реликтовых животных. Природа в эпосе и мировоззрении древних греков выступает как среда чуждая цивилизованному человеку.

Сегодня острота страхов перед все ухудшающейся экологической ситуацией на планете заставляет потребителя архитектурной среды искать в ней защиту от возникающих угроз. Размытость границ этих угроз, их многочисленность и экзистенциальность страхов перед ними побуждает архитекторов всего мира формализовать признаки экологической позитивности архитектурных объектов в интуитивно понятных образах. Причем в процессе восприятия не является важным насколько само здание/район/город экологичны. Основой формального творчества становится именно образ экологического благополучия, а не то насколько форма соответствует содержанию.

В процессе анализа трудов архитекторов: Дж. Саймондса (John Ormsbee Simonds), В. Каллебо (Vincent Callebaut), П. Солери (Paolo Soleri), Е.К. Шопфера (E. Kevin Schopfer), Кена Йенга (Ken Yeang) и др.; философов: Е. Ортланда (E. Ortland), Ю. Сепанма, Н.Б. Маньковской, Г.К. Щедриной; экологов; психологов: Р. Баркера (R. G. Barker), В. Филина, становится очевидным, что термин "экоэстетика" не имеет четкого определения и каждый автор трактует его в зависимости от поставленных перед ним задач. Поэтому мы вынуждены дать свое определение термина из которого и будут выводиться цели и задачи исследования.

Архитектурная экоэстетика - наука исследующая взаимовлияние естественной и искусственной среды в аспекте их влияния на визуальный комфорт человека. Таким образом одну из основных целей экоэстетики можно определить как синтез техноэстетики и эстетики природы на основе данных визуальной экологии.

Если рассматривать всю полноту взаимоотношения современной архитектуры и окружающей среды термин "экоэстетика" наиболее полно передает смысл

явления. Здесь эстетика природы становится составной и неотъемлемой частью экологической эстетики, но не доминирующей, а определяющей основные ориентиры развития последней. При ее теоретическом обсуждении на первый план выдвигается вопрос о специфике окружающей среды по сравнению с другими эстетическими объектами. Здесь природа предстает как источник эстетического опыта. В связи с этим подчеркивается, что эстетический опыт шире художественного.

Критерий функциональности объединяет эстетический и практический аспекты оценки современных экологически позитивных сооружений. Свидетельство этому — архитектура, создающаяся в соответствии с "зелеными стандартами", наиболее распространенными из которых являются системы добровольной экологической сертификации LEED (США) и BREEAM (Великобритания). LEED и BREEAM являются наиболее авторитетными международными системами сертификации качественных зданий. Наличие сертификата LEED или BREEAM является неоспоримым доказательством высокого уровня строительства и отличных эксплуатационных характеристик объекта, его энергоэффективности и экологичности, а также свидетельствует о повышенном комфорте людей, использующих здание.

Экологическая эстетика — это философия гармонии между человеком и природой в контексте культуры. Поиск оптимальных эколого-эстетических решений побуждает сопоставлять западные и восточные принципы гармонизации отношений между человеком и окружающей средой.

Таким образом, из вышеприведенного становится очевидным, что экоэстетическое восприятие архитектуры можно разделить на несколько основных этапов: чувственный, семантический и морфологический. Каждый из данных типов восприятия требует особых подходов формальных, планировочных, цветовых и ландшафтных, крайне ответственен выбор материалов и конструкций. На все эти вопросы в классическом архитектурном знании есть ответы. Главная сложность гармонизация архитектуры, экологических технологий и окружающей среды в едином эстетически

позитивном архітектурному образі. Парадигма "Візуальної екології архітектурної середовища", розроблена Чечельницьким С.Г. і Фоменко О.А. пропонує достатній континуум засобів для виявлення основних закономірностей візуально-естетических властивостей екологічної естетики архітектури.

#### Список источников

1. Щедрина Г.К. Экологическая эстетика и универсализация эстетического / Эстетика в интерпарадигмальном пространстве: перспективы нового века. Материалы научной конференции 10 октября 2001 г. Серия "Symposium", выпуск 16. СПб.: Санкт-Петербургское философское общество, 2001. С.82-84.
2. Карл Маркс. Капитал. Критика политической экономии. Том 1 / М.: Эксмо. 2011 - 1200 с.

УДК 711.4

**В. П. ДУБИНСЬКИЙ**, канд. арх, проф., **СЄМИКІНА Т.І.**

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

### **ЯКІСНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ІНТЕРАКТИВНОГО СЕРЕДОВИЩА ЯК ПОКАЗНИК ГУМАНІЗАЦІЇ ІНФОРМАЦІЙНО-ТЕХНОГЕННИХ ПРОЦЕСІВ СУЧАСНОГО МІСТА**

В інтерактивному міському середовищі людина є ключовою складовою процесу взаємодії, а саме середовище розуміється як міський простір, об'єкти якого взаємодіють з людиною за допомогою високих інноваційних технологій таким чином, що реакція обох враховує їхні передчасні дії. І якісні характеристики такого простору визначаються потребами кожної людини і суспільства загалом. Так, технічна революція ХХІ сторіччя, глобалізація економічних процесів і повсюдний розвиток і впровадження інформаційних технологій обумовлюють тяжіння в переструктуризації міст до інноваційних, високотехнологізованих форм – технополісів. І особливого значення в цьому процесі набуває архітектурно-просторове середовище як фактор, що впливає на

культурну та інформаційну свідомість особистості, формування її соціальної позиції. Архітектура тут являється матеріалізацією соціальних змін і відношень, засобом впорядкування сенсового та інформаційного навантаження на середовище перебування людини, а інтерактивність виступає як ефективний інструмент адаптації людини до цих процесів. Наслідком такого підходу буде створення якісно нового, інформаційно-грамотного, комфортного, художньо-виразного інтерактивного міського середовища і взаємопогоджений розвиток людини і техносфери. Однак у подібній моделі розвитку динамічно зростає психологічне навантаження на людину, її фізичні і соціальні механізми адаптації до навколишнього середовища. Людина постійно відчуває дефіцит природної складової і інтерактивність виступає засобом її компенсації. Явище інтерактивності у міському середовищі служить незамінним засобом адаптації людини і соціуму загалом до інформаційно-техногенних процесів в середині міського середовища. В огляді на подібну модель розвитку середовища сучасного міста інтерактивність виступає засобом:

- підвищення орієнтації та навігації людини в архітектурному та міському середовищі;
- підвищення рівня психологічного комфорту в міському середовищі;
- підвищення безпеки та екологічності середовища;
- інформаційного виховання;
- задоволення потреб інформаційного і предметного характеру;
- сценарізації середовища;
- підвищення мобільних (варіативних) якостей міського середовища;
- оптимізації процесів і дій;
- підвищення адаптивності міського середовища;
- підвищення візуально-естетичних властивостей міського середовища;
- гуманізації штучного середовища.

Це далеко не всі аспекти прояву якостей інтерактивності в міському просторі, однак всі вони відповідають основним критеріям якості міського середовища:

- доступність
- безпечність
- інформативність
- комфортність.

Таким чином, інтерактивне міське середовище в контексті гуманізації інформаційно-техногенних процесів виступає як система якісних характеристик міського середовища, різноманіття видів діяльності соціуму, взаємозв'язку предметно-просторових елементів з соціальним суб'єктом – людиною, яка визначає потреби людини, а також способи і засоби їх задоволення, забезпечує свободу і безпеку, гармонізує відношення соціуму і техносфери і відповідає головній потребі людини – всебічній взаємодії з оточуючим світом.

УДК 725

**В. П. ДУБИНСКИЙ**, канд. арх., профессор, **Д. А. ЛЫКОВА**, магистрант

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

## **АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПАРКОВ**

В конце XX и начале XXI веков развитие страны мира образуют постиндустриальное информационное общество, главными ресурсами которого являются творческий, интеллектуальный потенциал человека и создаваемые им высокие технологии. Для успешного государственного развития в сложившихся условиях стала необходима реализация непрерывного цикла: образование - наука – производство, а также необходимость создания промежуточного звена, которое бы помогло более качественно использовать достижения науки и внедрять их в практику. Таким звеном стали научные технологические парки.

Технологический парк – это структура, управляемая специалистами, главной целью которых является увеличение благосостояния местного



сообщества посредством продвижения инновационной культуры, а также состоятельности инновационного бизнеса и научных организаций; это научно-производственный территориальный комплекс со сложной функциональной структурой, главная задача которого заключается в формировании максимально благоприятной среды для развития наукоемких фирм.

Особенности формирования технопарков различны. На это оказывают влияние внешние факторы, в особенности экономическая и политическая ситуации в стране, темпы развития производства и промышленности, состояние научной зоны, перспективность развития области изучения, человеческий фактор. Развитые территориальные научные центры, входящие в состав технопарка, сосредотачивают сегодня в себе гигантский научный, производственный, технический, материальный потенциал, также большое количество людей, сотни лабораторных и производственных площадей. Отличительная черта подобных систем – постоянное развитие, рост и приток новых кадров, расширение помещений и территорий, мобильное перепланирование, усложнение внутренней организации и т.д.

Выделяют следующие функционально-планировочные характеристики структуры технопарка:

- Наличие в структуре частного и общественного
- Наличие неисчерпаемых ресурсов в виде инновации
- Качественная и территориальная динамика развития
- Мягкость внутрискруктурных связей
- Высокая мобильность
- Агрессивность по отношению к граничащим структурам
- Высокая гибкость или способность структуры вмещать в себе широкий спектр предприятий, разных по размерам и отраслевой принадлежности.

Из всех вышеназванных характеристик технопарковых структур три являются основными: легкость, гибкость и мобильность. Эти три

характеристики обов'язательно закладаються в функціонально-планувальну структуру технопарка при проектуванні.

Архитектурна модель розглядаваного об'єкта складається з широкого кола економічних, соціокультурних і технічних питань. Таким чином, кожен окремий технопарк є архітектурним вираженням системи зовнішніх і внутрішніх умов для кожної окремої території, що, в свою чергу, дозволяє виділити дві основні особливості архітектурних моделей технопарків:

-унікальність – виражається в неповторимості комплексу умов для різних територій, держав, культур.

-динамічність – виражається в відклику фізичної, архітектурної структури технопарка на зміни зовнішніх і внутрішніх умов.

УДК 656.13

**І.С. ІВАНОВ**, канд. техн. наук

*Харківський національний університет міського господарства імені А. Н. Бекетова*

**Р.Б. РОГАЛЬСЬКИЙ**, старший викладач

*Національний університет "Львівська політехніка"*

## **ПРОБЛЕМИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ СУЧАСНИХ МІСТ**

На сучасному етапі розвитку наукової думки у напрямку вдосконалення транспортних систем міських пасажирських перевезень існує ряд праць провідних учених, які зосереджують свою увагу на дослідженні пасажирського потоку [1-2], принципах його формування на різних територіях міст [3-4], напрямки та динаміку зміни цього показника [2, 4]. Існує ряд моделей, які описують динаміку зміни таких транспортних систем, а також напрацьовано різноманітні математичні та симплексні методи прогнозування пасажирського потоку. Необхідно також звернути увагу, що у багатьох наукових роботах

наведено шляхи підвищення ефективності функціонування транспортних систем пасажирських перевезень, які враховують удосконалення транспортно-експлуатаційних якостей рухомого складу, сучасних підходів під час закладання нових транспортних районів, організаційних методів обслуговування на маршрутах тощо.

Проте, існує ряд питань, які необхідно детально опрацювати і врахування яких дозволить досягти найкращого рівня оптимізації (якщо йдеться про один або декілька показників) або раціоналізації (якщо розглядати систему пасажирського обслуговування загалом) функціонування транспортної системи урбанізованих просторів організаційними методами [1–4].

Передумовою для розроблення якісної системи транспортного обслуговування населення будь-якого міста є проведення роботи з дослідження таких характеристик:

- транспортне районування міської території;
- розселення населення та його транспортна рухомість;
- обсяг кореспонденцій пасажирського потоку;
- схеми організації дорожнього руху і умови його безпеки;
- робота легкового автомобільного транспорту індивідуального, службового, таксомоторного;
- інтенсивність і швидкість руху транспортних потоків на магістральних вулицях, транспортних вузлах і на підходах до міста;
- рівень шуму і забруднення повітря.

Отже, розроблення комплексних підходів щодо вивчення чинників містобудування і транспортного планування, розміщення і рухомості населення, організації і безпеки дорожнього руху дасть можливість удосконалити існуючі наукові методи з оптимізації системи пасажирського обслуговування сучасних міст та інших урбанізованих просторів, а також покращити рівень взаємодії різних видів транспорту у них.

## Список джерел

1. Transport planning and traffic engineering / Edited by C. A. O'Flaherty. – Oxford : Butterworth-Heinemann, 2006. – 544 p.
2. Доля В.К. Пасажирські перевезення: Підручник./ В.К. Доля. – Х.: «Видавництво «Форт», 2011. – 504с.
3. Меркулов Е.А. Проектирование дорог и сетей пассажирского транспорта в городах / Е.А. Меркулов, Э.Я. Турчихин, Е.Н. Дубровин. – М.: Стройиздат, 1980. – 496с.
4. Фишельсон М. С. Транспортная планировка городов / М. С. Фишельсон. – М. : Высшая школа, 1985. – 239 с.

УДК 725.24; 712.42

**В. Г. ТОПОРКОВ**, к. арх., доц., **К. І. СЕРГІЄНКО**, студентка

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: kseni9\_16@mail.ru

## **ОБРАЗНО-КОМПОЗИЦІЙНІ ОСОБЛИВОСТІ БУДІВЕЛЬ БАНКІВ**

Банківська система є потужним сегментом вітчизняного фінансового сектору. Розвиток банківської системи України вимагає створення нових архітектурних об'єктів, так як реконструкція громадських будівель, не банківського призначення, та перших поверхів житлових будинків не задовольняє вимог складної планувальної структури сховищ та комунікативних зв'язків внутрішніх приміщень банків.

Загалом, будівлі банків сконцентровані в центральній частині міст та на їх головних вулицях, тому образно-композиційна складова має важливу роль у візуальному сприйнятті і формуванні міського середовища та його естетичних якостей.

Аналіз вітчизняного та закордонного досвіду будівництва фінансових установ, дав можливість виявити три базові образно-композиційні особливості будівель банків (Рис.1.):

1. Демонстрація міцності та стійкості будівлі шляхом підкреслення маси та врівноваженості загальної композиції фасадів.

Засобами підкреслення маси є: лаконічна геометрія форми, виявлення конструкції та матеріалу огороження, серед яких переважають: природний камінь, бетон та цегла. Не менш важливим є і застосування в композиції фасадів симетрії, що посилює враження стійкості та надійності будівлі.

Здійснюючи свої прямі функції, вони одночасно виконують інформаційно-естетичну роль, виявляють тектоніку будівлі, відображають суть форми та її особливості, викликаючи відповідні емоції та естетичні враження.

2. Використання значних площ застосування для виявлення на фасадах основних приміщень для відвідувачів (касовий та операційні зали).

Застосування сучасного тонованого скла разом з виразними, інколи навіть примхливими формами, надає образу банку рис успішності та динамічного розвитку.

3. Вирішення нижньої частини будівлі (1-2 поверхи) у вигляді масивних стін з мінімальною кількістю віконних отворів. Це надає будівлі додаткової зорової міцності, що також сприяє формуванню надійності в образі будівлі.

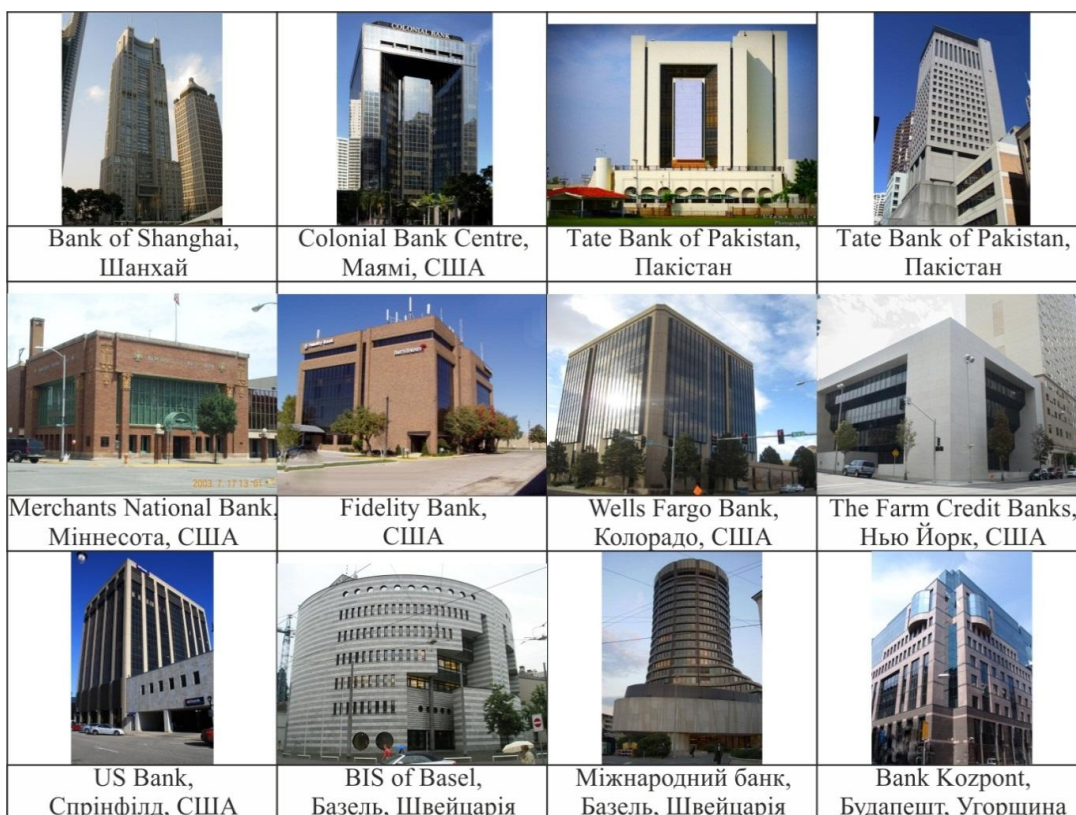


Рис.1. Приклади образно-композиційного вирішення будівель банків

## Список джерел

1. Основы архитектурной композиции и проектирования, под ред. Проф. А.А.Тица, «Вища школа», Киев – 1976. – 256 с.
2. Прийоми створення виразності фасаду будівель із застосуванням сучасних технологій і матеріалів [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://cont-trend-arch-proect.blogspot.com/2014/04/blog-post\\_8.html](http://cont-trend-arch-proect.blogspot.com/2014/04/blog-post_8.html)

УДК 725

**О. Г. ЄРЕЩЕНКО**, канд. арх.

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: [ereshchenko@i.ua](mailto:ereshchenko@i.ua)

## **ПОШУК ЗАСОБІВ ВИРАЖЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ІДЕНТИЧНОСТІ В ІНТЕР'ЄРІ ЗАКЛАДІВ КУЛЬТУРИ В УМОВАХ СУЧАСНОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ**

На національні особливості архітектури в сучасних умовах дедалі більше впливають зовнішні інтеграційні культурні зв'язки. Чітке розуміння національної ідентичності в архітектурі є найголовнішою передумовою зведення до мінімуму негативного впливу глобалізації.

Заклади культури мають впливати на виховання моральних, естетичних і патріотичних почуттів громадян, сприяти становленню їхньої національної свідомості, служити розвитку культури, стосунків між людьми. Виконати ці завдання можливо за допомогою залучення монументально-декоративного мистецтва. Естетика архітектури розкривається у стильових особливостях і в засобах художньої виразності відповідно до смаків та уявлень свого часу. Синтез – структурне явище, яке реалізує закономірності стилю у просторі. Простежимо його розвиток протягом радянського періоду, на прикладах клубної архітектури конструктивізму, радянського класицизму та технологізму.

Заперечення декоративізму було продуктом естетичної концепції конструктивізму. Архітектура відходить від зв'язку з образотворчим мистецтвом і декоративного ремесла й стає наукою, технікою, промислом [1]. Лозунгова естетика передбачала залучення творів мистецтва суто в агітаційно-

пропагандистських цілях. Каркасні конструкції, гармонізація пропорцій є головними інструментами художньо-композиційного формування простору, при цьому національні особливості архітектури нейтралізовано.

В архітектурі радянського класицизму синтез було визнано як стильову єдність, органічне поєднання з архітектурою різних видів образотворчого і декоративного мистецтва з агітаційно-пропагандистською метою конкретизації художнього образу. Для засобів декору радянського класицизму характерним є використання ідеологічно спрямованих символів та деяких національних сюжетів декоративної орнаментики.

Технологізм II пол. 1950–1980-х років можна розглядати як повернення до ідей радянського архітектурного авангарду. Разом з тим, творчі пошуки в таких галузях, як художня кераміка, скло, текстиль, дерево, метал, підготували ґрунт для піднесення професійного декоративного мистецтва на новий рівень.

Протягом радянського періоду намітилась тенденція ускладнення форм зв'язку творів монументально-декоративного мистецтва з архітектурою. Також суттєво збагатилась палітра площинних, рельєфних та об'ємно-просторових творів.

Завдяки синтезу мистецтв інтер'єр володіє широким діапазоном зв'язків з духовно-культурним, політико-історичним та матеріальним проявами життя епохи. Тому в тематиці творів монументально-декоративного мистецтва існує стійка тенденція висвітлення ідеології історичних етапів розвитку країни, національної ідеї. Синтетичне формотворення повинно рахуватися з фундаментальними національно-народними уявленнями про світ, людину, природу, державу, красу.

Важливим є пошук нових засобів утілення національних традицій у внутрішньому просторі, адже сучасні умови вимагають від простору громадських будівель універсальності, можливості перепланування та трансформації приміщень, перспективного розширення.

1. Тайге Кароль. До теорії конструктивізму / Тайге Кароль // Нова генерація. – 1929. – № 3. – С. 51–56.

УДК 72.01

**С. В. ДАНИЛОВ**, канд. архит.

*Харьковский национальный университет строительства и архитектуры*

## **SMART ТЕХНОЛОГИИ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ АРХИТЕКТУРЫ**

Сегодня все чаще в архитектуре встречается термин "SMART": умный город, умный дом, умный район даже умный гараж с умными автомобилями. Возникает закономерный вопрос, что именно под этим термином подразумевается, и каким образом SMART технологии влияют на современную архитектуру. Единого мнения не существует, причиной является тот факт, что самому понятию, в его современном понимании, не более 10 лет и оно тесно связано с концепцией архитектуры устойчивого развития.

В наиболее простой трактовке понятие SMART-архитектура можно отнести к экономической сфере деятельности человечества. В частности управление и оптимизация жизненных процессов с целью достижения наилучших показателей в экономии ресурсов. Это концепция которая предполагает применение IT-инструментов, а также специальных ("smart") технологий, методов, расчётов, которые, в свою очередь должны обеспечить гибкую, интерактивную информационную систему в реальном времени отображающую все жизненно-важные функции города/квартала/дома. Это модернизация инфраструктуры города с принципиально новыми возможностями централизованного управления, новым уровнем предоставляемых сервисов и безопасности.

При утилитарном подходе, на уровне отдельного здания вышеприведенное определение SMART является достаточным, но выходя на более высокие



уровни оперирования информацией - район/город и далее, возникает масса вопросов, далеко выходящих за рамки поднятой темы.

Причиной, побудившей разрабатывать концепцию цивилизации устойчивого развития, а, следовательно, и умную архитектуру стало наложение нескольких точек бифуркаций в периоде с 1990 по 2050 г. Перенаселение планеты повлекло за собой массу глобальных проблем угрожающих самому существованию цивилизации. Благополучные сценарии прохождения точек бифуркаций зависят, в первую очередь, от общественного сознания. Знаний накопленных сегодня принципиально достаточно для разрешения большинства возникающих вызовов.

Большой проблемой современной экологической архитектуры является высокая стоимость и срок эксплуатации далеко уходящий за верхнюю границу ожидаемого кризиса. Следовательно в SMART архитектуре крайне важен момент построения адекватных прогностических карт. Уже сегодня Европа переоборудует 80% существующих архитектурных объектов в соответствии с новыми экологическими требованиями, например, к энергопотреблению зданий в 15-25 Вт/м<sup>2</sup> в год. Практически все здания в нашей стране построенные в 80-х годах прошлого века не соответствуют этим требованиям. Швеция, Дания, Исландия и Нидерланды намерены отказаться от ископаемых источников энергии к 2035 году. Следовательно, совершенно необходимо знать, какие инновации будут соответствовать представлениям о экологической архитектуре уже в ближайшие 30 лет.

По данным ВОИС (Всемирной Организации Интеллектуальной Собственности) на планете в 2012 г было зарегистрировано 2,35 млн. поданных заявок, что на 9,2% больше чем в 2011 г [1]. Только в области архитектуры и строительства более 82 тыс. Прогнозирование в условиях столь большого переизбытка данных выдвигает уникальные требования к работе с информацией. Целесообразно поднять вопрос о необходимости разработки новых методов, всю совокупность которых предлагается назвать

"Архитектурной информационной логистикой" Это новая парадигма которую следует отнести к области SMART технологий в архитектурной науке.

Логика прогностических моделей неизбежно подводит к необходимости постановки целей и задач архитектуры будущего. На конференции в Рио-де-Жанейро 1992 г. были сформированы основные положения цивилизации устойчивого развития. Адаптируя их для архитектуры устойчивого развития следует отправляться от тех трех основных факторов от которых начинали свои научные построения ученые разработчики данной концепции: социум, экономика, экология. Социум - потребности людей. Экономика - удовлетворение этих потребностей. Экология - последствия удовлетворения этих потребностей.

Суммируя вышеприведенные выкладки можно сделать следующие выводы:

1. Невозможно точно предсказать какой станет архитектура в 2050 г;
2. Основными параметрами которые можно считать в будущем константными, с большой долей вероятности, можно назвать: самодостаточность, энергопассивность, биоклиматику, рециклинг, региональное природопользование и энергоэффективность;
3. Развитие цифровых инноваций позволят вернуть в архитектуру синтез искусств, что приведет к возврату, на новом информационном уровне, к эстетическим ценностям классической архитектурной композиции;
4. С большой долей вероятности на архитектуре скажется процесс деглобализации и дезурбанизации который неизбежно начнется в большинстве развитых экономик мира.

Список источников.

1. Отчет Всемирной Организации Интеллектуальной Собственности [[http://www.wipo.int/pressroom/ru/articles/2013/article\\_0028.html](http://www.wipo.int/pressroom/ru/articles/2013/article_0028.html)].

УДК 72.01

**О. А. ПОПОВА**, канд. арх.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: olya1331@rambler.ru

## **СПЕЦИФИКА ФОРМИРОВАНИЯ ЛОФТА В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ**

Для проведения реструктуризации не функционирующих промышленных объектов необходимо создание концепции организации лофта, которая позволит выявить в современных украинских городах потенциальные территории для формирования различных видов лофта. К этим видам относятся: лофт-жилье, лофт-кварталы, общественный лофт [1].

Лофт-жилье – можно разделить на элитное и социальное. Основной задачей при формировании элитного лофт-жилья является организация респектабельного жилья для обеспеченной группы населения. Этим гарантируется сохранение памятников архитектуры и ценных в историко-культурном и художественно-архитектурном значении зданий [2]. Формирование социального лофта решает задачи создания благоприятных условий жилья и его доступности для малообеспеченной категории населения. Такие задачи осуществляются в рамках государственных социальных программ. Реструктуризация не функционирующих промышленных зданий в социальное жилье позволяет улучшить эстетические характеристики территории и предоставляет возможность гармоничного включения промышленных зданий в архитектурную среду города.

Организация лофт-кварталов тесно связана с организацией социального лофт-жилья, потому что массовое формирование дешевых лофт-квартир, так же, как создание лофт-кварталов, целесообразно крупным промышленным объектам за пределами центральных планировочных районов города. При этом возможна различная архитектурно-планировочная организация лофт-квартала в

зависимости от целевой категории малообеспеченного населения: для молодых семей, для многодетных семей, для людей с ограниченными возможностями.

Формирование общественного лофта позволяет адаптировать заброшенные промышленные здания под функции, отвечающие современным требованиям. Такая реструктуризация способствует формированию туристической направленности города, формированию его образа, тем самым повышая экономическую эффективность бывших промышленных объектов.

Для эффективного внедрения реструктуризации не функционирующих промышленных объектов разработана концепция организации лофта, которая позволит выявить в современных украинских городах потенциальные территории для формирования лофта. Концепция заключается в:

- Анализе промышленных объектов крупнейших городов Украины на пригодность и целесообразность организации в них лофта (с учетом историко-культурного размещения в структуре города, транспортной обеспеченности, площади территории, степени физического износа конструкций и т.п ).
- Определении вида лофта– оптимального для конкретного промышленного объекта.
- Определении целевой категории населения в случае организации социального лофт-жилья (в зависимости от преобладающей потребности конкретного региона).
- Установлении источников финансирования (частные средства, меценатская (спонсорская) поддержка, городской бюджет, государственный бюджет).
- Разработке проекта организации лофт-объекта на двух уровнях: общегородском и локальном.
- Непосредственно реструктуризации конкретного не функционирующего промышленного объекта.

## Список источников

1. Попова О.А. Основные факторы формирования лофта : [текст] / О.А. Попова // Науковий вісник будівництва: науч-тех. сб. – ХНУБА ХОТВ АБУ, Вип. 68, 2012. – С. 56-60.
2. Мамлеев О.Р. Реновация исторических производственных зданий и их адаптация в городской среде : [текст] / О.Р. Мамлеев // Архитектура. Строительство. Дизайн. – 2001. – №1 – С.21-27.

УДК 72.01

**О. В. СМИРНОВА**, канд. арх.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: o.l-y.a@mail.ru

## **ОСОБЕННОСТИ ИННОВАЦИОННОГО ФОРМИРОВАНИЯ ЖИЛЫХ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ЗДАНИЙ В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ**

В XXI ст. активно возрастающая динамичность жизни общества оказывает значительное влияние на преобразования в архитектуре. Существует большое количество примеров, в которых устойчивость зданий к внешним воздействиям реализуется не за счет стабильности, а по средствам их изменемости и подвижности. Проанализированные проектные решения свидетельствуют о том, что основными особенностями, положенными в основу инновационного формообразования жилых и общественных зданий являются:

- **Адаптация** позволяет преобразовывать структуру здания в течение всего периода его эксплуатации, активно подстраиваться к изменяющимся условиям и воздействующим факторам. Предусматривает наличие резервной площади для будущего развития объекта путем прибавлением к основному объему дополнительных блоков, ярусов, модулей. Комбинаторика форм формирует новые схемы планировочной и объемно-пространственной структуры зданий.

- **Мобильность** выражается в трансформации внутреннего пространства и подвижности архитектурного объекта, вносит необходимые изменения в структуру здания в процессе его эксплуатации в связи с изменением потребностей и образа жизни людей, функционального назначения и

приспособления к условиям среды. Преимущества - многократная передислокация здания при минимальных затратах времени. [1]

- **Модульность** определяет варианты компоновки (разграничение или интегрированное объединение) мобильных элементов или объемов зданий между собой. Архитектурный объект представляет собой объем, состоящий из жилых и общественных модулей. Модули взаимозаменяются, изменяют свою функциональную значимость, дублируются по определенным выбранным схемам, обеспечивая высокий уровень комфорта здания.

- **Трансформация** предусматривает изменения в структуре здания с возможностью возврата в исходное состояние. Определяется сменой функций здания, временными промежутками и связью интерьера с внешней средой (сезонная, суточная и регулярная). Изменяет степень замкнутости объекта, предусматривает смену его функциональных, технических и эстетических характеристик для повышения уровня комфорта. [2]

- **Экологичность** выражает возможность автономной эксплуатации здания, ориентирована на использование возобновляемых источников энергии и утилизацию отходов функционирования благодаря современным установкам. Предусматривает экономически эффективный расход ресурсов и материалов, затраченных на строительство здания.

- **Интерактивность** предусматривает детальную концептуальную проработку объема с внедрением последних достижений кибернетики, бионики, лазерной оптики и др. технологий. Подразумевает [информационный](#) обмен и взаимодействие между архитектурными объемами, их элементами и человеком, оказывая ярко выраженное эмоциональное воздействие на последнего. Здания формируются и существуют подобно «живому организму», способны к саморегуляции, сомосовершенствованию и совопроизведению.

Таким образом, основными особенностями в архитектурном проектировании в ближайшем будущем станет разработка гибких, трансформируемых, изменяемых объемно-планировочных и конструктивных систем зданий. Активное внедрение подобных зданий в городскую среду

позволит осуществить качественные преобразования, направленные на улучшение экологической ситуации и создание новой высококомфортной жилой и общественной инфраструктуры.

#### Список источников

1. Сапрыкина Н.А. Основы динамического формообразования в архитектуре: учебник для вузов. / Н.А. Сапрыкина. – М.: Архитектура-С, 2005. – 312 с
2. Гайдученя А. А. Динамическая архитектура: основные направления развития, принципы, методы / А. А. Гайдученя. – Киев: Будивельник, 1983.

УДК 72.01

**Е. И. БИДЮК**, студент, **Ю.В.ЖМУРКО**, канд. архит., доцент

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **ПРИНЦИПЫ НЕЙТРАЛИЗАЦИИ ГОМОГЕННЫХ И АГРЕССИВНЫХ ПОЛЕЙ В АРХИТЕКТУРЕ**

Интенсивная урбанизация приводит к загрязнению визуальной среды: раздробленности, перенасыщенности, отсутствию целостности воспринимаемых кадров. Большое количество прямых линий и углов, статических поверхностей большой площади и ограниченная цветовая гамма - загрязнители визуальной среды, воспринимаемой человеком. В целом их можно разделить на две большие группы - гомогенные и агрессивные визуальные поля. Гомогенным называется поле, на котором либо отсутствуют видимые элементы, либо их число резко снижено. Агрессивное видимое поле — это поле, на котором равномерно рассредоточено большое число одинаковых элементов. Архитектурная видеосреда с агрессивными и гомогенными полями отрицательно действует на зрение человека, а значит на его здоровье, психоэмоциональное состояние. Она нарушает основу зрительного восприятия — автоматияу саккад. **Саккады** — быстрые, строго согласованные движения глаз, происходящие одновременно и в одном направлении.

*Проблема исследования* - несоответствие городской среды содержащей факторы агрессивных и гомогенных полей психологическому восприятию человека.

Данная проблема заявлена в работах Филина В.А. Он впервые рассмотрел окружающую видимую среду как экологический фактор. Так же проблемой занимались Фоменко О. А., Чечельницкий С. Г. Их исследования указывают на то, что видимая среда является одним из важных компонентов жизнедеятельности человека. Визуальная картина должна быть гармоничной, разнообразной и пластичной, чтобы благоприятно влиять на человека. Недостаточно изучен вопрос механизма нейтрализации уже существующих гомогенных и агрессивных полей.

*Целью* является выявить принципы и приёмы снижения влияния гомогенных и агрессивных полей в окружающей городской среде.

В рамках исследования необходимо: выявить причины и факторы формирующие гомогенные и агрессивные поля; изучить взаимодействие природной и архитектурной среды с точки зрения приёмов экологизации для обеспечения устойчивого развития городских поселений; разработать архитектурно-художественные приёмы по созданию комфортной визуальной среды, соответствующей физиологическим нормам зрения.

В результате исследований выявлено ряд приемов нейтрализации агрессивных и гомогенных полей: введение в среду озеленения, текстур природных материалов и пластических форм, цветовое насыщение городской среды. Создание в городах системы чередования замкнутых и открытых пространств.

#### Список источников

- 1.Филин В. А. , Видеоэкология как социальный фактор: [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.videoecology.com>
- 2.Фоменко О. А., Чечельницкий С. Г. , Видеоэкология архитектурной среды.



## **ВЛИЯНИЕ ЭКОТЕХНОЛОГИЙ НА ФОРМИРОВАНИЕ НОВЫХ АРХИТЕКТУРНЫХ ФОРМ**

«С середины шестидесятых годов научно-технический оптимизм начал заметно уступать чувству всеобщей и серьезной обеспокоенности состоянием естественного окружения, претерпевающего усиливающийся прессинг прямых и побочных влияний человеческой деятельности», - пишет доктор филологических наук Смирнова А. И. Действительно, в современном мире существует множество проблем, вызванных деятельностью человека. Стремясь к повышению комфорта, создавая новое, человек забывает о природе, и такие явления, как научно-технический прогресс, урбанизация, приводят к экологической катастрофе. В процессе создания и эксплуатации архитектурных сооружений часто проявляется негативное воздействие на окружающую среду, т.к. на энергообеспечение зданий затрачивается около 50% всей энергии, при изготовлении строительных материалов и утилизации отходов от снесенных зданий загрязняются водные бассейны, воздух, нарушается почвенно-растительный покров и т.д. В попытке сокращения пагубного воздействия строительной деятельности на окружающую среду, разрабатываются и внедряются в строительство новые технологии и подходы. Они уменьшают негативное воздействие на окружающую среду, вносят изменения во внешний облик зданий и сооружений, создавая новые архитектурные формы и формируя тем самым направление экологического формообразования.

Иовлев В.И., кандидат архитектуры Московского архитектурного института, пишет, что опыт экологического формообразования включает широкий спектр вопросов: от стилеобразующих подходов в различные

исторические эпохи до экспериментальных авторских программ известных архитекторов и современных массовых экологических экспериментов.

Изучением и исследованием экологического формообразования в современной архитектуре занимается ряд отечественных (Татьяна Эрнст, Ражеп В.Е, Кутузова Т.Н., Тетиор А.Н., Владимиров В.В., Алексашина В.В.) и зарубежных ученых (Жигарде Х., Роджерс Р., Каллебо В.). Яшина С.А., Гузенюк П.В., Сидорова В.В. и Коломеец Л.А в своих работах подчеркивали необходимость развития экотехнологий, изучали роль экологической архитектуры в формировании современной городской среды.

При этом в исследованиях указанных авторов мало уделяется внимания композиционно-эстетическим качествам архитектурной формы, основанной на экотехнологиях. Проблемой исследования является сложность сочетания композиционных и художественно-образных принципов формообразования с принципами формообразования, основанными на использовании экотехнологий.

В исследовании проанализированы архитектурные ансамбли, конструктивные формы которых основаны на экотехнологиях. Примерами подобных конструкций являются панорамное остекление фасадов и крыш, озеленение крыш, атриумы, шедовые крыши, пластичные изгибы формы здания в зависимости от климатических условий. Все они ориентированы на единение архитектурной формы и природной. Усиливает эту связь использование природных, экологичных строительных материалов и включение в композиции ансамбля природных элементов, например воды, как символа жизни.

Таким образом, экологические принципы формирования архитектурных форм создают единый образ архитектуры с окружающей ее природной средой, в их композиции доминирует внешнее природное пространство, образующее с ансамблем единое целое.

УДК 725

**Н. И. КРИВОРУЧКО**, доцент, кандидат архитектуры

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: nika@arbis.pro

## **МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АРХИТЕКТУРНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ**

Процессы, которые происходят на разных уровнях общественной жизни, отражают общие тенденции развития человечества. Создание общего научно-образовательного пространства - основной контекст Болонского процесса – раскрывает потребность времени в профессионале новой формации, способного быстро интегрировать новые знания в европейском пространстве, выделяя спектр важнейших проблем современности, как на макроуровне так и на микро, и умение его репродуцировать решение этих проблем, применяя новейшие технологии в рамках своих профессиональных компетенций. Для этого необходима интеграция знаний, умений, что в свою очередь и формирует эти профессиональные компетенции. В этом плане подготовка архитектора современности должна быть основана на принципах интеграции научно-исследовательской работы в максимальном научном диапазоне, что дает научное поле всего мира и проектной архитектурной практики. Она ложится в основу архитектурного творческого процесса и отображается в его модели [1].

Предметы, которые изучаются в архитектурном образовании, должны быть тесно связаны с основной дисциплиной - архитектурным проектированием. Эта главная дисциплина на последних курсах должна быть науконасыщенной. В связи с этим и соответственно с принципами междисциплинарного обучения, приоритет отдается научной постановке проблемы и технической реализации результатов исследований и внедрению их в проектную практику.

Методологической основой архитектурного проектирования остается тот же основополагающий принцип, который лежит в основе и для обучения в

целом: осознание науки как движущей силы современного производства. Она выражается в триаде «образование-наука-производство».

Эта триада, в свою очередь, реализуется через предметно-пространственное исследование среды проектирования – конкретного фрагмента города с выделением основных архитектурных проблем, и гипотезе их решений, основанной на доказательной научной базе. Выводы наукоемкой научной работы (магистерская работа) должны быть реализованы в проектной модели (технической реализации) – архитектурно-градостроительном проекте конкретной городской среды (Рис.1).

При обосновании научно-исследовательской темы и ее основной проблемы студенту нужно использовать знания, приобретенные в предшествующие годы. НИР основана на интеллектуальном потенциале, развитой ассоциативной памяти студента. Без этих составляющих невозможно современное исследование, а значит и проектирование городской среды на современном уровне. Будущий специалист должен синтезировать многие знания, научные концепции в собственную концепцию и реализовать ее в будущем проекте.

Таким образом, в архитектурном проектировании объединяются предметная сторона - материалы исследования конкретной ситуации и выход на архитектурное решение - проект, и сторона научная, теоретическая - система научных доказательств и взглядов данного решения.

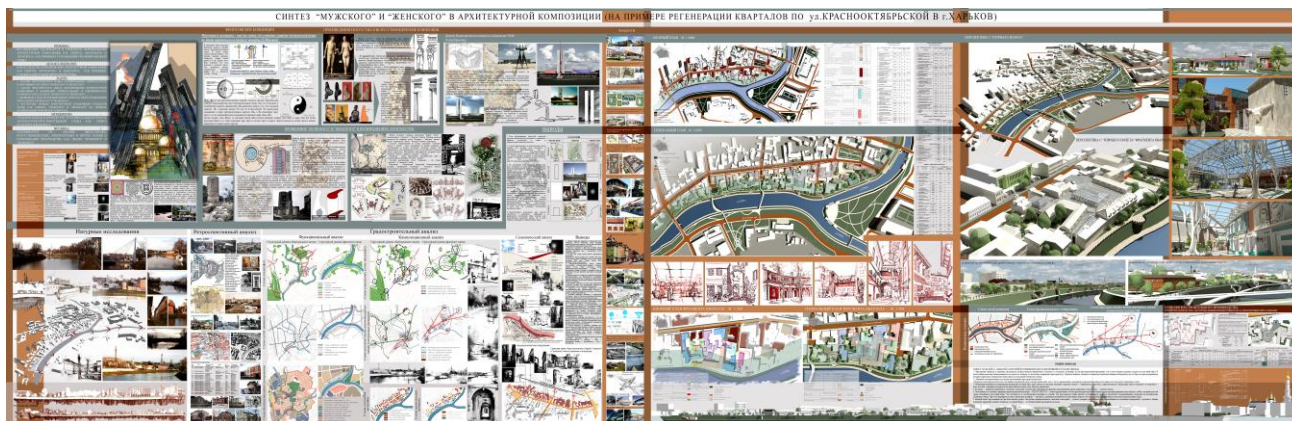


Рис.-1. Архитектурно-градостроительный диплом - магистерская работа (графическая часть). Междисциплинарные научные исследования вбирают у себя весь спектр вопросов системы «человек-среда». Проектная часть является

апробацией выводов НИР (Автор: Сергеева А. В., рук. доцент, к. арх. Коптева Г. Л.)

Список источников

1. Антонов В.Л., Криворучко Н.И. и др. Эксперимент «Сквозной учебный архитектурный процесс» Х.:К.: НИИТАГ, ХНАМГ, 2000. - ISBN 966-7452-41-7.

УДК 72.01

**М. Л. МУХОРТОВ**, старший викладач

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **АРКОЛОГІЧНІ ІДЕЇ В УРБАНІСТИЦІ ПОЧАТКУ ХХІ СТОЛІТТЯ**

Життєво важливе синтетичне сполучення архітектури з екологією, що отримало наприкінці минулого століття назву *аркологія*, з початком ХХІ ст. з необхідністю розповсюдилось на новітню урбаністику. Потужне коло інноваційних ідей, розпочатих проектною реалізацією екологічного міста Аркосанті (арх.. Паоло Солері, 1970), було продовжено всесвітнім рухом, що отримав узагальнюючу назву екологічних будівель, або ж *екотеку* та *органітеку*, що увійшли до лексики нової архітектурної парадигми (1). Такі тенденції, - на фоні численних екологічних проблем сучасного світу, - впроваджені у теорію й практику сучасної урбаністики.

Аркологічні ідеї у галузі урбаністики поширилися на весь комплекс сучасного архітектурно-містобудівного синтезу, - від освоєння під екозабудову нових ландшафтних обшарів (між іншим – територій з екстремальними кліматичними умовами, а також – акваторій світового океану), ефективного використання в містобудуванні поновлюваних видів енергії і – до інноваційних впроваджень вирішень проблемних ланок урбо-ланцюжків містобудівної діяльності (включно з безпечним видаленням відходів, - на зразок проектів розташування й будівництва виповнених відходами «шельфових хмарочосів», а також – ефективним впровадженням технологій видобування й очищення води й виробництва поновлюваних видів енергії..

З підтриманням екологічної рівноваги сучасних міст пов'язані й численні ідеї «смарт-хаусіз» та «смарт-сітіз» («розумних будинків» та «розумних міст»), розроблені на основі методів комп'ютерної імітації й моделювання. Архітектурні програми «смарт-сітіз» дозволяють не лише створити змінюваний образ урбоекологічної рівноваги, але й впроваджувати вчасне екологічне регулювання складних урбаністичних утворень.

Реалізація екологічних ідей стикається з нерівномірністю розподілу інноваційних ресурсів у різних регіонах планети, - тому будівництво екологічних поселень розпочалося, перед усім, з фінансово забезпечених верств населення у найрозвиненіших країнах світу (зокрема, - у регіоні Каліфорнії, США). Урбоаркологія поки що залишається у сфері експериментального та концептуального архітектурного проектування й урбодизайну.

Чи залишиться урбоаркологія у царині чергових утопічних ідей, чи отримає ефективний розвиток, залежить радше від розробки оптимальних програмних засобів інноваційних впроваджень в архітектурно-урбаністичних сферах.

#### Список джерел

1. Чарльз Дженкс. Новая парадигма в архитектуре. // Проект International, 2005, №5. – С. 98-112.

УДК 72.01

**А. А. НАСИКОВСКАЯ**, ассистент

*Одесская государственная академия строительства и архитектуры*

### **ОСОБЕННОСТИ ПОНЯТИЯ «ИНТЕРАКТИВНАЯ СРЕДА»**

Основной задачей средового проектирования, по мнению многих авторов [1,6] является формирование условий для средового диалога. Диалоговую специфику среды исследовали Иконников А. В., Шимко В. Т. и т.д. [4;6].

Установлены формы средового диалога, выделены приемы и методы его стимулирования, опирающиеся на родовое свойство среды, ее интерактивность.

Однако, как показал анализ источников[1-6] не существует терминологического единства, не выявлены признаки интерактивности и механизмы стимулирования проявления этих признаков. Для решения этой проблемы рассмотрим понятие «интерактивность» на междисциплинарном уровне.

- В психологии интерактивность - непосредственная межличностная коммуникация («обмен символами»), важнейшей особенностью которой признается способность человека «принимать роль другого», представлять себе (ощущать), как его воспринимает партнер по общению (или группа) [2].

- В социологии интерактивность – это социальное взаимодействие, то есть взаимодействие людей в общении, в группе, в обществе. В основе взаимодействия людей лежит ориентация участников коммуникации на мнение других/другого. [5].

-В информационных системах интерактивность — это способность информационно-коммуникационной системы активно и адекватно реагировать на действия пользователя. Такое свойство считается признаком того, что система «умная», то есть обладает каким-то интеллектом. [3].

Таким образом, анализ позволил выявить признаки интерактивности: наличие коммуникации и взаимодействия между элементами системы, способность к замещению ролей элементов системы, рефлексивность и смыслообмен.

Интерактивность архитектурной среды проявляется как взаимодействие элементов, обеспечивающее ценностно- смысловой обмен материально- пространственных элементов среды среды и человека.

Исследователи [5], рассматривают следующие формы интерактивности среды в зависимости от особенностей взаимодействия: линейную, реактивную, множественную, диалоговую и пр.

Проектирование взаимодействия направленно на определение связи между систем и элементами, с которыми взаимодействует пользователь (человек). В результате возникают сложные коммуникационные системы.

Анализ понятия «интерактивность» позволил выделить основные функции интерактивной среды: создание благоприятной атмосферы, организации коммуникационных пространств, организация обмена деятельностью; организация мыследеятельности; организация творческого процесса; организация рефлексивной деятельности; организация игрового пространства, организация смены эмоционального впечатления.

Так как понятие и особенности формирования «интерактивной среды» до конца не раскрыто, дальнейшие исследования будут посвящены выявлению архитектурно-дизайнерских средств активизации интерактивных свойств рекреационной среды.

#### Использованные источники

1. Беляева Е.Л. Архитектурно-пространственная среда города как объект зрительного восприятия. - Москва, Стройиздат, 1977 г.
2. Блумер, Г. Общество как символическая интеракция (.doc) // Современная зарубежная социальная психология: тексты / Под ред. Т. М. Андреевой, Н. Н. Богомоловой, Л. А. Петровской. — М.: Изд-во МГУ, 1984. — С. 173—179.
3. Доррер, А.Г. Динамическое моделирование процесса интерактивного обучения. Текст. / А.Г. Доррер // Материалы Всероссийской научно-практической конференции «Лесной и химический комплексы: проблемы и решения». — Красноярск: СибГТУ. 2005. - С.253-258.
4. Иконников А. В. Искусство, среда, время. Эстетическая организация городской среды. — М.: Советский художник, 1985. — 336 с.
5. Мид Дж. Г. Избранное: Сб. переводов / РАН. ИНИОН. Центр социал. научн.-информ. исследований. Отд. социологии и социал. психологии; Сост. и переводчик В. Г. Николаев. Отв. ред. Д. В. Ефременко. — М., 2009. — 290 с. (Сер.: Теория и история социологии).
6. Шимко В. Т. Типологические основы художественного проектирования архитектурной среды. — Архитектура С, 2004. — 104 с.



УДК 72.01

Д. Н. ГУРА, ассистент кафедры АЗиСДАС

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: denisgura@gmail.com

## **КОМПОЗИЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВНУТРЕННЕГО ПРОСТРАНСТВА МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ**

Современный этап развития теории и практики проектирования многофункциональных комплексов характеризуется расширением круга рассматриваемых вопросов включением специальных исследований с позиции эстетики и теории архитектуры, психологии восприятия и экономической эффективности как конечного результата.

В научной литературе достаточно подробно освещены проблемы объемно-пространственного построения многофункциональных комплексов. Что касается вопросов композиционно-художественного содержания их архитектуры, то эти аспекты, наряду с вопросами экономического эффекта, как следствия психологического восприятия, менее разработаны, хотя именно от них во много зависит возможность дальнейшего совершенствования этого типа зданий.

В этом контексте особое значение приобретает анализ тенденций в архитектуре внутренних пространств общественных сооружений, появившихся в практике проектирования за последние двадцать лет.

Вопросы социально культурного и эмоционально-эстетического содержания архитектуры многофункциональных комплексов непосредственно связаны с композиционными проблемами формирования внутреннего пространства. Можно выделить следующие закономерности:

1. Гармоничное единство внутренней среды многофункционального комплекса обеспечивается выполнением двух условий: пространственной целостности пешеходной зоны (коммуникационного остова) и вариабельности

пространственных структур составляющих предприятий (функциональной ткани) на основе гибкой планировки и универсальных конструктивных решений. Усложнение и увеличение неторговых функций многофункционального комплекса накладывает жесткий отпечаток не подход к объемно-пространственным и архитектурно-композиционным решениям.

2. Пространственное разнообразие внутренней среды многофункционального комплекса, то есть иерархия пространственных зон и фрагментов, основано на принципе визуальной прерывности по направлениям движения посетителей.

3. Внутреннее пространство интегрированного многофункционального комплекса — это часть единой городской среды, представляющей собой ансамбль. Однако, развитие связей между внутренними и внешними пространствами не должно нарушать необходимой обособленности, определяемой в каждой пространственной зоне характером деятельности и условиями восприятия.

Для совершенствования объемно-планировочной структуры традиционных моделей можно выделить следующие основные направления:

- преодоление монотонности (вертикальные моллы);
- формирование информационных и экспозиционных зон вблизи основных входов в многофункциональный комплекс;
- организация залов различного функционального назначения в дополнение к транзитным зонам;
- выделение специализированных торговых моллов;
- организация и использование в качестве магнитов "зеленых театров", музейно-выставочные помещения и т.д.;
- более полное использование подземных пространств.

Таким образом, среди элементов объемно-планировочной структуры наибольшей конструктивной устойчивостью во времени обладает коммуникационный каркас, то есть общественно-пешеходные пространства. Он передает основную художественную идею композиции внутреннего

пространства и в значительной степени определяет социальную эффективность объекта в целом, а именно, увеличение темпов информации и обслуживания, повышение комфорта и комплексности контактов с населением города, сокращение времени на приобретение покупок и получение услуг, воспитание навыков поведения и культуры потребления.

УДК 72.01

**А. А. КОРОВКИНА**, ассистент

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: annkorovkina@yandex.ru

## **АРХИТЕКТУРНЫЕ НОВАЦИИ И СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**

Исследуя и изучая историю архитектуры, просматривая все аспекты процесса становления зодчества, осмысливая прошлое, невольно задаешься вопросом формирования нового стиля в архитектуре. Что влияло на становление и образование стилей в прошлом? Что являлось отправным камнем в формообразовании? И какой будет архитектура будущего?

Архитектура – неотъемлемая часть культуры, где она функционирует на стыке материальной и духовной составляющих, являясь при этом неким связующим звеном. Непосредственное взаимодействие материальной и духовной культур в критические моменты истории переводят архитектурную систему из одного устойчивого состояния в другое[1]. Еще в начале XX века великий практик и теоретик зодчества Ле Корбюзье подвергал осмыслению развитие и становление архитектуры. Он заглядывал на многие годы вперед и предопределял направление движения архитектурной науки. Сформулированные им пять принципов единства архитектуры и конструкций, дали развитие архитектуре и строительству на многие десятилетия вперед. Они и на данный момент времени не теряют своей актуальности, однако Ле Корбюзье не пытался придать своим принципам значение нерушимых канонов.

Он оставался верен принципу, что «архитектура – это склад ума, а не ремесла»[2].

Исходя из принципа великого зодчего, становится понятно, что дальнейшее развитие архитектуры будет напрямую зависеть от интеллектуальных открытий. Новые достижения науки будут являться мотивацией для архитектурных процессов. И можно надеяться, что нас ждут колоссальные перемены в зодчестве, в понимании принципов организации городского пространства, в формировании новой познавательной модели архитектуры. Роль в этом процессе научных достижений во всех областях знания – неоднозначна[3].

Так, мы можем обратиться к истории и проследить, как на рубеже 20 века развитие науки повлияло на становление архитектурных пристрастий и стилей. С изобретением железобетона стало возможно большепролетное и высотное строительство, витражное высокое остекление и пр. Эти достижения самым лучшим образом были применены в промышленном и гражданском строительстве. Возводились заводы с большими цехами, строились магазины с просторными залами. Успехи химической промышленности в разработке искусственных пигментов дали возможность архитекторам более полихромно решать, как фасадные части построек, так и внутренне убранство помещений.

Сегодня же мы говорим о современных возможностях архитектуры, о применении новаторских технологий в процессы повседневного строительства. Всеобщая компьютеризация и применение 3D-принтеров дают нам возможности быстрого и стильного построения домов и сооружений[4]. На данный момент времени шанхайские специалисты добились того, что с помощью 3D-принтеров они строят до 10 домов в день. Это прорыв, как в формообразовании, так и в скоростном режиме строительного производства.

#### Список источников

1. Холодова Л. П. Концепты современной теории архитектуры // «Архитектон: известия вузов». - 2010. - № 31
2. Ле Корбюзье. Архитектура XX века. Перевод с французского. Под редакцией

- К.Т. Топуридзе. – М.: Изд-во «Прогресс», 1977. – 300с.
3. Бердяев Н.Г. Смысл творчества. Опыт оправдания человека. – М.: Изд-во Г.А.Лемана и С.И.Сахарова, 1916. – 380 с.
4. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www. watch?v=SObzNdyRTBs](https://www.watch?v=SObzNdyRTBs)

УДК 725

**О. С. ГРЕБЕННИК**, аспирант

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **АРТ-ПРОСТРАНСТВО КАК ФЕНОМЕН АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ**

Любое образование – это шаг на пути к социализации. Студент автоматически становится частью большого механизма под названием «общество», в котором преобладают свои ценностные ориентиры и задачи, которые надо научиться решать. Отчасти, ценностный обмен происходит при взаимодействии разных поколений. Для взаимообмена знаний такого рода необходимо специальное пространство, которое выступит в роли катализатора духовного обогащения общества. Л.С. Выготский пишет, что при отсутствии общего культурного пространства, в котором происходит встреча и общение поколений, растущее поколение с культом противления и силы обречено на контрсоциальность [1]. При этом пострадает целостность общества и его целевые программы.

Перед обществом сегодня стоят задачи воспитать личность, которая сможет быть мобильной, будет находить нестандартный подход к решению той или иной задачи, другими словами, творчески самостоятельной единицей. Следовательно, пространство, которое необходимо для взаимообмена опытом должно носить признаки творческого пространства. Его можно назвать АРТ-пространством, то есть своеобразным форумом самоопределения, репродуцирующим творческое мышление человека. При этом оно должно стать коммуникативным центром общения, что бы ни существовать вне общества –

отстраненно. «Если отсутствует идеальное пространство самоопределения, не возникает никаких деяний, никаких задач роста и самореализации» [1].

Так или иначе, основным местом коммуникативных АРТ-пространств являются вузы, прямой задачей которых является не только дать знания, но и сформировать личность, которая сможет сама находить ответы на любые вопросы.

Анализируя современный опыт проектирования и строительства центров художественного образования, выявлено качественно новое понимание пространства как феномена, которое формируется такими средствами как: метафоричность среды, её связь с природой, художественно-образное кодирование символов, коммуникационные сценарии, преемственность образов. Школы искусств Сингапура, студенческий центр досуга в Бангкоке, Британская школа дизайна в Москве, колледж Ореста в Копенгагене – это проекты, в которых пространство активно, оно играет роль организатора, создавая «событийную общность» активизирует творческое мышление студента, погружая его в творческий процесс [2]. Эстетическо-смысловой подход к формированию образовательного пространства – залог понимания новой роли образования, целью которого есть формирование творческой личности, востребованной сегодня в обществе.

Анализируя вузы художественного образования XXI века, можно выявить следующие принципы формирования АРТ-пространства, которые направлены на репродуцирование творческого потенциала обучаемого студента.

1. Принцип *главенства природной доминанты*. Природа – лидер в становлении творческого пути человека.
2. Принцип *равновесия* – баланс антропогенного и природного.
3. Принцип *недосказанности* как мощное мотивационное звено любого образовательного пространства.
4. Принцип *информативной насыщенности*.
5. *Метафоричность пространства* школы, как фундамент мыслительного процесса.

## Список источников

1. Выготский Л.С. – П.А. Флоренский: несостоявшийся диалог. – Приглашение к диалогу. Под ред. А.И. Алексеенко. Антропологические матрицы XX века. М.: Прогресс-Традиция, 2007.- 664с.

2. Рогалева Г. И. О воспитательном пространстве вуза [Текст] / Г. И. Рогалева // Молодой ученый. — 2012. — №5. — С. 488-492.

УДК 72.01

**Ю. В. ДЕМИДЮК**, аспирантка

*Харьковский национальный университет строительства и архитектуры*

### **АДАПТИВНАЯ АРХИТЕКТУРА: ПРИЕМЫ ТРАНСФОРМАЦИИ**

В научных дискуссиях последнего времени все более актуальными становятся проектные стратегии, предусматривающие формирования объекта во времени с сохранением целостности и эффективности функционирования на весь срок его эксплуатации. В европейских странах, в отличие от стран постсоветского пространства, изучению и внедрению принципов адаптивной архитектуры уделяется особое внимание. Адаптивная (гибкая) архитектура является развивающейся областью архитектурной практики, которая способна в условиях возрастающей динамики жизни, реагируя на изменения, приспосабливаться к новому использованию.

В условиях изменений экологических, экономических стандартов адаптивность позволит повысить эксплуатационную эффективность архитектурного объекта. Процессуальный подход к проектированию архитектурных объектов способствует непрерывному преобразованию функции здания, его обновлению и развитию [1]. Особое внимание при исследовании мы уделили приемам трансформации гибкой архитектуры и особенностям их применения.

Можно выделить два основных вида трансформаций: пространственные и конструктивные. Конструктивные приемы трансформации предполагают изменение габаритов, силуэта здания. Трансформируемые (динамические)

фасадные системы регулируют параметры микроклимата в помещении. Это не только обеспечивает максимальный физиологический комфорт человека, но и способствует экономии энергии, а также созданию особой атмосферы внутри объекта.

Пространственные приемы трансформации позволяют приспособливать здания к изменяющимся условиям и факторам на протяжении всего срока их эксплуатации, обеспечивая тем самым многофункциональность использования, а также улучшая эксплуатационные качества и повышая степень комфортности. Помимо экологического и экономического аспектов, стоит также отметить эстетический аспект. Идея меняющегося пространства в зависимости от различных сценариев использования может обеспечить выразительное архитектурное решение. Исследователи выделяют три типа трансформации во времени: сезонная, суточная и регулярная.

Мировая тенденция развития современных технологий, изучение свойств инновационных материалов способствует реальному внедрению в проектирование и строительство приемов трансформации. Применение приемов трансформации обеспечит многофункциональность пространства, изменение пространственных характеристик объекта, регуляцию микроклимата. Необходимо подчеркнуть особый потенциал адаптивной архитектуры в решении проблем, связанных с технологическими, социальными и экономическими изменениями. Хочется верить, что уже в ближайшем будущем разработка трансформируемых планировочных и конструктивных систем получит реальное воплощение при проектировании и строительстве архитектурных объектов в Украине.

#### Список источников

1. Анисимов Л. Ю. Принципы формирования архитектуры адаптируемого жилища / Л. Ю. Анисимов. — Режим доступа : <http://www.dissercat.com/content/printsiyu-formirovaniya-arkhitektury-adaptiruemogo-zhilishcha>
2. Мироненко В. П. Архитектура, дизайн, эргономика : иллюстрированный терминологический словарь-справочник / Мироненко В. П. — Белгород : Изд-во БГТУ, 2009. — 403 с.



УДК 72

**О. С. ЖУКОВА**, аспирантка

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: oksana.zhukova.1985@mail.ru

## **СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ КРУПНЫХ ГОРОДОВ.**

Современный крупный город является постоянно развивающейся единицей, что ведет к последующему изменению городской среды.

На формирование современного города влияет множество факторов такие как научно-технический прогресс, развитие строительных технологий, территориальный рост, увеличение урбанизированных территорий, и т.д. В результате происходят такие процессы как нарушение экологического каркаса города, снижение уровня комфортности жизни в мегаполисах, загруженность транспортных систем, хаотичность застройки, теряется целостность архитектурной среды.

Актуальными вопросами формирования современной архитектурной среды являются следующие :

- перспективы развития больших городов, изменения их роли в общественной жизни;
- защита экологии больших городов и утилизация отходов жизнедеятельности человека;
- Обслуживание жизни большого города и создание комфортных условий проживания человека;
- исторически большие города формировались как центры промышленного, торгового, научного развития. Рост крупных городов, вносит большие промышленные территории в черту города, некоторые объекты вносят деформацию в целостность архитектурной среды [1].

В современной архитектуре и градостроительстве в XX веке начали развиваться новые направления исследований, которые связаны с гармонизацией архитектурной среды и усовершенствованию комфортности жизни для человека в мегаполисах.

Гармонизацию архитектурной среды можно свести к таким направлениям:

- усовершенствование градо-экологического состояния среды жизнедеятельности человека. Реновации природных особенностей городской среды в ее «первородное» экологическое состояние. В первую очередь этот достигается усовершенствованием эколого-эстетических свойств урбанизированных территорий;

- внедрение градостроительных инноваций направленных на усовершенствование энергосберегающих свойств архитектурной среды;

- использование архитектурных направлений связанных с органической и биоклиматической архитектурой. Для воссоздания взаимодействия человека, архитектуры и природы;

- эффективность использования энергоресурсов за счет применения инновационных решений. Применение энергосберегающих строительных материалов и возобновляемых источников энергии [2].

Интеграция инновационных разработок в архитектурно-градостроительное пространство связана с научными исследованиями, и практикой в том числе эксперименты по проектированию, строительству и эксплуатации, повышению экологических показателей, создание экологического каркаса городской среды и ряда других вопросов.

#### Список источников

1. Шимко В.Т. Архитектурное формирование городской среды / В.Т. Шимко. – М.: высш. шк., 1990. – 221 с.
2. Табунщиков Ю. Энергоэффективное здание - симбиоз мастерства архитектора и инженера // Строительные материалы, оборудование, технологии XXI века. 2002. №4. С.22-23

УДК 18.01

**А. В. КЛЁВАНЬИЙ**, соискатель

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: andrii.klovani@gmail.com

## **НОВЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМООБРАЗОВАНИЮ В АРХИТЕКТУРЕ КОНЦА XX – НАЧАЛА XXI СТ.**

Мировая архитектура конца 20-ого столетия выбрала себе новый путь создания формы, мир стал свидетелем появления в архитектуре необычных форм, сформированных на базе передовых компьютерных технологий и альтернативных принципов мировосприятия в целом. Приоритет в проектировании плавно перешел от объекта к процессу его создания. Творческий и созидательный потенциал орудий и средств производства, открыл для архитектуры совершенно новые возможности, которые еще ждут своего осмысления, как в эстетическом, так и в экономическом плане. [1]

Уже более 10 лет технологические инженеры, дизайнеры и архитекторы создают криволинейные формы, реализовывая их с помощью компьютеров. Эта плавность, текучесть форм становится полноценным стилем, который демонстрируется по всему миру.

Маркос Новак, выделяет три типа формирования архитектурной формы: пластичные пространства, трансархитектура и цифровая архитектура.

В пластичной архитектуре формы – это информационные поля, которые не организованы в планы и перспективы но, форма имеет собственную программу создания, ритма, структуры, соотношения частей.

Грег Линн архитектор из Нью-Йорка, выдвинувшего идею «формы-движения», проектирует на основе факторов «притяжения», таких как точки зрения, ландшафт или внутреннее значение элементов. В творчестве Ларса Спайбрука, архитектура приобретает способность к постоянному движению, видоизменению, восприятию, трансформации и информационному обмену с

окружающей средой. В результате появляется серия «текучих» форм, как бы застывшие стадии трансформации формы.

Трансархитектура – это гибрид, коллаж, сделанный из элементов реального мира. Сканированные картинки, фрагменты сетчатых структур и другие фрагменты реальности собираются в компьютере, который создает из них новый мир. Архитектор Дункан Браун из Сан-Франциско, к примеру, создал «Поселок Зенлюкс» – альтернативу пригородного района, нагромождение абстрактных объемов, и форм.

Сегодня направление развития исследовательских и проектных инициатив Филиппа Рама подразумевает работу с элементарными параметрами среды (такими как температура, влажность и свет), непосредственно воздействующими на жизнь и состояние человека. [3]

Новые технологии в проектировании уже изменили характер современной архитектуры и продолжают его менять. Экспрессивные текущие формы, которые появились благодаря дигитальным технологиям, являются знаковыми для этого процесса. [2]

Таким образом, в силу отсутствия новой формообразующей теории или из-за тотального доминирования «эвклидовой парадигмы» многие возможности компьютерного проектирования остаются неиспользованными.

Современные архитектуры позволяют интегрировать в процесс проектирования и строительства неопределенное и непредвиденное - и на конструктивном, и на творческом уровне. Проектирование и реализация сближаются друг с другом, что открывает перед архитектором широчайшие горизонты, ибо он получает возможность влиять на процесс создания объекта целиком.

#### Список источников

1. Добрицына И.А. От постмодернизма к нелинейной архитектуре. Архитектура в контексте современной философии и науки. – М.: Прогресс-Традиция. 2004. – 416 с. Илл. (24 п.л.)
2. Чарльз Дженикс. Новая парадигма в архитектуре / 2005. - Режим доступа: <http://city-2.narod.ru/ae/ad37.html>
3. Джованна Бараси. Филипп Рам «Более или менее сухое, более или менее влажное» перевод Сергей Ситар. Проект international. С.146-147

УДК 72.01

**В. В. МАТВЄЄВ**, аспірант кафедри урбаністики ХНУБА

*Харківський національний університет будівництва та архітектури*

E-mail: matveev.arch@gmail.com

## **НОВІТНІ РОЗРОБКИ В АРХІТЕКТУРНОМУ СЕРЕДОВИЩІ РЕАБІЛІТАЦІЙНИХ ЦЕНТРІВ ДЛЯ СЛІПИХ ТА СЛАБОЗОРИХ ЛЮДЕЙ**

У світі архітектури та дизайну реабілітаційні центри та медичні установи завжди стояли поодинокі, були рідчю дуже важливою та відповідальною для архітекторів. Кожен реабілітаційний центр за своїм напрямком та спеціалізацією також є окремим складним організмом, що має свої особливості та принципи побудови. Так, реабілітаційні центри для сліпих та слабозорих людей, у новому сучасному розумінні, стають багатофункціональними, оснащеними новітніми технологіями дизайну та інженерії. Головною метою для них стає щаслива людина з вадами зору, її самостійність та незалежність у сучасному світі. Усі новинки науки та техніки у даному випадку повинні працювати на задоволення усіх потреб сліпих та слабозорих людей у суспільному та приватному життях. Оптимізація більшості процесів життєдіяльності людей з такими проблемами зору надає змоги полегшити їм життя та надати більше часу на пізнання навколишнього світу та самореалізації в житті.

До таких новітніх розробок можна віднести архітектурно-дизайнерські прийоми, технічні приладдя та механізми, тактильні, сенсорні, звукові елементи та предмети дизайну, що спеціально розроблені для навігації у просторі сліпих та слабозорих людей, та останні розробки з точки зору ландшафтного дизайну. В інтер'єрі це може відобразитися більш як фітодизайн, що створює необхідні маніпуляції всередині приміщення, допомагає зорієнтуватися у великих приміщеннях центру. Також можна додати супутникову навігацію, що також знадобиться сліпим та слабозорим людям у повсякденному житті. Супутникова

навігація як спосіб орієнтування є дуже перспективною також і в сфері туризму для людей з особливими потребами. Маючи карти різних країн і міст, незряча людина може більш вільно пересуватися в незнайомому місці, навіть бути корисним для своїх зрячих супроводжуючих, що не мають навігатора.

І ще один клас пристроїв, про які необхідно згадати як про засоби забезпечення додаткової безпеки - це ультразвукові прилади - детектори перешкод, які при вмілому використанні здатні давати багато додаткової інформації, при орієнтуванні в замкнутому просторі складної конфігурації. І нарешті, остання група технічних засобів, що дозволяє отримати незрячому відносну побутову автономність. Це різноманітні побутові пристрої та пристосування, що роблять побут комфортним і безпечним. У цій області накопичений великий досвід. Такі технічні засоби можна розділити на дві групи: - спеціальні засоби; технічні засоби загального призначення. До спеціальних засобів потрібно віднести прилади і пристосування аудіовізуалізації. Інший групою технічних засобів, що підвищують побутову автономність незрячих, є промислово випускаються побутові прилади, доступні у використанні та безпечні для людей з недостатнім зором. Це і модна новинка останнього часу - пароварка, і мікро- хвильові печі з клавішним керуванням і навіть пральні машини з електронним програмуванням. Єдиний недолік всього цього різноманіття машин - досить висока вартість. Проте, досвід показує, що висока побутова автономія вивільняє час і сили для суспільно корисної праці. Стало бути витрати себе виправдовують.

#### Список источников

1. Сыщенко Г.И. Применение высокотехнологичных средств реабилитации незрячих и слабовидящих детей./Материалы научно-практической конференции "Высокотехнологичные средства реабилитации для незрячих и слабовидящих", Центр медико-социальной реабилитации инвалидов по зрению, Санкт-Петербург, 2009. [http://www.tiflocomp.ru/docs/conference/spb\\_2009/10.php](http://www.tiflocomp.ru/docs/conference/spb_2009/10.php)
2. Садуова А.Т. Исследование «Доступность объектов социальной инфраструктуры для незрячих и слабовидящих граждан»// Казахстан, Алматы - 2011г.
3. Стаття «Критерії доступності» - <http://netbaryerov.org.ua/dostup> - Офіційний український сайт людей з обмеженими можливостями.

УДК 725

**К. В. СЕРГЕЕВ**, соискатель

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: kostya@sergeyev.co

## **ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРЫ АВТОЦЕНТРОВ**

Одним из ключевых секторов современной динамично развивающейся экономики является автомобильная промышленность мира. Она синтезирует широкий круг продукции и технологических разработок. И это способствует усовершенствованию системы международных стандартов по проектированию автосалонов, автоцентров и объектов, входящих в современную автомобильную индустрию, что в свою очередь, развивает поиск новых подходов к формированию имиджа того, или иного бренда.

Важнейшей характеристикой современной мировой экономики является интернационализация хозяйственной жизни. В ее основе лежат международные интеграционные процессы производства, интернационализация капитала и образование транснациональных корпораций. В настоящее время такие корпорации играют ведущую роль в развитии мирохозяйственных связей путем проведения глобальных стратегий, объединяющих национальные и региональные рынки. Одними из таких стратегий и является формирование сети автомобильной индустрии в виде международных выставок автосалонов, таких как Парижский автосалон 2014, Франкфуртский автосалон, или Женевский 2013 года.

Если выставки-автосалоны носят временный характер представляя самые передовые разработки автомобильной промышленности, то автосалоны по обслуживанию и продаже автомобилей являются теми объектами городской среды, которые формируют репрезентативность города и формируют своего рода образ современной архитектуры.

За последние десятилетия в городах, как в исторической среде, так и в новых районах появляются новые автосалоны и автоцентры, включающие в себя салоны по продаже автомобилей, сервис обслуживания, площадки для новых и поддержанных машин, а также офисные площади. Как правило, новые автосалоны иномарок, занимают первую линию, примыкающую к автострадам, транспортным артериям города и формируют его эстетическую составляющую. Одной из главных задач при этом является вписывание в окружающую городскую среду современного архитектурного объекта. При этом учитываются жесткие функциональные факторы, такие, как размеры транспортных средств, их расположение, нормативы проездов и площадки тест драйвов. А сервисный центр, как неотъемная опция современного автосалона, зеркально отражает брендбук, который получает в работу девелопер объекта. Это наглядная демонстрация уровня научно-технических разработок, на которых традиционно делают ставку мировые автопроизводители.

В Украине автосалоны строят как отдельно стоящие, так и встроенные. Отдельно стоящие автосалоны проектируются на новом месте, а также, могут быть построены за счет реконструкции бывших промышленных объектов. Такие мировые бренды как Mazda, Honda, Audi, Renault и др. разработали свой дизайн автосалонов. Сюда входят не только пространственно-цветовые нормативы, но и дизайн отдельных деталей. Так знаменитый козырек Honda может выполнять только определенная фирма в Англии. И украинскому архитектору при проектировании в Украине автосалона необходимо интегрировать в своей проектной деятельности и корпоративные нормативы мирового бренда, и специфику городской среды, и ментальность украинского народа, и нормативную базу Украины. От этого зависит экономическая составляющая данного объекта.

Архитектурное проектирование автосалонов включает в себя расширенный дизайнерский подход. Это и формирование пространства автосалона, где каждая деталь как акцент или цветовой акцент отражают бренд и формируют образ не только автомобиля, но и общую концепцию той, или иной марки



промышленной корпорации, а также, и технологическая составляющая сервисного центра на основе экологических и энергосберегающих технологий.

УДК 72.01

**О. Н. НОВИКОВА**, аспирант

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: kitten-20@mail.ru

## **СОВРЕМЕННЫЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКОАРХИТЕКТУРЫ**

Идея о экологической урбанизированной среде на протяжении длительного периода существования претерпела множество трансформаций и достигла такого образа будущей урбанизированной среды и социального развития, как город будущего – экогород.

В XX веке ухудшение экологического состояния городов, обремененных вредными выбросами многочисленных заводов и выхлопами автомобилей, катализирует процесс формирования концепций экогородов, ориентированных на обогащение городов природными элементами, на ликвидацию загрязнений или «отстранение» от них, а также на развитие города по принципам роста живых организмов (метаболический рост города). С нарастанием экологической проблемы в мировом сообществе сменились ориентиры с технологического на экологическое проектирование, т.е происходит становление нового типа проектирования - экоархитектуры.

Процесс создания предложений по организации экологической городской структуры в XXI веке достиг своей кульминации. В градостроительном аспекте последователи экологической архитектуры практикуют создание стойких экосистем (экогород, эко-поселок, эко-деревня, эко-усадыба), состоящие из более мелких экосистем (экологически устойчивые здания и сооружения).

Результатом изменения градостроительных представлений стало множество проектов городов будущего, ориентированных на использование экологически чистых материалов, бионического формообразования, обилие зеленых насаждений и т. п. Большая часть этих работ представляет собой замену естественной природы искусственной.

Примеры современных проектных предложений экогородов, выявляют следующие градостроительные тенденции, позволяющих условно классифицировать концепции, в связи с наличием множества схожих черт в этих подходах, следующим образом: «город высоких технологий»; «пермакультурный город»; «город – купол»; «город – экосистема» и т. д.

Идея города высоких технологий, получившая широкое распространение в конце XX – начале XXI века, подтолкнула градостроителей к тому, что система управления зданием интегрируется в единую систему управления всем городом.

«Пермакультурные города» - островки, незначительно удаленные либо частично или абсолютно изолированные от сложившейся градостроительной ситуации. В этих проектах доминирует бионическое формообразование, обилие живой растительности на различных поверхностях (горизонтальных и вертикальных; в интерьерах и экстерьерах).

Создаются проекты, представляющие собой новые способы расселения людей на «неурбанизированных территориях», например плавающие города или города, парящие в воздухе [2].

«Город - экосистема», способный к саморазвитию и самоконтролю, лишенный стационарных границ и обладающий невероятной гибкостью каркаса и ткани. [1].

Многие из рассмотренных концепций представляют собой утопические фантазии, однако комбинируя предложенные средства и формы, можно достичь решения градостроительных задач для конкретных ситуаций в соответствии с требованиями современного общества и техническими возможностями.

Значительная доля этих концепций является развитием идей, озвученных архитекторами в XX веке.

#### Список источников

1. Мойзер, Ф. Кишо Курокава: Мегалополис XXI века никогда не остановится в росте/ Ф. Мойзер // Проект Россия. – 2003. – № 30(4). – С. 21–24
2. Рагон, М. Города будущего / М. Рагон; пер. с фр. В.Г. Калиша, Ж.С. Розенбаума; под ред. Д.Б. Хазанова. – М.: Мир, 1969. – 296 с.

УДК 711.4-163

**О. Б. ОБІДНИЙ**, ст. викладач

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: obidniy-alex@mail.ru

### **ПИТАННЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ СІЛЬСЬКОЇ МАЛОКОМПЛЕКТНОЇ ШКОЛИ НА ПРИКЛАДІ ОКРЕМИХ РАЙОНІВ ПОЛТАВСЬКОЇ ТА ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТЕЙ**

Існуюча мережа шкільних будівель адміністративних сільських районів являє собою систему об'єктів невеликої ємності, лише 27% яких знаходяться в доброму технічному стані і побудовані за типовими проектами.

За даними, отриманими в результаті дослідження стану мережі культурно-побутового обслуговування Шосткінського району Сумської області, Лозовського району Харківської області та Ново-Санжарського району Полтавської області, використання існуючих потужностей шкільних будівель здійснюється тільки на 50%. Нераціональність використання капітальних вкладень і труднощі, що виникають при цьому в організації навчального процесу (забезпечення педагогів нормальної навчальної завантаженням, необхідність надмірно великої кількості кваліфікованих кадрів тощо) свідчать про необхідність серйозної реорганізації мережі дошкільних і шкільних установ.

Викликає також тривогу той факт, що середня наповнюваність класу по сільським школам становить 13,4 людини, в тому числі в початкових - 4,1, в

неповних середніх - 11,3, у середніх - 17 осіб. Якщо проаналізувати середню ємність шкіл, то отримуємо наступні показники: середні школи - 175 учнів, неповна середня школа - 81, початкова - 11. Максимальне завантаження класних приміщень спостерігається, як правило, в районному центрі і в окремих великих селах. Співвідношення шкіл з наповнюваністю класу менше 18 учнів у класі і комплектної школою становить приблизно 45 до 1. Аналогічні дані і по дошкільним установам. Середня наповнюваність однієї групи по дослідженим районам складає по сільським дитячим садам-ясел 6,26 чоловік, у селищі - 15,6 осіб. Наведені вище показники відповідають тільки 0,78 нормативної наповнюваності в селищі і 0,31 в селах. Це також значно нижче середнього рівня України.

Увага, яку зараз приділяється народної освіти, і особливо сільському, породило безліч розробок, спрямованих на вирішення даної проблеми. Одним з таких пропозицій є малокомплектна комерційна авторська школа. Будівництво в кожному малому селі будівлі дитячого садка-ясел на 8 місць або школи на 16 учнів призведе до витрачання величезних коштів товариства, що включають не тільки капітальні витрати на будівництво будівлі, але і експлуатаційні витрати. Проблема загострюється обмеженою кількістю професійних кадрів, і з зв'язку з цим зниженням якості навчання в цілому.

Як показали дослідження попередніх років по даній темі оптимальне рішення даного питання лежить в деяких середніх значеннях наповнюваності класу, а точніше цей оптимум знаходиться в районі 24 осіб для умов сільській місцевості.

Як альтернативний варіант сучасним підходам організації освіти на селі пропонується система "виїзна школа". Основою даного напрямку є оптимізаційні розрахунки з розміщення мережі базових шкіл, системи динамічних шкільних утворень на основі мобільного конструктивної системи та робочого місця школяра в межах житлового садибного будинку, в якому він проживає. В якості методу проектування кожного елемента даної системи прийнятий метод евристичного проектування, що дозволяє в діалозі з високопродуктивною

технікою на основі типізації робочих зон однієї людини проектувати нескінченно велику кількість варіантів планувального та об'ємного рішення шкільних об'єктів, задаючи розширену номенклатуру запроектованих об'єктів.

Список джерел:

1. С.К Саркісов. Принципи проектування та оптимізації мережі шкільних будинків: Навч. посібн. / С.К. Саркісов. – К.: УМК ВО, 1990. – 128 с.

УДК 72.01

**М.В. СУФРАНОВА**, аспірант

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **ОПЫТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ВСЕМИРНЫХ ВЫСТАВОЧНЫХ КОМПЛЕКСОВ**

Проектирование всемирных выставочных комплексов берет свое начало в 1851 г., когда стали очевидными необходимость расширения рынка и поиск новых потенциальных потребителей продукции стремительно возрастающей промышленности.

Всемирные выставки сыграли известную роль в быстром распространении ряда изобретений в мире, расширении производства, росте товарооборота, улучшении взаимопонимания между странами. Специфика же назначения выставочных зданий требуют обширного, легко обозреваемого пространства, максимальной его освещенности, кратких сроков возведения и демонтажа, мобильности и многофункциональности, что заставляло архитекторов искать новые технологические решения и приемы. Желание организаторов превзойти по размаху и технологическим нововведениям своих предшественников и негласная конкуренция между странами-участницами, что стали еще одной причиной стремительного развития архитектуры Выставочных павильонов.

Опыт проектирования Всемирных выставок включает четыре этапа:

- Конец XIX века – этап «Технического прогресса и новых материалов» - здания представляли собой огромные смелые конструкции из металла стекла и бетона и были инновационным скачком в архитектуре. (Хрустальный дворец, Лондон, 1851 г.; Выставочная ротонда, Вена, 1873 г.; Дворец Трокадеро, Париж, 1878 г., Эйфелева башня, Париж, 1889 г. и др.)

- Начало XX века – этап «Новые концепции в архитектуре и строительстве» - открытия в архитектуре, демонстрирующие смелые стилевые решения и рождение ряда смелых новаторских технических приемов(павильон СССР и павильон Эспри-Нуво, Париж, 1925 г.; павильон Германии, Барселоне, 1929 г.; павильон «Механизация», Нью-Йорк, 1939 г.)

- Середина – вторая половина XX века – этап «Научных и технических достижений» - здания в своих форме и содержании отражают прорыв науки («Атомиум», Брюссель, 1958 г.; павильон ФРГ, советский павильон, американский геодезический купол, жилой комплекс «Habitat-67», Монреаль 1967 г.; павильон фирмы «Фудзи», Монреале, 1970 г.; главный павильон «Город-столица», Осака, 1970 г.)

- Конец XX – начало XXI веков – этап «Новый взгляд на строительство и эксплуатацию комплексов» - не только внедрение новых материалов и технологий, но и последующая эксплуатация комплексов(комплекс Лиссабонской Всемирной выставки 1998; комплекс ЭКСПО Сарагоса-2008)

Опыт проектирования комплексов для проведения Всемирных выставок позволяет увидеть развитие как строительных технологий, так и эволюцию инженерной и архитектурно-художественной мысли начиная с середины XIX века и до современности. Эти комплексы являются экспонатами, демонстрирующими успехи строительной техники, нередко определяя основные тенденции их развития на многие годы вперед.

#### Список источников

1. Thomas Schriefers «Architektur von Weltausstellungen». 2013.
2. Paola Antonelli, Udo Kultermann, Andrew Garn. «Exit to Tomorrow: History of the Future, World's Fair Architecture, Design, Fashion 1933-2005». 2006
3. В. Шпаков «История всемирных выставок». М.: Зебра Е, 2008 г.
4. Н. Мезенин «Парад всемирных выставок». М.:Знание, 1990 г.

## **СЕКЦИЯ № 4**

### ***Проблеми реконструкції міст та збереження архітектурної спадщини в контексті міжнародної інтеграції***

УДК 72.01/035

**Ю. ИВАШКО**, доктор архитектуры, профессор

*Киевский национальный университет строительства и архитектуры*

E-mail: yulia-ivashko@mail.ru

### **МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ОБЪЕКТОВ МОДЕРНА**

Основное наследие модерна на Украине сосредоточено во Львове (более 150 объектов), Киеве (более 250 объектов), Харькове (более 100 объектов), Одессе (около 20 объектов), хотя множество зданий модерна находится и в малых и средних городах. Число объектов модерна по Украине составляет более 700 объектов, большинство из которых находится в плачевном состоянии и требует проведения срочных реставрационных мероприятий. Поскольку основным объектом модерна на Украине был среднеэтажный доходный дом в системе рядовой застройки, в большинстве сохранившихся зданий по-прежнему находятся квартиры, правда, с изменением первоначальной планировки и утратой первоначального интерьерного декора.

Сложнее обстоит дело с уникальными общественными зданиями и особняками, которые отличаются оригинальностью планировки и богатым экстерьерным и интерьерным декором. Для современного жилища такие особняки модерна зачастую просто не приспособлены, потому в них как правило размещают посольства и правительственные резиденции, камерные театры, небольшие музеи с ограниченным числом посетителей, выставочные залы.

Известен мировой опыт сохранения наследия Ар-нуво-модерна именно как целостной исторической среды, а не только в виде отдельных «знаковых»



объектов либо серии объектов одного архитектора, включенных в список наследия ЮНЕСКО (дом Винсенс, дворец Гуэль, собор Саграда Фамилия, винные погреба Гуэля, часовня и крипта колонии Гуэль, парк Гуэль, дом Мила архитектора А.Гауди и также дом Тасселя, собственный дом (Музей Орта), дом Сольвея, дом Ван Этвельде архитектора В.Орта). В 1997 году в список мирового наследия ЮНЕСКО был включён Старый город Риги, где в период с конца 19 века и до 1914 года было построено более 800 объектов югендстиля-модерна. В бывшем особняке В.Орта в Брюсселе открыт Музей Орта, где главным экспонатом является само здание с интерьером, в другом здании В.Орта в Брюсселе – доме Тасселя – находится частное офисное здание организации European Food Information Council (EUFIC) и для посещения он закрут, в отличие от третьего объекта В.Орта – дома Солвея, в московском особняке Рябушинского открыт камерный музей М.Горького, а в здании по улице Альберта, 12 в Риге – Рижский музей югендстиля и музей-квартира живописца Я.Розенталя, певицы Э.Форсель и драматурга Р.Блауманиса.

Среди примеров последних лет приспособления зданий киевского модерна под современные функции следует упомянуть комплексную реставрацию с приспособлением бывшей квартиры домовладельца под камерный театр «Сузір'я» («Созвездие») доходного дома Родзянко на ул. Ярославов Вал,14-б, реставрацию с проведением противоаварийных мероприятий и приспособлением под Государственную резиденцию Президента Украины бывшего доходного дома В.Городецкого на ул. Банковой,10, реставрацию фасада с приспособлением под административные помещения бывшей хирургической клиники Качковского на ул. О. Гончара, 33.

#### Список источников

1. Международная хартия по консервации и реставрации исторических памятников и достопримечательных мест. // Методика и практика сохранения памятников архитектуры. – М., 1974. – С. 123-127.
2. Міжнародна хартія з охорони й реставрації нерухомих пам'яток і визначних місць [Венеціанська хартія] // Україна в міжнародних правових відносинах. – Кн. 2: Правова охорона культурних цінностей. – К.: Юрінком Інтер, 1997. – С. 392-393.
3. Прибега Леонід. Охорона та реставрація об'єктів архітектурно-містобудівної спадщини України: методол.аспект / Л. В. Прибега. – К. : Мистецтво, 2009. – 304 с.

УДК 72.01

**M. MILECKA**, dr. had. inz., prof. UP

**V. MYRONENKO**, dr. had. , prof. UP

*Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie (Polska)*

## **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ**

Человек и среда обитания непрерывно находятся во взаимодействии, образуя постоянно действующую систему «человек – среда обитания». В процессе эволюционного развития сообщества, составляющие этой системы непрерывно изменялись. Совершенствовался человек, нарастала численность населения Земли и уровень его урбанизации, изменялся общественный уклад и социальная основа общества. Изменялась и среда обитания: увеличивалась территория поверхности Земли и ее недра, освоенные человеком; естественная природная среда испытывала все возрастающее влияние человеческого сообщества, появились искусственно созданная человеком бытовая, городская и производственные среды. Естественная среда самодостаточна и может существовать и развиваться без участия человека, а среды обитания, созданные человеком, самостоятельно развиваться не могут и нуждаются в постоянной поддержке. Среда обитания человека – это совокупность объектов, явлений и факторов окружающей (природной и искусственной) среды, определяющая условия ее жизнедеятельности. Одна из целей, стоящей перед данной системой, - безопасность, т.е. отсутствие ущерба здоровью человека. В понятие «среда обитания» входят все элементы природной, производственной, городской и бытовой среды - все то, что окружает человека и общество в целом.

С каждым днем природная среда становится «жертвой» научно-технического прогресса, что негативно влияет и на человека. Если в скором будущем не будут остановлены губительные для природы процессы, то скоро могут наступить экологический и социальный кризисы.

Высокая плотность населения и постоянная конкуренция на рынке труда делают жизнь более насыщенной стрессами. Кроме того, вызванный развитием промышленности и транспорта высокий уровень загрязнения атмосферного воздуха, поверхностных и подземных вод, почв в городах увеличивают количество специфических патологий у городского населения по сравнению с сельским. В городах также ниже рождаемость. Среди социальных "болезней", уровень которых выше в городах, - преступность, наркомания.

Интенсивный рост городов и концентрация основной массы населения на территориях, насыщенных промышленными предприятиями, транспортными магистралями, породили целый ряд проблем, в том числе и общую проблему безопасности человека. В городах, особенно крупных, сосредоточен целый ряд таких экологически опасных промышленных производств, как металлургическое, машиностроительное, химическое, нефте-перерабатывающее, целлюлозно-бумажное, а также объекты энергетики, неотъемлемой частью которых являются: мощные выбросы в окружающую среду отходов; тепловое, электромагнитное, шумовое загрязнение; потенциальная опасность крупномасштабных техногенных аварий.

В настоящее время проблема формирования жилой среды человека достигла своего пика. Не все страны могут обеспечить население необходимым жильем. Современное жилище не может быть названо экологичным: со строительными и отделочными материалами, с мебелью и оборудованием вносятся вредные для организма физические и химические вещества; очистка воздуха квартир посредством системы вентиляции не отвечает требованиям; не выдерживаются шумовой режим и микроклимат; велики теплопотери зданий.

Таким образом, достижение безопасности человека, как элемента системы «человек – среда обитания», возможно только в случае, когда будут системно учтены особенности каждого элемента, входящего в эту систему. При этом, подсистема «человек» определяет выходные параметры системы на основе потребностей социума.

#### Список источников

1. Владимиров В.В. Урбоэкология.- Москва.: изд. МНЭПУ, 1999
2. Экология города.-под общей редакцией доктора техн. наук проф. Стольберга Ф.В, Киев "Либра", 2000

УДК 72.01

**В.П.МИРОНЕНКО**, д-р архитектуры, проф.,

**В.С. МАСЛОВА**, соискатель

*Харьковский национальный университет строительства и архитектуры*

E-mail: viki6259@yandex.ua

**О.В.МИРОНЕНКО**, канд. архитектуры

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

### **ПРОБЛЕМЫ УТИЛИЗАЦИИ ТВЕРДЫХ БЫТОВЫХ ОТХОДОВ В СОВРЕМЕННОМ ГОРОДЕ**

Серьезной экологической проблемой городов в настоящее время стало накопление больших объемов твердых бытовых отходов (ТБО). Установлено, что при росте численности населения на земле на 1,5–2 %, количество ТБО увеличивается на 6%. Если бы человечество не прислушалось к выводам ученых и не начало внедрять переработку ТБО, то при существующих темпах нарастания их количества, в течении ближайшего столетия города были бы завалены этими отходами, а через отравления воздуха, воды и земли, продуктами их разложения, стали бы непригодными к жизни.

Способы уборки и обработки ТБО в городах совершенствовались. В начале их свозили в свалки, затем складировали на полигонах, затем начали просто сжигать мусор. Когда установили, что продукты сгорания ТБО сильно отравляют окружающую среду, а составляющие отходов являются ценным сырьем, ТБО стали сортировать и утилизировать с определенной экономической выгодой. В настоящее время в развитых странах превалирует

термический способ уничтожения ТБО. Он снижает объем вывозимых на полигоны отходов в 10 раз. В Японии сжигается 82% мусора, в США – 81%, в Дании – 78%. В Украине же сжигают до 10%, а основную часть ТБО (90-95%) вывозят на полигоны. Основной проблемой мусоросжигательных заводов (МСЗ) являются выбросы в атмосферу вредных фуранов и диоксидов. За рубежом заниматься модернизацией МЗС с целью более эффективного и безопасного сжигания мусора. На территории Украины ежегодно образуется около 50 млн. кубических метров ТБО, в том числе на территории Харьковской области – более 1,5 млн. кубических метров. В современных условиях для города Харькова наиболее прогрессивным было бы сортирование мусора и использование его составляющих как вторичного сырья. Если в большинстве развитых стран в качестве вторичного сырья используют свыше 50% , то в Украине – лишь около 5% ТБО. При этом сжигается около 1%. Причинами такого положения в Украине в целом и в Харькове в частности являются отсутствие сортировки ТБО и нехватка мощностей по их переработке.

Таким образом, в городах Украины необходимо осуществить переход от полигонного захоронения к промышленной переработке ТБО. При этом исключить прямое сжигание мусора, сделав акцент на его сортировку впоследствии утилизацией составляющих. В Украине только в 53 из 600 городов используется отдельный сбор мусора, и только в 7ми городах работают сортировочные линии. Из четырех мусоросжигательных заводов Украины работает только один. Поэтому в нашей стране преобладает складирование ТБО на свалках и полигонах, большинство из которых давно перегружены и стали опасными источниками заражения окружающей среды.

Разрешение проблемы ТБО в городах Украины возможно только при условиях господдержки строительства современных МСЗ которые должны стать обязательным объектом современного города; обеспечение муниципальными службами отдельного сбора составляющих отходов; обучение жителей городов правильному обращению с домашними отходами.

Список источников:

1. Технологические основы промышленной переработки отходов мегаполиса: Уч. пособие.- Харьков: ХНАДУ, 2005. Гриценко А.В., Горох Н. П. и др.
2. Полимерные отходы в коммунальном хозяйстве города: Уч. пособие.- Коллектив ав-торов. – Харьков: ХНАГХ, 2004. Саратов И. Е., Юрченко В.А. и др.
3. Коли відходивитісняютьлюдину, журнал «Урядовий кур'єр». Володимир ГЕТЬ-МАН, кандидат географічних наук.
4. Не превратит планету в свалку. Кандидаты технических наук А. ТУГОВ и Н. ЭСКИН, Д. ЛИТУН (Всероссийский теплотехнический институт), О. ФЕДОРОВ (АО "Прогрессивные экологические технологии").

УДК 711.4

**И.В. ДРЕВАЛЬ**, док. архит.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ В УСЛОВИЯХ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

Одним из движущих факторов международной интеграции, является все возрастающая связность урбанизированных территорий, преодолевающая социо-культурные различия и государственные границы. Объективность этого процесса не вызывает сомнений. Материальной основой территориальной связности служат транспортные коммуникации, в том числе железнодорожные, формирующие каркас градостроительного пространства. Узловые элементы транспортно-коммуникационного каркаса выполняют задачи организации взаимодействия транспортных коммуникаций разных рангов и типов, что обеспечивает, в конечном счете, эффективное движение пассажирских и грузовых потоков, а значит обменных процессов между различными территориями. Важность управления процессами развития пассажирской составляющей железнодорожной транспортной сети и ее узловых элементов железнодорожных вокзальных комплексов (ЖВК), в том числе, отмечается на уровне государственных решений многих стран.

В этом контексте развитие ЖВК следует рассматривать как актуальную задачу, выходящую за пределы участка локализации комплекса. Обслуживая

от нескольких десятков тысяч до нескольких сотен тысяч пассажиров в сутки, работая круглосуточно, ЖВК являются территориями с высочайшим уровнем социальной активности и выполняют функции центров общественного обслуживания межгородского значения, а также межкультурных, межнациональных социальных коммуникаций. Такая «миссия» ЖВК требует соответствующей архитектурно-пространственной организации комплекса. Современная практика формирования и развития данных объектов демонстрирует образцы грандиозных преобразований территорий (до 40-60 га и более) на основе единого функционально- планировочного и композиционного замысла. В качестве примеров можно привести реконструируемые и вновь построенные ЖВК в городах Берлин, Париж, Роттердам, Пекин. Авторами проектов являются такие известные архитекторы как Заха Хадит, Р. Кухлас, Н.Фостер и др.

В структуре современных ЖВК развиваются такие функции как: деловая, торговая, развлекательная, информационно-познавательная, общественного питания, транспортного обслуживания, жилая, рекреационная. Это создает прекрасные условия для развития коммуникативной функции ЖВК и обменных процессов в области культуры, науки, бизнеса.

Основными тенденциями развития социума и градостроительного пространства, определяющими перспективы развития ЖВК в контексте международной интеграции, являются:

- рост количества городского населения и его подвижности, что обуславливает рост пассажирских потоков;
- возрастание туристической активности населения разных стран;
- формирование транспортно-коммуникационных коридоров межрегионального и международного рангов, как результат кооперации работы различных видов межселенного транспорта, упорядочения нагрузки на ландшафт усиления связности турбанизированных территорий.

Основными перспективными направлениями развития ЖВК в условиях международной интеграции являются:

- активное формирование многофункциональных комплексов международного ранга на участках международных транспортных корридоров;
- закрепление типологического разнообразия ЖВК как узловых элементов разных рангов в сети транспортно-коммуникационного каркаса региона, государства.

УДК 711.4

**Н. Ю. НИКИТЧЕНКО** магистрантка, **И. В. ДРЕВАЛЬ**, док. архит.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **К ВОПРОСУ РЕКОНСТРУКЦИИ ИСТОРИЧЕСКИХ КВАРТАЛОВ В КОНТЕКСТЕ ПРОЦЕССОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

Целью процесса интеграции является тесное взаимодействие и объединение в единое целое каких-либо частей системы или ее элементов. Усиление процесса международной интеграции осуществляется благодаря туризму, который способствует ознакомлению людей с культурой различных стран, что объединяет народы, укрепляя международное взаимопонимание и взаимоуважение.

Для увеличения потоков туристов в городах, имеющих историко-культурный потенциал, необходимо создавать новые дополнительные маршруты с включением объектов культурного наследия и мемориальных объектов. Для эффективного функционирования туристического маршрута его архитектурная среда должна быть не только информационно содержательной и эстетически привлекательной, но и наполненной необходимыми функциями обслуживания туристов, а именно общественного питания, торговли, развлечений и т.п. С другой стороны, удовлетворение потребностей туристов должно быть гармонизировано с потребностями горожан. Решение такой задачи возможно в ходе реконструкции исторических кварталов на основе научно обоснованной концепции.



В Харькове значительное количество туристических маршрутов разработаны для исторической части города. Однако его ресурсы еще далеко не исчерпаны. Особый интерес в этом контексте представляют участки исторического центра, расположенные вдоль рек Харьков и Лопань. Именно с набережных открываются выразительные городские панорамы, глубинные видовые раскрытия (рис.1). Данные участки также обладают значительным ландшафтно-рекреационным потенциалом, однако их архитектурная организация и физическое состояние не соответствует современным требованиям. В качестве примера реконструкции застройки с целью формирования среды туристического маршрута можно привести квартал, ограниченный ул. Мельникова – Гражданская – Харьковская набережная – пер. Музыкальный. Здесь предлагается: снос ветхих и малоценных строений, создание периметральной застройки с учетом сложившегося масштаба и стиля окружающей исторической среды. Это позволит наполнить квартал такими современными функциями как: музейная с элементами выставки-продажи (музей аптекарского искусства); информационно-развлекательная (клуб, ресторан национальной кухни и центр еврейской культуры с театром,). Такие объекты будут привлекательны как для жителей города, так и для туристов.



Рис.1.Глубинное раскрытие исторической застройки с набережной р.Харьков.

Таким образом, реконструкция сложившейся исторической среды с учетом процессов международной интеграции позволят не только адаптировать городскую ткань к современным требованиям, но и раскрывает все новые возможности межкультурных коммуникаций, деловых контактов и социальной гармонии.

**УДК. 711. 4 +**

**I. V. DREVAL**, dok.arh., **A.S. KHAKHALINA**, undergraduate.

*Kharkiv National University of municipal economy named by A.N. Beketov*

E-mail: [anymka01@inbox.ru](mailto:anymka01@inbox.ru)

## **FORMATION OF DISABILITY ARCHITECTURAL ENVIRONMENT IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL INTEGRATION**

International integration is a special objective phenomenon of the present stage of evolution of our civilization. It is multidimensional and multi-directional. Issues of integration at the level of social communication - informal interaction with different cultures, traditions and values - take a special place in this process. These issues are addressed in the field of tourism, which has a variety of forms, as well as the cooperation of public organizations that satisfies the needs of different social groups. The issues of inclusion people with limited mobility in the processes of social communications are urgency today. So organization of the barrier-free architectural environment is important for the socio cultural interactions of this group of people. It will encourage their interpersonal, intercultural, interethnic communication. This group of people includes people with different nosological disabilities, the elderly, pregnant women, preschool children, adults with children in their arms or in carriages, chronic patients with restricted mobility, etc.(p.1). Physical barriers in the environment are classified as the main discriminatory circumstances which prevented their social integration. All over the world people spend a lot of money to adopt

human environment to opportunities of people with limited mobility. This work is at an early stage in Ukraine. Regulations of our country include only some aspects of life of people with limited mobility that's why they can't feel equal with other people in an affordable and comfortable environment.

The humanization of the environment is one of the stages of the restoration of democratic and harmonious relations between different social groups of citizens. We need it to solve the problem of inconsistency of city infrastructure for needs of people with limited mobility.

The works of such professors as Iodo I.A., Hachatryants K.K., Mezenceva B.A., Tsvetkova V.A., Scholuch N.V., Yakimova N.N., Teryagova A.N. are fundamental in this scientific field. They try to find different approaches to solve the problems of adaptation of architectural and urban environment for needs of people with limited mobility.

There is a significant positive experience of forming comfortable architectural environment for people with limited mobility, which we found during the research. The main task in the development of a barrier-free architecture in Ukraine is to systematize and adopt this experience to our conditions. The development of principles and the algorithm of formation of barrier-free urban space for people with limited mobility are very relevant and important today.



P.1. People with limited mobility

The basic principles of formation barrier-free environment for people with limited mobility were made after analyzing separate elements of barrier-free space. The analysis showed that the main task of modern researchers is to make a whole barrier-free area. This whole area (route) should have a number of qualities. The merging of these qualities will make the environment comfortable for people with limited mobility.

УДК 72.01

**С. А. ШУБОВИЧ**, д-р архит., проф., **Д. Р. ЛЕВЧЕНКО**, студентка

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: levchenko\_1302@mail.ru

## **ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ СТУДЕНЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ НОВОГО ТИПА В СОВРЕМЕННОЙ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ СТРУКТУРЕ**

Студенческий центр представляет собой новый тип современной градостроительной структуры, который относится к сфере обслуживания, и его среда служит для обеспечения различных процессов жизнедеятельности студентов вузов: образовательных, культурных, научных, спортивных и бытовых. Все эти социальные процессы подчинены соответствующим требованиям, выражению которых служат их композиционные и функционально-планировочные структуры. Но на данный момент такие структуры нуждаются в усовершенствовании, так как давно не соответствуют требованиям современного молодого человека.

В связи со стремительным развитием технического прогресса, нужды человека все время меняются. А та функционально-пространственная сфера, которая удовлетворяла человека еще несколько десятков лет назад, осталась неизменной. В настоящее время появляются все более современные разработки архитектурно-пространственных решений студенческих центров. Однако

многие вопросы остаются недостаточно изученными. Все это составляет собой актуальность данной работы.

Данную проблему рассматривали Усманов М.С, Солобай П.А., Ольховская О.В., и многие другие.

Цель представленной работы заключается в необходимости изучить структуру потребностей современного студента и проанализировать соответствие этой структуры структуре студенческих комплексов.

Студенческий центр – новый тип объекта в современной градостроительной структуре, основной функцией которого является коммуникация, обмен опытом и знаниями студентов. Результаты анализа отечественных и зарубежных примеров студенческих центров позволили выявить основные функционально-планировочные и композиционные принципы организации пространства при их проектировании и строительстве. Проведенный анализ показал также, что их актуальность растет. Такие центры представляют собой пример соединения комфортности и полифункциональности, соединив в себе различные сферы обслуживания студенческой молодежи. Идеи японского стиля метаболизма являют собой решение проблемы не соответствия структуры студенческих комплексов потребностям студента. Так как основными принципами данного стиля являются незаконченность архитектуры, её мобильность, движение, и основополагающим принципом является сочетания долговременных структур с недолговечными заменяемыми элементами.

#### Список источников

1. Ольховська О.В. Формування архітектури університетських центрів ХІХ — першої третини ХХ століття: автореферат дис. ... канд. архітектури: 18.00.01. – К., 2008 – 20 с.
2. Солобай П. А. Структурно-функциональное и композиционное моделирование учебных комплексов (на примере университета): автореферт дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01. – Х.: ХНУСА, 2001.- 11с .
3. Усманов М. С. Функционально-планировочная организация учреждений досуга молодежи в крупнейших городах. Том 1.: автореферат дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01.- Ташкент, 1985. – 12с.

УДК 711.1

**Й.М.ГОЛИК**, к.т.н., доц., **М.М. НЕСУХ**, ст. викл.

*ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

E-mail: g.jolana@ukr.net uz-proekt@ukr.net

## **ФОРМУВАННЯ ГРОМАДСЬКИХ ЦЕНТРІВ МАЛИХ МІСТ, ЯКІ СФОРМУВАЛИСЯ НА ПРИРІЧКОВИХ ТЕРИТОРІЯХ ЗАКАРПАТТЯ**

Питанню формування громадського центру малих міст необхідно приділяти особливу увагу, тому що домінуючим фактором тут є роль і значення міста в системі розселення і міжпоселенного обслуговування, як місця тяжіння населення із оточуючих його поселень. Тому місце розташування центра в функціонально-планувальній ст. рук турі міста визначається із врахуванням забезпечення зручних транспортних зв'язків із оточуючими поселеннями, а розрахунок ємкості закладів обслуговування та їх номенклатура – у відповідності із його роллю в між поселенській системі культурно-побутового обслуговування. Прикладом формування такого центру можуть бути міста Мукачево і Свалява, Чоп, Міжгір'я. При розробці їх генеральних планів необхідно врахувати соціально-містобудівний потенціал міста та значення в системі розселення. Громадський центр необхідно формувати поетапно у відповідності із проектними рішеннями. В свою чергу, проектні рішення необхідно спирати на сучасні вимоги населення.

Складно проходить процес формування громадського центру в малих історично сформованих містах, які мають вирішальне значення для структури і зовнішнього образу міста. Основним завданням є тактичне сполучення нового і старого будівництва, збереження індивідуальності забудови, ландшафту, сприятливих якостей міського середовища, традицій.

Формування громадських центрів міст на прирічкових територіях може здійснюватися шляхом: проведення масштабних реконструктивних заходів, але цей метод вимагає відразу крупних капіталовкладень; поетапне будівництво,

місто утворюючим початком якого є упорядкування громадських територій і адміністративних будівель.

Особливістю малого міста є ще те, що у створенні його громадського центру беруть участь не тільки громадські будівлі, але і житлові. Тому велике значення в архітектурно-просторовому рішенні громадського центру треба приділяти якості забудови і благоустрою житлового середовища, правильно визначати масштаб забудови і співмірність до сприйняття людиною. Співмірність нової і старої забудови малих міст є необхідною умовою розвитку їх планувальної організації, досягнення гармонійної єдності у формування міського середовища.

Обстеження громадських центрів малих міст, які розвиваються на прирічкових територіях показало, що особливо активно розвивається сфера обслуговування усіх рівнів. Це дозволяє забезпечити малі міста необхідними умовами проживання, які передбачені містобудівними нормами і які висуває сучасне життя. Особливої уваги вимагає вирішення питань архітектурно-містобудівних якостей об'єктів обслуговування їх композиційній цілісності і, головне технологічної відповідності сучасним і перспективним вимогам.

Тому питання про пошук нових рішень організації центрів обслуговування населення є актуальним. При цьому необхідно враховувати реальні можливості, нові тенденції у розвитку закладів обслуговування, а саме там де простежується поєднання рівнів обслуговування, наприклад, повсякденного і частого, періодичного і епізодичного. Це може бути відображено в спеціалізованих центрах обслуговування. Разом із тим має враховуватися реальна можливість міста, його фізична потреба, умови ринку в тих чи інших видах послуг.

#### Список джерел

1. Є.Є. Ключніченко Соціально-економічні основи планування та забудови міст. – Київ. НДПмістобудування. – 1999. 346 ст. 346.
2. Н.М. Демин. Управление развитием градостроительных систем. – Київ. «Будівельник» - 1991. – 182 ст.

## **ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ МІСТ В УМОВАХ ПЕРСПЕКТИВНОЇ ДЕПОПУЛЯЦІЇ**

Зазвичай розвиток міста пов'язується зі збільшенням чисельності його населення. Проте у багатьох випадках населення міста з часом не зростає, а зменшується (іноді дуже відчутно) під впливом демографічних, соціально-економічних та інших факторів. Це явище характерне для багатьох країн світу [1], але особливого поширення воно набуло в Україні (зокрема, в Донецькій та Луганській областях, де міське населення за п'ять років скорочується на 4 – 5%) [2]. Найбільш очевидним (хоча далеко не єдиним) наслідком відсутності науково обґрунтованої стратегії розвитку міста в умовах перспективної депопуляції є нераціональне використання земельних ресурсів. У багатьох містах спостерігається парадоксальна ситуація: при суттєвому зменшенні їх населення міська територія інтенсивно збільшується. За низкою важливих показників, таких, як щільність населення, протяжність внутрішніх транспортних зв'язків тощо, міста наближаються до т.зв. «metropolitan area», або зон впливу великих міст. Можна виділити кілька основних сценаріїв розвитку міста в умовах депопуляції:

1. Зменшення населення відбувається в основному під впливом демографічних факторів, місто зберігає свої основні функції.
2. Зменшення населення відбувається в основному під впливом соціально-економічних факторів (закриваються містоутворюючі підприємства, різко зменшується кількість робочих місць, місто повністю чи значною мірою втрачає свої основні функції).
3. Зменшення населення відбувається під одночасним впливом соціально-економічних та демографічних факторів. Може виступати як



окремий сценарій розвитку, або як остання фаза першого чи другого сценаріїв.

Розглядаючи місто як демоекосистему (за Г. І. Лавриком), можна визначити кількісні показники темпів скорочення населення, при перевищенні яких місто потребуватиме спеціальної стратегії його розвитку в умовах депопуляції. Ряд дослідників [3] пропонують вважати такою межею 1% зменшення населення на рік.

Ключовими моментами подібної стратегії мають стати забезпечення належних умов життєдіяльності для населення та раціональне використання наявної транспортної, інженерної, соціальної інфраструктури та земельних ресурсів. У окремих випадках, коли йдеться про переважно монофункціональні міста, створені, зокрема, при підприємствах гірничодобувної промисловості (після вичерпання родовищ корисних копалин) може йти мова про планову ліквідацію цього міського поселення з організацією розселення його населення по інших місцях. При створенні ж подібних нових міст в сучасних умовах доцільно розглядати питання про розрахункові строки їх існування (ув'язані зі запасами природних копалин в даному родовищі) та комплекс заходів щодо або ліквідації міста після їх завершення або розвитку нових функцій.

#### Список джерел

1. Müller B. Growth and shrinkable in Germany – trends, perspectives and challenges for spatial planning and development [Електронний ресурс] / B. Müller, S. Siedentop // German Journal of Urban Studies (DfK). – 2004. – Vol. 44, №1. – Режим доступу: [http://www.difu.de/publikationen/dfk/en/04\\_1/04\\_1\\_mueller\\_siedentop.shtml](http://www.difu.de/publikationen/dfk/en/04_1/04_1_mueller_siedentop.shtml)
2. Дмитренко А. Ю. Демографічні та екологічні передумови стратегії територіального планування в різних регіонах України / А. Ю. Дмитренко // Містобудування та територіальне планування. – 2010. – №38. – С. 127 – 137.
3. Устинова І. І. Етно- та урбогенез у контексті енергетичних теорій фізики / І. І. Устинова // Містобудування та територіальне планування. – 2008. - № 29. – С. 418 – 422.

УДК 72.012.6:728.4

**О.А. ДЕРЯБИНА**, канд. арх

*Харьковский национальный университет строительства и архитектуры*

E-mail: olya.deriabina@gmail.com

## **РАЗВИТИЕ ИДЕЙ КОНСТРУКТИВИЗМА В АРХИТЕКТУРЕ ХАРЬКОВСКИХ КЛУБОВ**

Конструктивизм — направление в архитектуре и искусстве, возникшее в начале 1920-х гг. Сторонники конструктивизма, выдвинув задачу конструирования окружающей среды, активно направляющей жизненные процессы, стремились осмыслить формообразующие возможности новой техники, логичных, целесообразных конструкций, а также эстетические возможности таких материалов, как металл, бетон, стекло. Показной роскоши конструктивисты стремились противопоставить простоту и подчеркнутый утилитаризм новых предметных форм, в которых они видели овеществление демократичности и новых отношений между людьми.

Принципами построения архитектурной формы у конструктивистов становятся следующие: образная идея вытекает из социального содержания сооружения; объемно-пространственное решение зданий основано на функциональных процессах; сопоставляются горизонтальные и вертикальные объемы, объемы криволинейных очертаний; различные конфигурации помещений соответствуют разным функциям. Характерными особенностями также были асимметричный план, каркасная система с заполнением телом стены или сплошным остеклением, горизонтальные «висячие» переходы.

В конце 1920-х годов в Харькове начинается строительство специальных предназначенных для клубной работы зданий. Наиболее ярко идеи конструктивизма воплотились в таких клубных зданиях как: ДК Строителей, ДК «Пищевик» и клуб Канатчиков на Новой Баварии. В этих

объектах программные установки теоретиков авангарда были развиты и своеобразно интерпретированы харьковскими архитекторами.

УДК 725

**В. П. ДУБИНСКИЙ**, канд. арх., профессор, **А. Д. БОНДАРЕВА**, магистрант  
*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **ДИЗАЙН ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ КАК СРЕДСТВО ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРНОГО ОБЛИКА ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА**

**Постановка проблемы:** Проблема композиционной целостности архитектурной среды исторического центра современного города.

В архитектурно-художественном смысле исторический центр – это система взаимосвязанных ансамблей, композиционный «центр тяжести», место локализации монументальности и художественных форм, которые формируют синтезированный архитектурный образ исторического города. Поскольку основная активность городского исторического центра припадает на вечернее время, чрезвычайно актуальным становится вопрос создания выразительного архитектурного светоцветового образа и позитивного эмоционального потенциала его среды и каждого объекта, находящегося в ней, средствами дизайна архитектурной среды с использованием приемов светоцветового дизайна.

Дизайн архитектурной среды – это область человеческой деятельности, включающая в себя элементы как материальной, так и духовной культуры, синтезирующая в себе результаты, средства, способы и методы науки, техники, искусства, направленная на комплексное формирование среды внутренних

пространств, зданий и сооружений, а также средового объекта современного города.

Один из ведущих методов дизайна – «метод фирменных стилей» - нашел свое использование и развитие в дизайне городской среды, образуя на методологическом уровне своеобразный синтез с архитектурно-художественным стилеобразованием и превращаясь в локальный художественный стиль архитектурного ансамбля, призванный подчеркнуть его уникальность и индивидуальность, отражая при этом в формообразовании определенные объективно действующие «законы места».

Так как городская среда – это непрерывная пространственная система, то целостность ее решения заключается в создании средствами дизайна такой среды, которая ориентировалась бы на жителей города.

Дизайн вместе с эргономикой принес с собой в пространственную среду города более высокий уровень комфортности. И на смену широко распространенным прежде терминам «афиша», «вывеска», «малая архитектурная форма» пришли понятия «уличная мебель и оборудование», «визуальные коммуникации» и интерактивная архитектура. Тем самым на первое место была поставлена комфортность и информативность городской среды вместо принципа «архитектурной ансамблевости».

**Вывод:** Историческое архитектурное наследие, как одна из главнейших составляющих современного крупнейшего города, требует особого внимания со стороны архитекторов. Целостность образа и сохранение памятных мест исторического ядра города является одной из главных задач при решении вопросов о комплексной регенерации центральной части города средствами современного дизайна.

УДК:726.7:727.4

**О.І.ЖОВКВА**, канд. арх.

*Департамент містобудування та архітектури КМДА*

E-mail: glavarch@ukr.net

## **РЕКОНСТРУКЦІЯ І ПРИСТОСУВАННЯ ОБ'ЄКТІВ АРХІТЕКТУРИ ПІД ДУХОВНІ НАВЧАЛЬНІ ЗАКЛАДИ (ДНЗ) В УМОВАХ СЬОГОДЕННЯ**

Досвід розвитку цивілізації свідчить про те, що освіта, в тому числі духовна, є основою розвитку суспільства. Реформу духовної освіти у сучасній Україні можна розглядати як головний показник відродження релігійності та духовності суспільства. Із проголошенням незалежності України питання відродження духовної освіти стало більш важливим та актуальним. Сьогодні фонд ДНЗ складається із значної кількості новозбудованих об'єктів. Однак в умовах обмеженості земельних ресурсів не завжди вдається розвинути мережу ДНЗ шляхом нового будівництва. Саме тому варто приділити увагу питанню організації роботи нових ДНЗ завдяки проведенню пристосування/реконструкції об'єктів архітектури під заклади духовної освіти. В сучасних умовах можна запропонувати наступні методи: пристосування об'єктів архітектури шляхом повної або часткової зміни функцій приміщень; проведення реконструкції об'єктів архітектури без зміни їх габаритів; проведення реконструкції об'єктів архітектури зі зміною габаритів шляхом надбудови або розширення; проведення реконструкції об'єктів архітектури (зазначеними вище методами) із будівництвом нових корпусів замість морально і фізично застарілих (реновація), або на вільних від забудови територіях.

Прикладом пристосування об'єкта архітектури під потреби ДНЗ може бути **Київська духовна академія і семінарія**, що знаходиться у Варваринському корпусі Михайлівського Золотоверхого монастиря. Даний заклад є ілюстрацією делікатного пристосування колишнього житлового об'єкта (корпус келій) під освітній заклад із повною заміною функції, однак без суттєвої зміни планувальної структури. **Московська православна школа в ім'я Апостола і**

**Євангеліста Іоана Богослова**, заснована у 1993 р., є досить вдалим прикладом пристосування двоповерхової панельної споруди колишнього дитячого дошкільного закладу під православний загальноосвітній навчальний заклад із частковою заміною функції приміщень. Недоліком пристосування в даному випадку є певні складності із організацією сакрального ядра в структурі закладу. **Львівська духовна академія і семінарія**, розташована у храмі Святого Івана Златоустого (колишній костел Францисканок), можна назвати досить вдалим пристосуванням пам'ятки архітектури із частковою заміною функції приміщень та повним збереженням планувальної структури під ДНЗ. Презентацією реконструкції з надбудовою об'єкта архітектури під ДНЗ може бути **Український католицький університет** у Львові. Після реконструкції університетський корпус являє собою триповерхову споруду галерейного типу з надбудованим мансардним поверхом у якому організовано просвітній осередок. Прикладом реконструкції у поєднанні із новим будівництвом та реновацією може бути **протестантський духовний центр у Києві**. У проекті використано павільйонну схему організації ділянки проектування; застосовано метод реконструкції колишнього спортивного об'єкта зі зміною габаритів та функції приміщень, а також передбачено будівництво ряду нових споруд (учбових, адміністративно-офісного, реабілітаційних та спортивно-оздоровчих).

Таким чином, використання зазначених методів дозволить вирішити питання удосконалення та розширення існуючої мережі духовних навчальних закладів в умовах обмеженості земельних ресурсів в більшості міст України.

#### Список джерел

1. Всеобщая история архитектуры: В 12 т. /Глав. редкол.: Н.В.Баранов (гл. ред.) и др. –т.6 Архитектура России, Украины, Белорусии /Под ред. Н.П.Максимова и др..- 1968.- 565с.
2. Криса Л. Храмы Львова.-Львів: „Астрон”, 2001.- 179с.
3. Паламарчук П.Г. Сорок сороков: Краткая иллюстрированная история всех московских храмов в 4-х т. Т.1: Кремль и монастыри. – 3-е изд., испр. И доп.- М.: ООО „Издательство Астрель”: ООО „Издательство АСТ”, 2004.- 500с.

**ПРОБЛЕМИ ЗБЕРЕЖЕННЯ Й ВІДНОВЛЕННЯ САКРАЛЬНОЇ  
АРХІТЕКТУРНОЇ СПАДЩИНИ У ВДОСКОНАЛЕННІ  
АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ІСТОРИЧНОЇ ЧАСТИНИ  
НАЙБІЛЬШОГО МІСТА (НА ПРИКЛАДІ ХАРКОВА)**

Незважаючи на інтенсивне відновлення об'єктів православної сакральної спадщини, абсолютна їх більшість досі залишається не відбудованою навіть у центрах найбільших історичних міст, - через величезні (дев'яносто-відсоткові) втрати [2] протягом минулого століття. Проблема загострюється ще й тому, що частину сакральних пам'яток втрачено незворотно [2] й архітектурне середовище опинилося значно збіднене навіть порівняно з початком ХХ століття.

Вирішення численних проблем відновлення сакральної спадщини ускладнено ще й браком тогочасних іконографічних матеріалів й радикальною зміною містобудівної ситуації у важливих історичних вузлах. Міське архітектурне середовище виявилось значно фрагментованим, - з втратою надбаної протягом історичного розвитку цілісності. Мережа сакральних об'єктів порушена, і без її відновлення подальша розбудова сакральної спадщини не є комплексною (не лише в межах історичної частини, але й найбільших районах Харкова).

Містобудівні проблеми відновлення сакральної спадщини, отже, ситуативно поділяться на наступні:

- відновлення у міських вузлах, де відбудова можлива у сучасних умовах з відтворенням середовища, що склалося на момент втрати сакральної пам'ятки (наприклад, - у ситуації з втраченим храмом Різдва Христового,

де разом з відбудовою храму можливе повне відтворення втраченого фрагменту міського середовища [2]);

- відновлення, що потребує часткової (фрагментарної) реконструкції міського середовища в умовах суттєво зміненої містобудівної ситуації (на зразок реставрації Свято-Дмитрівського храму на вул. Полтавський Шлях [2]);
- пам'ятки, які для відновлення потребують принципової трансформації міського середовища, що склалося протягом ХХ ст. (на зразок втраченої церкви Різдва Пресвятої Богородиці на Каплуновському майдані [2]);
- нове будівництво, - на заміну втрачених храмів (на зразок Свято-Миросицького храму по вул. Сумській)

Вирішення цих проблем дозволить, нарешті, відновити історично сформований просторовий каркас сакральних споруд великого міста, - разом з його унікальним силуетом, що склався в межах центрального району, а в перспективі – скласти начерк-концепцію розташування сакральних об'єктів в усіх найбільших районах

#### Список джерел

1. Православные святыни Харьковщины. – Харьков: ХФ ООО «Издательский дом УМХ», 2012. – 100с.
2. Православные храмы и монастыри Харьковской губернии. 1681-1917. Альбом-каталог. Авт. предисловия, ред. и сост. А. Ф. Парамонов. – Харьков: Харьковский частный музей городской усадьбы, 2007. - 348с.

УДК 72.01

**Н.А. КОНОВАЛОВА**, канд. иск.

*Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства Российской академии архитектуры и строительных наук (НИИТИАГ РААСН)*

## **ОДИН ИЗ АСПЕКТОВ РЕКОНСТРУКЦИИ ИСТОРИЧЕСКИХ ГОРОДОВ В КИТАЕ**

В современном Китае сосуществуют два совершенно разных направления работы с архитектурно-градостроительным наследием. Несмотря на их



полярное различие, имеют одинаковое распространение, государственную поддержку и жизнеспособность.

Для исторических городов Китая остро стоит вопрос туристической привлекательности, поскольку именно эта сфера является основой экономического существования. И, прежде всего, именно туристическая направленность определяет приемы, применяемые исторических городах по работе с архитектурно-градостроительным наследием.

В древнем Пиньяо центральная часть города достаточно хорошо сохранилась и от местных властей требовались лишь действия по обеспечению жизнеспособности города-музея под открытым небом. Чтобы сохранить самобытный облик древнего города, администрация ввела еще ряд жестких норм, действующих на его территории. Автомобили могут передвигаться исключительно снаружи от крепостных стен, по современному городу, их въезд внутрь древнего Пиньяо запрещен. Для передвижения по узким улочкам внутри крепости местные жители используют скутер, тем не менее, в центральную часть и им доступ воспрещен.

Пример города Пиньяо показал свою жизнеспособность, а значит, апробировал грамотность и перспективность методов, положенных в основу сохранения древнего города как памятника – но не умерщвления его, при создании из города музейного экспоната, а насыщение его жизнью, поддержание процветания города как живого организма. В древнем городе расположились десятки маленьких частных гостиниц, сохранились и развиваются традиционные ремесла, процветающие в торговой части города.

Город Датун является примером того, как индустриализация привела к уничтожению древнего облика города, который городские власти в настоящее время стремятся полностью восстановить взамен утраченного.

В начале XXI века в Китае наблюдается ярко выраженный интерес к историческому прошлому, который проявляется, во-первых, в нарастающей тенденции строить современные монастыри, гостиницы, даже частные дома в архитектурных стилях древних династий Китая – Мин, Цинн и др. Кроме того,

по всему Китаю начали реализовываться схемы реконструкции облика исторических городов. В 2011 году утраченная древняя крепость Датун начала отстраиваться заново, в центре города, на том месте, где она когда-то находилась.

Представленное направление работы с архитектурно-градостроительным наследием – создание аналога того, что находилось когда-то на том или ином месте – чрезвычайно распространено в современном Китае. Для китайцев строительство новых сооружений на месте исторических, но не сохранившихся – это не «засилие новодела», а дань уважения к истории своей культуры.

УДК 656.05

**В. В. КОЗЛОВ**, к.т.н., профессор, **М. М. ОСЕТРИН**

*Київський національний університет будівництва і архітектури*

## **ОПТИМІЗАЦІЯ ЦИКЛІВ СВІТЛОФОРНОГО РЕГУЛЮВАННЯ НА ПРИКЛАДІ РАЙОНУ ПОДІЛ МІСТА КИЇВ**

•Бурхливий процес автомобілізації з кожним роком охоплює все більше число країн, постійно збільшується автомобільний парк. Зростання автомобільного парку й обсягу перевезень веде до збільшення інтенсивності руху, що в умовах міста з історично сформованою забудовою приводить до виникнення “транспортної проблеми”. Особливо гостро вона проявляється у вузлових пунктах вулично-дорожньої мережі. Існує декілька способів вирішення цієї проблеми, одним з яких є влаштування перехрестя зі світлофорним регулюванням.

•Перехрестя зі світлофорних регулюванням - це перехрестя, облаштоване світлофорним пристроєм. Червоне, жовте та зелене світло світлофора контролюють черговість проїзду перехрестя з різних напрямків. Таким чином, потенційні конфліктні ситуації розмежовані і в часі, і в просторі.

•Режим роботи світлофорної сигналізації характеризується тактом, фазою і циклом. Такт - це період, протягом якого не змінюється сполучення включених сигналів. Фаза - це сукупність основного і проміжного тактів. Цикл - це період, протягом якого відбувається повна зміна послідовних фаз. Оптимізація циклу світлофорного регулювання полягає у підборі оптимального періоду зміни фаз. Шлях оптимізації світлофорного циклу на окремих перетинах без врахування всієї системи виглядає помилковим. На противагу йому пропонуємо розглянути всю вулично-дорожню мережу Подолу як окремий транспортний об'єкт.

•Район Поділ міста Київ - один з найдавніших районів міста, із вулично-дорожньою мережею, що склалася історично. Вона представляє собою переважно прямокутну вулично-дорожню мережу, що включає в себе головні вулиці на Подолі - Сагайдачного, Константинівська, Хорива, Верхній і Нижній Вал, Набережно-Хрещатицька, Набережно-Лугова. Ключовим аспектом вибору Подолу як території для проведення оптимізації являється лінійний характер вулично-дорожньої мережі та значний вплив світлофорного регулювання на її завантаження.

•Був проведений попередній аналіз вулично-дорожньої мережі (ВДМ) району Поділ:

#### Характеристика ВДМ

№ пп	Показник	Одиниця виміру	Кількість
1.	Площа підрайону	км <sup>2</sup>	2.94
2.	Кількість населення*	тис. мешк.	132.3
3.	Довжина ВДМ	км	32.5
4.	Довжина магістральної ВДМ	км	14.5
5.	Щільність магістральної ВДМ	км/км <sup>2</sup>	4.93
6.	Кількість транспортних засобів**	шт.	47628
7.	Регульовані вузли	шт.	23

- Сучасним інструментом аналізу і оптимізації трафіку є програма PTV Visto. Вона може бути використана для аналізу перехрестя, перегону або ж усієї мережі одразу.
- В результаті очікується створення транспортної моделі Подолу в якій будуть оцінені різні методи покращення транспортної ситуації району

УДК 711.4

**М. М. ОСЕТРИН.**, канд. техн. наук, професор, **О. В. КАРПЕНКО**

*Київський національний університет будівництва і архітектури*

E-mail: Alexaandr@mail.ru

## **МЕТОДИ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ЯК КРИТЕРІЙ ОБҐРУНТУВАННЯ ІНЖЕНЕРНО-ПЛАНУВАЛЬНОГО РІШЕННЯ ПЕРЕТИНУ МІСЬКИХ МАГІСТРАЛЕЙ В РІЗНИХ РІВНЯХ**

Задача раціонального розвитку транспортної мережі на сучасному етапі зростання автомобілізації стає все більш актуальною. Дорожні пробки обходяться найбільшим містам світу в мільярди доларів щорічно. За даними досліджень консалтингової компанії **RolandBerger** (в 2013 році) в 30-ти найбільших міських агломераціях світу щорічно економічні та соціальні витрати через пробки становлять 266 млрд. доларів. З урахуванням того що кожного дня в міста перебираються 180 тис. людей складно очікувати поліпшення транспортної ситуації. Очікується що до 2050 року міське населення землі складе 70 % проти 50 % зараз. Це змушує уряди різних країн шукати нові способи боротьби з пробками. Одним з таких способів боротьби є покращення роботи вулично-дорожньої мережі (ВДМ) за рахунок будівництва багаторівневих транспортних розв'язок на найбільш критичній ланці формування заторів – перетинах міських магістралей.

Покращення роботи ВДМ не може обійтись без будівництва багаторівневих розв'язок. Обстеження об'єму транспортного потоку показує, що найбільш складними елементами ВДМ, що регламентують характер руху транспорту, є перетини міських магістралей. Тому потрібно більш професійно підходити до їх проектування, застосовуючи знання з області проектування вулиць та доріг, транспортного планування, психології, екології, економіки та інших наук.

Показники ефективності проекту в цілому характеризують проектні рішення об'єкта ВДМ з економічної точки зору. Ефективність проекту в цілому включає громадську соціально-економічну ефективність проекту. Показники суспільної ефективності розкривають соціально-економічні наслідки спорудження транспортної розв'язки для суспільства в цілому як безпосередні результати і витрати проекту, так і «зовнішні» в суміжних секторах економіки, екології, соціальні та позаекономічні ефекти.

Економічні дослідження інженерно-планувальних рішень перетинів міських магістралей в різних рівнях повинні давати обсяг інформації, достатній для розгляду конкуруючих варіантів. Техніко-економічна оцінка є одним з найголовніших показників при виборі інженерно-планувального рішення перетинів міських магістралей.

Від економічного ефекту слід відрізнити ефект соціальний. На відміну від економічного ефекту, соціальний ефект лише у своїй певній частині набуває грошової форми існування, тобто він має позаекономічну форму існування, яка може бути відображена в таких спеціальних параметрах, як величина вільного часу, духовне здоров'я нації, рівень життя населення та ін. Економічний та соціальний ефект взаємопов'язані. Їх взаємозв'язок визначається тим, що економічний ефект є фундаментом соціального, а зростання соціального ефекту створює кращі умови для росту економічного ефекту.

Але економічний і соціальний ефекти можуть зростати різними темпами. Окрім того, позитивному економічному ефекту може відповідати негативний соціальний ефект. Практично завжди може бути декілька можливих варіантів

удосконалення якоїсь ланки, з яких необхідно обрати найбільш ефективний. Через це дуже важливим є розробка методів оцінки соціально-економічних показників інженерно-планувального рішення перетину міських магістралей в різних рівнях.

#### Список джерел

1. Указания по определению экономической эффективности капитальных вложений в строительство и реконструкцию автомобильных дорог ВСН 21-83. Изд-во «Транспорт», 1985 г.
2. Організація та регулювання дорожнього руху : підручник / за заг. ред. В. П. Поліщука; О. О. Бакуліч, О. П. Дзюба, В. І. Єресов, О. В. Красильнікова, О. Т. Лановий, В. П. Поліщук, О. В. Христенко. – Київ : Знання України, 2011. – 467 с.
3. Транспортне планування міст : підручник / Поліщук В. П., Красильнікова О. В., Дзюба О. П. ; за заг. ред. В. П. Поліщука. - Київ : Знання України, 2014. - 371 с.

УДК 711.4

**М. М. ОСЕТРИН.**, канд. техн. наук, професор, **М.М.ТАРАСЮК**

*Київський національний університет будівництва і архітектури*

E-mail: tarasyuk90@gmail.com

## **ОЦІНКА ВПЛИВУ РЕЖИМУ РУХУ ТРАНСПОРТНОГО ПОТОКУ НА ЕНЕРГОВИТРАТИ В МЕЖАХ ПЕРЕТИНІВ МІСЬКИХ МАГІСТРАЛЕЙ У РІЗНИХ РІВНЯХ**

Основне призначення задач, які описують режим руху транспортних потоків на вулично-дорожній мережі (ВДМ) міст полягає в тому, щоб виявити чи зможе середня пропускна здатність досліджуваного об'єкту забезпечити проходження потоку і при цьому безперервно не виникатиме транспортне перевантаження [1], що, в свою чергу, призведе до збільшення транспортних витрат, погіршення екологічної ситуації, зростання витрат паливно-енергетичних ресурсів і т. д. Для їх мінімізації необхідно оптимізувати режими руху транспортних засобів як на ВДМ в цілому, так і в місцях найбільшої концентрації транспортних потоків – перетинах міських магістралей.

Перетини в різних рівнях рекомендується влаштовувати при сумарному транспортному навантаженні понад 6000авт./год. [2]. Вибір типу інженерно-планувального рішення слід здійснювати з урахуванням конкретних планувальних умов і залежно від інтенсивності та відсоткового розподілу транспортних потоків за напрямками [3]. В зв'язку з цим виникає неоднорідність в режимах руху на різних елементах перетину. А при невідповідності геометричних параметрів, складу транспортного потоку, швидкості руху і т.д. функціонуючій інтенсивності транспортних засобів спостерігається різке зростання енерговитрат. Оскільки режим руху транспортного потоку є одним із факторів, що впливає на енерговитрати в межах перетинів міських магістралей, то необхідно здійснити відповідну оцінку по визначенню її впливу на енерговитрати для різних інженерно-планувальних рішень перетинів у різних рівнях та змінного транспортного навантаження в їх межах, що дозволить мінімізувати енерговитрати ще на стадії проектування.

Режимом руху можна вважати характеристики умов руху транспортних потоків, що ґрунтуються на взаємовпливі групи параметрів (див. мал.1) [4].



Мал. 1 Режим руху транспортного потоку

Для визначення енерговитрат в залежності від режиму руху транспортного потоку в межах перетинів у різних рівнях було розглянуто елементарні ділянки перетинів, на яких здійснюються право - лівоповоротні та прямі маневри при різних інтенсивностях руху транспортних засобів на них [1]. Адже енерговитрати одиничним транспортним засобом на певній ділянці

будуть відрізнятися від енерговитрат транспортного засобу у складі транспортного потоку при змінному режимі руху на тій же ділянці.

Попри це, для встановлення об'єктивної оцінки впливу режиму руху транспортного потоку на енерговитрати в межах перетинів міських магістралей у різних рівнях необхідно дослідити інші параметри даної системи з врахуванням їх взаємовпливу та взаємозв'язку між собою.

#### Список джерел

1. Дрю А. Теория транспортных потоков и управление ими. "Транспорт", 1972 г., стр. 1-424.
2. ДБН В.2.3-5:2001 Улицы и дороги населенных пунктов. Госстрой Украины, 2001. — 42 с.
3. Осетрін М.М. Міські дорожньо-транспортні споруди. Навчальний посібник для студентів ВНЗ. – К., ІЗМН, 1997 - 196с.
4. Беспалов Д.О. Дослідження транспортних і пішохідних потоків на перетинах міських магістралей в різних рівнях. / Містобудування та територіальне планування. Наук.-техн. збірник /Відпов. ред. М.М. Осетрін.- К., КНУБА, 2010 – Вип. 36 – С.333-337.

УДК 711.00

**Л. И. ПАВЛОВА**, проф., канд. техн. наук, **И. С. СЫЧЁВ**, аспирант

*Московский государственный строительный университет*

E-mail: is.sychev@gmail.com

## **ФОРМЫ РАЗВИТИЯ ИСТОРИЧЕСКИ СЛОЖИВШЕГОСЯ ГОРОДА КАК ЦЕНТРА МЕГАПОЛИСА**

В условиях исторически сложившегося города наиболее очевидна разница в подходах к территориально-пространственному развитию исторического центра и территорий за его пределами. Традиционно центру как носителю городской культуры, средоточию уникальных объектов истории и культуры, и поэтому наиболее привлекательному месту в городе посвящено множество работ ученых-исследователей, проектов архитекторов и градостроителей. Вместе с тем, изучение потенциала срединной, периферийной и пригородной зон городов приобретает особую актуальность в контексте



агломерационного развития: в условиях центрального города и тяготеющих к нему поселений.

Настоящее исследование посвящено обоснованию и оценке форм территориально-пространственного развития жилой среды мегаполиса за пределами исторически сложившегося центра – концепции квартальной застройки, микрорайона, высотного острова («вертикальный» микрорайон).

Гипотезой исследования является обоснование рационального использования территорий города, основанного на сочетании объективной модели решения и субъективной оценки (предпочтения жителей). Объективная модель решения основана на многокритериальной оценке, а субъективная модель оценки исходит из предпочтений жителей по результатам проведенного социологического исследования.

Цель исследования – разработка методики, позволяющей оценить выбор форм территориально-пространственного развития жилой среды исторически сложившегося города в современных социально-экономических условиях.

Основные выводы и результаты исследования.

Введено понятие планировочной единицы жилой среды (ПЕЖС). В результате проведенного анализа ПЕЖС и обследования территорий сложившейся жилой застройки целесообразно выделить три основные формы жилой застройки города: квартал, микрорайон, высотный остров; определены их основные характеристики.

Проведено социологическое исследование для выявления предпочтений жителей при выборе жилья. Результаты показали, что микрорайонную застройку предпочли большинство опрошенных (52%); квартал и высотный остров предпочли 27% и 21% респондентов соответственно; результаты исследования не противоречат генетическим условиям существования сложившихся форм застройки в структуре города и подтверждают неубывающую значимость (притягательность) центра по отношению к остальным зонам города.

Проведенное исследование основано на принятии решения трех групп участников процесса территориально-пространственного развития города: 1 группа – государственная власть (городская администрация); 2 группа – жители города; 3 группа – профессиональная экспертиза и оценка альтернатив. Такой подход позволяет связать субъективную точку зрения группы 2 с объективной оценкой решения группы 1. Этим достигается определенная гибкость принимаемого решения и максимальная эффективность использования территории.

#### Список источников

1. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. М., 1984 г., 256 с.
2. Кабакова С.И. Градостроительная оценка территорий городов. М., Стройиздат, 1973 г. 153 с. ил.
3. Крайняя, Н. П. К поискам социальности в формообразовании городской застройки / Н.П. Крайняя // Academia. Архитектура и строительство. - 2009. - № 2, с.73-76.
4. Линч К. Совершенная форма в градостроительстве. — М.: Стройиздат, 1986. — 326 с.
5. Маклакова Т.Г., Павлова Л.И. Феномен города. М: Концерн КРОСТ. - 2008 г., 211 с.
6. Павлова, Л.И. Город: Модели и реальность. Москва: Стройиздат, 1994, 312 с.

УДК 72.02

**И.М. ПОСТЕРНАК**, к.т.н., доцент.

*Одесская государственная академия строительства и архитектуры.*

E-mail: posternak.i@gmail.com

## **РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖИЛЫХ ЗДАНИЙ ИСТОРИЧЕСКОЙ ЗАСТРОЙКИ ГОРОДА ОДЕССЫ В КОНТЕКСТЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

Жилищный фонд города Одессы довольно разнообразный. Такое разнообразие обусловлено изменением во времени таких характеристик и параметров, как назначение, архитектурно-планировочное решение, конфигурация в плане, наличие инженерных сетей, количество этажей, размещение здания на участке и др. Все эти признаки значительно изменялись со временем через развитие мощностей и возможностей строительной базы, функциональных требований, строительных традиций и тенденций. Именно

поэтому характеристика зданий непосредственно связана с периодом застройки [1, 2].

Основным направлением архитектуры Одессы XIX века был классицизм. Ему присущи национальные приемы, черты национальных архитектур (татарской, балканской), разнообразие стилевых направлений; это обусловлено, прежде всего, многонациональным составом населения. Строительство ведется по «образцовым» проектам 1809...1812 годов. Местный строительный материал – ракушечник, из которого возводились почти все здания Одессы, наложил свой отпечаток на характер пластичности форм. Также строились дома полностью из кирпича или кирпич использовали в наиболее ответственных местах [1].

Прибыльные дома становятся основным (ведущим) типом городской жилой застройки по архитектурно-планировочным характеристикам, поэтому особенности их архитектурного планирования являются определяющими для характеристики застройки того периода. Прибыльные дома отмечались чертами универсальности, так как они оказались способными удовлетворять требования средних, иногда низших или высших слоев горожан [1].

Таблица 1

Архитектурно-конструктивно-технологическая характеристика жилых зданий исторической застройки города Одессы XIX...начала XX вв.

Рассматриваемый период застройки	1794...1918 гг. (конец XVIII...начало XXвв.)
Архитектурные стили	Классицизм, ампир, романтизм, модерн.
Этажность	Малозэтажные здания (1...4 этажей); тенденция к увеличению с развитием инженерных сетей и мощностей строительства.
Конструктивная схема	Стеновая с продольными несущими стенами (одно- или двухпролетные) и сетью поперечных несущих стен.
Материал несущих стен	Ракушечник из катакомб, с кирпичными вставками в наиболее ответственных местах.
Материал перекрытий	Деревянные балки.

В Одессе в контексте международной интеграции к стандартам энергоэффективных зданий действуют городские целевые программы: Городская целевая программа включения центральной исторической части застройки Одессы к основному списку Всемирного наследия ЮНЕСКО на 2013-2015 года и Городская Программа энергоэффективности г. Одессы на 2013-2015 гг.

Рассмотрена инженерная архитектура жилых зданий исторической застройки города Одессы, в частности, несмотря на разнохарактерность зданий жилого назначения Одессы, для них существуют определяющие факторы, по которым можно провести их группирование и в тот же время выделить общие черты, присущие жилой застройке в целом для учета в международной интеграции к стандартам энергоэффективных зданий.

#### Список источников

1. Постернак С.А, Коцюрубенко О.Н., Постернак И.М. Инженерная архитектура надземной части жилых зданий исторического ядра города Одессы // Вестник строительства и архитектуры: сб. научн. трудов. – Орел: Каргуш, 2010 – С.240–246.
2. Постернак С.А, Коцюрубенко О.Н., Постернак И.М. Временные рамки исследования инженерной архитектуры жилых зданий исторического ядра г. Одессы с позиции реставрации и реконструкции // Актуальные проблемы архитектуры, градостроительства и дизайна: мат-лы Всер-кой н-пр. конф. 21...23.03.2011г.-Магнитогорск МГТУ, 2011–С.180–184.

УДК 728.222.012.22:711.45

**А. Є. КОНЮК**, старший викладач

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: konyk\_a\_e@online.ua

## **ОСОБЛИВОСТІ ЕНЕРГОЕКОНОМІЧНИХ ТА ЕНЕРГОЕФЕКТИВНИХ ПЛАНУВАЛЬНИХ РІШЕНЬ У ЖИТЛОВІЙ ЗАБУДОВІ МІСТ**

Енергоефективні та енергоекономічні рішення, як новий напрям в містобудуванні та архітектурі, з'явилися після світової енергетичної кризи у1974

році [1]. На глобальному екофорумі «Ріо-92» вперше були досягнуті домовленості у вигляді так званого «Порядку денного XXI ст.» про необхідність переходу країн та міст на шлях «сталого розвитку» [2, 3]. За визначенням Комісії ООН зі сталого розвитку, його мета – задовольняти потреби сучасного суспільства, не ставлячи під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти свої потреби.

На сьогодні відомі підходи до сталого розвитку територій (міст та інших населених пунктів) з яких виділимо декілька основних для початку процесу перетворення міст у напрямку сталого розвитку:

- в нових населених пунктах та кварталах міст створюється гуманна поверховість житлових будинків (не більше 5 поверхів);
- забудова ведеться за принципом чарунок, тобто створюються «зелені» двори, дитячі майданчики, ділові квартали с висотним будівництвом відокремлюються від «зелених» житлових районів;
- транспорт обирається за екологічним критерієм, стимулюється та підтримується користування громадським та індивідуальним велотранспортом;
- організуються парковки поблизу житлових масивів та адміністративно-ділових центрів, велика увага приділяється благоустрою територій;
- враховується функціональне призначення кожного кварталу (зонінг);
- при створенні інженерної інфраструктури враховується можливість використання локальних джерел відновлюваної енергії в кожному кварталі;
- архітектурний образ будівель узгоджується з особливостями місцевого ландшафту з урахуванням національних традицій; [4, 5].

Сутність сучасних етапів втілення концепції "сталого розвитку" в галузі містобудування можна сформулювати як застосування, в першу чергу, підвищення рівня енергоекономічності та енергоефективності житлової забудови та наступний перехід від енергоекономічної та енергоефективної до екологічної житлової забудови з метою формування в перспективі екологічно чистого міста (екоміста).

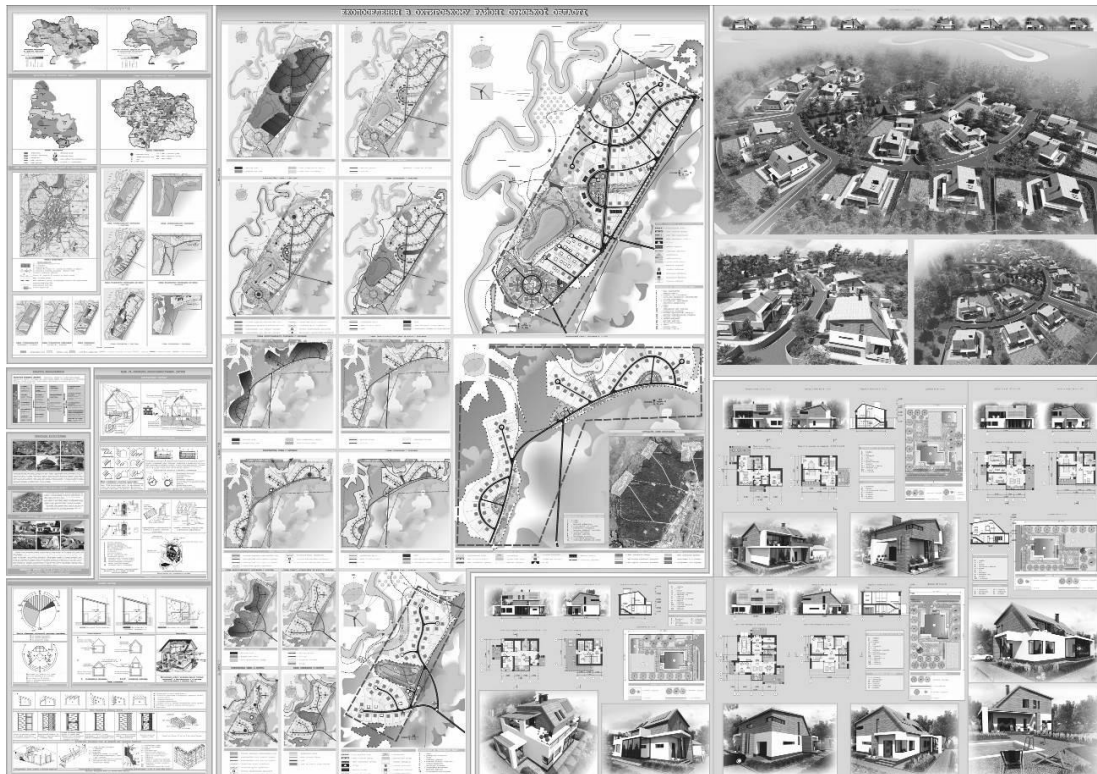


Рис. 1. Екопоселення в Охтирському районі Сумської області. Дипломант Т.Ю. Калюжна, керівник ст. викл. А.Є. Конюк. Диплом 1 ст. на міжнародному огляді-конкурсі Одеса 2013, та диплом 1 ст. на Міжнародному конкурсі ВКР (випускних кваліфікаційних робіт) в рамках NIOHC-2014 - 14 - «Нові ідеї нового віку», у м. Хабаровськ, Росія.

#### Список джерел

1. Табунщиков Ю. А. От энергоэффективных к жизнеудерживающим зданиям / Ю.А.Табунщиков // АВОК – 2003. – № 3. – С. 8.
2. Сборник научных статей «Ресурсо- и энергосбережение как фактор устойчивого развития городов» под редакцией Э.В.Сарнацкого, М., РААСН, 2003.
3. Устойчивое развитие города - Sustainable development of city : [В 2 ч.] / Тетиор А. Н. ; [Упр. Мэра Москвы, Ком. по телекоммуникациям и средствам массовой информ. Правительства Москвы], 173 с. : ил., 21 см, М. Ком. по телекоммуникациям и средствам массовой информ. Правительства Москвы 1999.
4. Гигантский экоград возникает как источник инноваций. [Электронный ресурс] //Membrana.ru– Режим доступа: <http://www.membrana.ru/articles/imagination/2009/02/11/192600.html>.
5. Марков Ю. Экопоселения как элемент национальной стратегии [Электронный ресурс] / Ю. Марков // Наука в Сибири. – 2006. – №42 (2577). – Режим доступа: <http://www.sbras.ru/HBC/hbc.phtml?14+393+1>

УДК 656.711

**І. А. КУЦИНА**, викладач кафедри міського будівництва і господарства  
*Ужгородський національний університет*

E-mail: kutsina@mail.ru

## **РЕКОНСТРУКЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ЗАКАРПАТТЯ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ**

Особливе географічне розташування Закарпатської області як прикордонної ланки, що зв'язує між собою Європу і Азію визначає важливу ключову роль регіону у забезпеченні євразійських транспортно-торгівельних зв'язків. Даний аспект передбачає також серйозну реконструкцію транспортної мережі області і зміну векторного напрямку розвитку економіки і соціального рівня життя.

Головними складовими транспортного простору Закарпаття є:

- вигідне гео-економічне розташування на перетині кордонів з Угорщиною, Словаччиною, Польщею та Румунією;
- наявність потужного транспортного вузла Чоп-Мукачево-Батєво-Ужгород (залізниця, автотранспорт, авіатранспорт)
- проходження 5-го (Критського) міжнародного транспортного коридору (Трієст-Любляна-Будапешт-Братислава-Чоп-Львів);
- можливості, що відкриваються Законами України "Про спеціальну економічну зону "Закарпаття".

Для більш детального аналізу необхідно провести містобудівний і транспортний моніторинг впливу сусідніх держав на розвиток регіону.

Головним аспектом є міжнародні транспортні коридори, комплекси наземних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства. Територією України проходять 4 Міжнародні транспортні коридори, один з яких припадає на Закарпатську

область, а саме Критський міжнародний транспортний коридор, протяжність якого 1595 км.

Головною проблемою транспортного коридору на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір. Було запропоновано проект реконструкції транспортної мережі області, а саме будівництво відрізка нової автомобільної траси, де виникає необхідність створення великого тунелю та інших великовартісних споруд.

Але реконструкція транспортної мережі міст Закарпатської області в умовах міжнародної інтеграції має ряд беззаперечних переваг: створення значних міжнародних транзитних вантажопотоків; пожвавлення економіки регіону і залучення закордонних інвестицій; розвиток сфери послуг та туристичної інфраструктури.

Сьогодні процент використання перевізних можливостей залізничних переходів в регіоні складає 40%, а перевантажувальних потужностей на прикордонних станціях - 20%. Водночас залізничні мережі регіону через 5 прикордонних переходів з Угорщиною, Словаччиною та Румунією донині спроможні пропускати до 130 вантажних поїздів на добу, автомагістралі області, найпотужнішою з яких є 140-км ділянка автодороги Чоп-Київ, виходить на 8 пунктів пропуску через державний митний кордон України, 6 з яких мають статус міжнародних. Їх пропускна спроможність перевищує 900 вантажних автомобілів на добу.

Отже, розвиток прикордонної транспортної інфраструктури Закарпатської області - це міжнародний інтеграційний коридор для входження у Європейську транспорту систему.

#### Список джерел

1. Вічевич А.М. Аналіз зовнішньоекономічної діяльності : навч. посіб. / А.М. Вічевич, О.В. Максимець. — Л.: Афіша, 2004. -140 с.
2. Закон України «Про міжнародні договори України», № 3767-ХІІ від 22 грудня 1993 р
3. Гжегож В. Колодко. Глобалізація і перспективи розвитку постсоціалістичних країн. —К.: „Основні цінності”, 2002. — 236с.



## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОПЫТА МАСТЕРОВ ХАРЬКОВСКОЙ АРХИТЕКТУРНОЙ ШКОЛЫ В ХОДЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ИСТОРИЧЕСКОЙ ЗАСТРОЙКИ ХАРЬКОВА**

В условиях интенсивно развивающейся реконструкции исторического центра Харькова ведется активное строительство новых зданий и сооружений, которые своим появлением вносят диссонанс в историческую застройку сложившихся годами территорий. На местах утраченных зданий (в данный момент им соответствуют свободные территории) в результате административного произвола, нынешней спешности в строительстве с целью скорейшего получения экономической выгоды или, того хуже, непрофессионализма застройщика в области удержания стиля и эстетики фасада появляются вневстилевые, безликие постройки упрощенных форм.

Подобные здания нарушают целостность городской среды, силуэт развертки улицы, мешают восприятию исторически сложившихся доминант, способствуя при этом конфликту старой и новой архитектур.

С целью улучшения градостроительной ситуации города и расширения границ исторического ареала ранее значимых территорий необходимо обратиться не только к визуальному наследию прошлого, но и к истокам возникновения харьковской архитектурной школы, создавшей дошедший до нашего времени (на 70 %) исторический центр города.

Харьковская архитектурная школа как направление профессионального освоения территорий города по экономическим, административным и культурно-эстетическим нормам заявила о себе рядом работ по обустройству города уже к концу XVIII века.

В это же время начались работы по формированию регулярных уличных сетей, определяющих ареал исторического центра города, а элементы регулярной планировки обусловили развитие стилового и композиционно-художественного единства развертки улиц.

Все значимые постройки рассматриваемого периода мастеров Харьковской архитектурной школы имеют ярко выраженную стилевую и художественную направленность, отличаются совершенными пропорциями, пластичностью формы, прекрасной детализировкой. Они и ныне украшают наш город, являясь архитектурным наследием. К большому сожалению, без достаточного внимания со стороны городских властей мы рискуем утратить это наследие навсегда.

#### Список источников

1. Лейбфрейд А. Ю. Харьков. От крепости до столицы. Заметки о старом городе / Лейбфрейд А. Ю. Полякова Ю. Ю. – Х. : Фолио, 2004. – 335 с.
2. Ясиевич В. Е. Архитектура Украины на рубеже XIX – XX веков / Ясиевич В. Е. - К. : Будивельник, 1998. – 184 с.
3. Історія української архітектури / Ю. С. Асеев, В. В. Вечерський, С. М. Годованюк [та ін.] ; за ред. В. І. Тимофієнка. – К. :Техніка, 2003, - 471 с.

УДК 711.4

**В. В. ПОНОМАРЕВ**, архитектор, начальник отдела градостроительного проектирования

*ООО «Институт Харьковпроект»*

## **ГОРОДСКИЕ СКОРОСТНЫЕ АВТОДОРОГИ - ОСНОВА КОРЕННОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ КРУПНЕЙШИХ УКРАИНСКИХ ГОРОДОВ**

Необходимым условием взаимовыгодного длительного международного сотрудничества государств есть примерное равенство его участников в уровне инфраструктурного развития, прежде всего, транспортного. От транспортных издержек зависит себестоимость производимой и предлагаемой для обмена продукции.

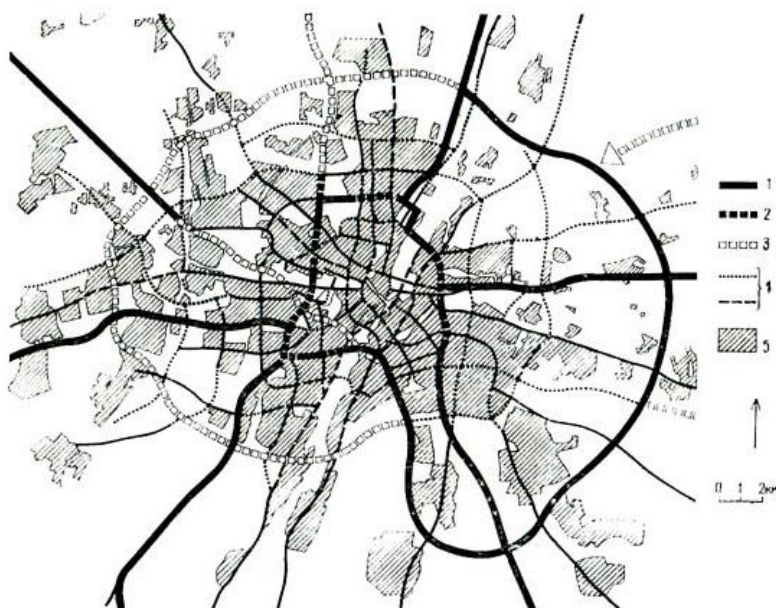
Украина в конце 2014г., когда соглашение об ассоциации с ЕС начало вступать в силу, оказалась перед необходимостью скорейшей модернизации своей транспортной инфраструктуры и, в первую очередь, магистральной улично-дорожной сети крупнейших городов. Ибо именно на такие города приходится подавляющая часть экономической активности общества. Материальной основой современной транспортной системы являются железные и автомобильные дороги, уровень развития которых служит интегральным показателем уровня экономического развития государства.

И, если железнодорожная сеть на территории Украины создавалась практически синхронно с европейскими странами (2-я пол. 19-го века) и сопоставима с их количественными и качественными параметрами, то достигнутый Украиной уровень развития магистральной автодорожной сети - критически иной. Сеть междугородних автодорог 1-й и 2-й категорий (скоростные автодороги), они же - международные транспортные коридоры, только начинает создаваться. Скоростные автодороги в крупнейших городах Украины отсутствуют физически и, более того, - они даже не предусмотрены действующими градостроительными нормами. Следовательно, городских скоростных автодорог нет и в новейших генеральных планах крупнейших городов.

Следует отметить, что достигнутый уровень развития европейской и американской автодорожной инфраструктуры, в том числе и городской, стал результатом целенаправленной государственной политики на основе долгосрочных программ. Скоростные автодороги этих государств рассматривались как единая сеть с городскими скоростными автодорогами и предназначались для обеспечения в масштабах стран: обмена товарами в торговле, полуфабрикатами и готовыми изделиями в промышленности, доставки жителей пригородов в деловые районы, горожан в рекреационные зоны и т.д. Крупные и крупнейшие города Запада были радикально реконструированы с целью включения в их структуру скоростных автодорог. Необходимость такой реконструкции была вызвана взрывным ростом

количества индивидуального автотранспорта, достигавшего к 1960-му году показателя 300 автомобилей на 1000 жителей (приблизительно такой уровень автомобилизации наблюдается сейчас в г. Харькове). «Автомобильная революция» в Западной Европе и США продлилась около 25-30 лет (с конца 1940-х гг.) и стоила их экономикам колоссальных затрат, которые окупились и сейчас приносят прибыль.

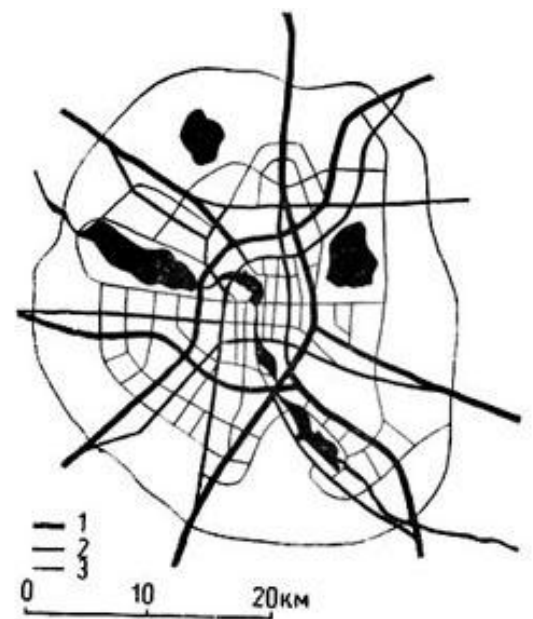
*Схема автомагистралей г. Мюнхена сер.1970-х гг. (1330 тыс. жителей) [ 1].*



1 – построенная скоростная дорога; 2 – частично построенная скоростная дорога; 3 – проектируемая скоростная дорога; 4 – магистральные дороги и улицы; 5 – застроенная территория.

*Проектная схема городских автомобильных скоростных дорог крупнейшего города [ 1].*

1 – скоростная дорога; 2 – магистральная улица непрерывного движения; 3 – магистральная улица регулируемого движения



В СССР западный опыт строительства городских скоростных автодорог тщательно изучался и накапливался в течение всех 1960-х гг. Были разработаны и приняты градостроительные и ведомственные строительные нормы, выпущены учебные пособия для ВУЗов и техникумов, начато экспериментальное строительство. Однако, в силу субъективных факторов, массовое скоростное автомобильное

строительство в крупнейших городах страны так и не началось (за исключением г. Москва).

Сейчас, в конце 2014 года, городские проблемы, связанные с отсутствием в структуре крупнейших городов Украины скоростных автодорог (потери времени на передвижение, изношенность проезжих частей, загрязнение воздуха и т.д.), критически обострились. К числу первоочередных действий, которые следует предпринять на государственном уровне, относятся:

1. Вернуть в действие градостроительные и ведомственные нормативы по устройству «городских скоростных автодорог»;

2. На законодательном уровне вернуть государству функции заказчика на разработку генеральных планов крупнейших городов Украины;

3. Остановить действие существующих и создать новые генеральные планы крупнейших городов Украины на основе принципиально нового каркаса – сети городских скоростных автодорог.

#### Список источников

1. А.В. Сигаев «Планировочные и транспортные проблемы городских агломераций», Москва; Стройиздат, 1978 г.

УДК 72.01

**В. К. ЛУКЪЯНОВИЧ**, асс. каф. АБиС и ДАС

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: Lukyanovichvk@gmail.com

## **ТВОРЧЕСКОЕ НАСЛЕДИЕ В.Г. ШУХОВА В УКРАИНЕ**

Шухов Владимир Григорьевич (1853-1939) – русский инженер, архитектор, изобретатель, ученый. Внес выдающийся вклад в развитие, создание и изобретение новых строительных конструкций и архитектурных форм. Он является изобретателем первых в мире гиперболоидных конструкций и металлических сетчатых оболочек. Для Всероссийской промышленной и

художественной выставки 1896 года в Нижнем Новгороде В.Г. Шухов разработал и построил первую в мире гиперболоидную башню удивительной красоты, которая сохранилась до настоящего времени. Оболочка гиперболоида вращения явилась совершенно новой, никогда ранее не применявшейся в архитектуре формой. После Нижегородской выставки В.Г. Шухов разработал многочисленные конструкции разнообразных сетчатых стальных оболочек и использовал их в сотнях сооружений: перекрытиях общественных зданий и промышленных объектов, водонапорных башнях, морских маяках, мачтах военных кораблей и опорах линий электропередач.

Конструкции Шухова завершают усилия инженеров XIX столетия в создании оригинальной металлической конструкции и одновременно указывают путь далеко в XX век: они представляют собой значительный прогресс, опирающиеся на основание и вспомогательные элементы, стержневая решетка традиционных для того времени пространственных ферм была заменена сетью равноценных конструктивных элементов.

В начале XX столетия В.Г. Шухов много работал в Украине. Среди работ, созданных в этот период, выделяется ажурная сетчатая башня в Николаеве и водонапорная башня в Черкассах. Таких башен осталось всего 20, из больше чем двухсот, построенных архитектором.

В Николаеве по проекту Шухова была построена водонапорная башня. От других предложенных проектов, этот проект отличало то, что он был в 12 раз легче и намного дешевле. В октябре 1906 года начались работы по строительству каменного фундамента под основание башни. Металлические конструкции подвозили из Москвы. В начале скелет собирали на болтах, которые по окончании сборки заменили на заклепки. Установка башни закончилась в январе 1907 года. Вскоре после этого был собран и выкрашен наибольший в мире резервуар системы Интце, для воды с необходимыми трубами. 15 марта 1907 водонапорная башня была подключена к Николаевской водопроводной сети. Фактически, с этого момента началась ее эксплуатация. Строительством башни руководил николаевский инженер Н. Чумаков. В это

время в Николаеве бывал и сам В.Г. Шухов, направляясь на строительство Аджигольского маяка под Херсоном. Высота башни составляет 25,6 метров, с баком- 32 метра, а объем резервуара- 615 м<sup>3</sup>. Для прочности железные уголки, из которых составлен каркас башни, были укреплены девятью горизонтальными кольцами. В местах взаимного пересечения все 48 углов и поясных колец склепаны между собой. Внутри остова находилась винтовая металлическая лестница, а вокруг башни – металлический балкон.

Шуховская башня в Николаеве функционировала до 1944 года, когда была взорвана отступавшими немецкими войсками. После освобождения Николаева башня была успешно восстановлена. Использовалась вплоть до середины 1958 года, пока не ввели в эксплуатацию Ингулецкий водопровод. Ныне башня имеет статус памятника истории и культуры местного значения.

70-метровый сетчатый стальной Аджигольский маяк под Херсоном в Днепровском лимане, построенный в 1911 году – самая высокая односекционная гиперболоидная конструкция, осуществленная Шуховым.

В.Г. Шухов первым в мире применил для строительства зданий и башен стальные сетчатые оболочки, ввел в архитектуру форму однополостного гиперболоида вращения, создав первые в мире гиперболоидные конструкции. В наше время, в XXI веке, оболочки стали одним из главных средств формирования авангардных зданий. Знаменитые архитекторы хай-тека Бакмистер Фулер и Норман Фостер – окончательно внедрили сетчатые оболочки в современную архитектурную практику строительства. Ярким примером сегодняшнего использования гиперболоидных конструкций башен Шухова может служить построенная в 2010 году 600- метровая телебашня в Гуанджоу в Китае (компания Arup).

УДК 72.01

**Л. М. ШВЕЦЬ**, асистент каф. ОАПіР

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: L.shvets81@gmail.com

## **ЗОВНІШНІ ЗАЛІЗНИЧНІ КОМУНІКАЦІЇ У МІЖНАРОДНІЙ ІНТЕГРАЦІЇ МАЛИХ ТА СЕРЕДНІХ МІСТ.**

За сучасних соціально-економічних перетворень, визначення стратегічного розвитку України – Євроінтеграції, необхідність реформування важливих галузей країни, пошук ефективних шляхів її розвитку є вельми актуальним. В умовах здійснення реформи децентралізації влади, роль та повноваження місцевих громад буде посилюватися. Цей важливий крок надасть можливість повною мірою використовувати економічний потенціал населених місць починаючи з низьких територіальних ланок (селищ, селищ міського типу, малих та середніх міст тощо). Вчені які вивчають питання розвитку територій, підтверджують, що провідне значення у здійсненні цих перетворень належить саме транспортним мережам [1,3,4]. У контексті міжнародної діяльності, основою для соціально-економічного співробітництва є транспортна система. Завдяки саме системі розвинутих зв'язків можливо використання закладеного потенціалу кожного міста чи селища, громад. Приєднання транспортних комунікацій України до європейської транспортної мережі, безумовно посилить інтеграційні процеси держави в різних господарських галузях. Наразі впроваджується проект розвитку системи Міжнародних транспортних коридорів (МТК), за основними напрямками зв'язку Європи-Азії, Балтійське море–Чорне море. Основою створення МТК, стали існуючі напрямки залізничної транспортної мережі визнаної як системоутворюючою всієї ТС України. Залізнична транспортна система як базова, обрана, зокрема з об'єктивних причин та вимог, таких як щільність колій, значний вантажообіг, безумовно екологічність цього виду транспорту у порівнянні з автомобільним



та повітряним. У сучасних умовах залізничні пасажирські перевезення знаходяться у конкурентній боротьбі з автомобільним та повітряним транспортом, але за існуючих реалій та на певні відстані, залізничний транспорт буде провідним у перевезеннях, перш за все, за своєї конкурентної ціни та екологічності. З іншого боку, планувальна структура систем населених місць розвивається в умовах активних регіональних зв'язків і інтенсифікації зовнішніх зв'язків. Відомо, що саме залізничний транспорт, забезпечує зовнішні зв'язки населених місць, зокрема малих та середніх міст [2]. Зовнішній транспорт є «постачальником» пасажиропотоків до міста. Кількісні та якісні характеристики пасажиропотоку, що прибуває (відбуває) до (з) міста через його залізничний вокзальний комплекс (ЗВК), обумовлені як особливостями «зв'язності» комплексу з «зовнішнім світом», так і містобудівним потенціалом самого міста, який визначається його функціональними, історико-культурними, екологічними, природно-кліматичними особливостями. «Зв'язність» обумовлена наявністю типів залізничного сполучення, що обслуговується залізничною станцією, а саме приміського, міжміського місцевого, міжміського далекого сполучення (міжрегіонального та міжнародного). Різновиди типів сполучення на ЗВК обумовлюють різницю в їх комунікаційному потенціалі (КП). Так найбільший КП мають ЗВК малих та середніх міст, що обслуговують сполучення далекого, зокрема міжнародного сполучення. Наприклад, ЗВК Чоп, Закарпатська область, Жмеринка Вінницької області. До ЗВК із середнім КП слід віднести ті, що формуються на базі вузлових станцій – Лозова, Куп'янськ Харківської області, туристичних чи курортних – Трускавець, Моршин, Коломия, Феодосія, Керч. Таким чином, міжнародна інтеграція малих та середніх міст на пряму пов'язана з визначенням комунікаційного потенціалу його зовнішнього транспортного вузла – ЗВК.

#### Список джерел

1. Білоконь Ю.М. Проблем містобудівного розвитку територій.: Навчальний посібник; за редакцією Фоміна І.О.: «Укрархбудінформ», Київ: 2001.

2. Гольц Г. А. Влияние транспорта на пространственное развитие городов и агломераций / Г. А. Гольц // Проблемы современной урбанизации. (Сборник статей); под ред. Ю. Л. Пивоварова – М.: Стройиздат, 1972. – 239 с.
3. Марков Е. М. Бутузова В.П. Малые города. - М.: Стройиздат, 1985.- 238с.
4. Яргина З.В. Градостроительный анализ. – М., Стройиздат, 1984. – 244с.

УДК 711.0

**Ю. В. ДУБРОВСКИЙ**, аспирант

*Московский архитектурный институт (государственная академия)*

E-mail: mr.darh@gmail.com

## **МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОЕ ГОРОДСКОЕ ПРОСТРАНСТВО: ВОКЗАЛ**

Вокзал с 1980-х годов принято трактовать как многофункциональное городское пространство. Возникает предположение, что многофункциональное пространство развивалось именно на основе вокзала. Многофункциональность вокзала в городах Запада имеет скорее коммерческий характер, а в городах Азии – общественный: вокзал не только офисное или деловое здание, но и муниципальный или политический центр. Многофункциональность вокзала складывается согласно устройству связи вокзал-город. Типологически, как городской объект вокзал возник в 1830-е годы. Процесс его функционального «обогащения» начался буквально с первых дней – уже в 1839-м году возникает первый вокзальный отель. Наибольшее распространение сочетание «вокзал-отель» получило в Британской империи. Сложилось взаимодействие застройки города и вокзала, осуществляемое благодаря фасаду вокзальной гостиницы, ставшей в Британии главным фасадом вокзала, а композиционно неотъемлемой частью его здания. Фотографии начала XX века демонстрируют проникновение коммерции и торговли в пространство вокзала. Британские вокзалы начала XX века можно назвать торговыми рядами. Наибольшее функциональное развитие современного вокзала складывается в теоретических работах, конкурсных и реализованных проектах первой половины XX века. На это время приходится

дополнение вокзала деловыми и офисными пространствами. Формируются идеи включения в здание вокзала библиотек и кинотеатров, выставочных галерей, остановок альтернативных видов транспорта. В 1910-е годы футуристы предлагали целые современные города, ядром которых становился многоуровневый многофункциональный вокзал, например, проект города на 3 млн. жителей Ле Корбюзье. 1940–1980-е годы ознаменовались упадком, сносом вокзалов, превращением их в паркинги. Спасло вокзалы осознание конкурентных преимуществ железнодорожных интермодальных перевозок, приведшее к развитию мультимодальных вокзалов, становящихся точками пересечений потоков и коммуникаций.

Современное многофункциональное пространство вокзала связано с понятием взаимодействия города и вокзала, которое выстраивается на нескольких уровнях пространства. Первый – внутренний, структура вокзала. Второй – внешний, структура привокзальной площади, соседних кварталов. Иначе говоря, во взаимодействии вокзала с городом есть две площади. Малая площадь вокзала – «город на вокзале» и Большая площадь вокзала – «вокзал в городе». Малая площадь – пространство максимального внедрения города на вокзал, именно оно с XIX века формировалось как внутривокзальная торговая площадь, а затем и как общественное, городское пространство, где размещаются рестораны, магазины, зоны ожидания, выставочные галереи. На вокзалах тупиковых это пространство – зона за тупиками (на британских вокзалах «терраса, веранда»). На транзитных – такое пространство выявить сложнее, т.к. непосредственной «площади перед поездами» на них нет. Большая площадь – территория, организующаяся вокруг вокзала; на ней вокзал является функциональным ядром, здесь складывается влияние вокзала на город. Для этой территории характерна транспортная функция, расположение гостиниц и офисов, в Лондоне, кроме того, клиник и госпиталей. В этом пространстве часто стараются создать связи шаговой доступности с важнейшими объектами города, например, вокзал Токио – Императорский

дворец, Берлинский вокзал – комплекс правительственных зданий, Московский вокзал – Невский проспект – Дворцовая площадь.

С первых лет существования вокзал развивается как многофункциональное пространство, ориентированное и на железнодорожный транспорт, и на город. Многофункциональное пространство современного вокзала имеет сложное устройство, в некоторых случаях «малая» и «большая» площади образуют единое пространство вокзала, например, вокзал Киото (арх. Хироши Хара).

УДК 725

**Я. Ю. КУЗНЄЦОВА**, аспірантка

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: yana.arch-de@yandex.ua

## **ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ БУДІВЕЛЬ НА ПРИКЛАДІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ**

Екологічні проблеми в тій чи іншій мірі існували завжди. З 80-х років ХХ сторіччя спостерігається їх суттєве загострення. Збільшується масштаб впливу людини на природу. Паралельно у ХХ ст. з'являється архітектура, яка заснована на екологічних засадах, в тому числі будівництво енергонеефективних архітектурних об'єктів. Основними передумовами виникнення екологічного будівництва являються проблеми світової екології, а саме: погіршення екологічних умов, екологічна криза міст, дефіцит природних ресурсів, енергетична криза 1970 р., зацікавленість суспільства в самовідновлюваних джерелах енергії, розвиток технологій, що дозволяють інтегрувати рослинних компонентів в архітектурний об'єкт та ін.

Екологічне будівництво поширюється на різні типи будівель, кожні з яких мають свої передумови виникнення. Зважаючи на значні масштаби будівництва, залізничні вокзальні комплекси (ЗВК) представляють інтерес в розгляді даного питання. Майже за 200-річний період існування споруди залізничних вокзалів досягли колосальних розмірів, об'єми яких, окрім

транспортних, включають цілий спектр послуг. Збільшення чисельності і об'ємів будівництва призводять до негативних явищ, які мають прямий вплив на екологічний стан навколишнього середовища. До негативних факторів впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище відносять: шум, забрудненість повітряних, водних та земельних просторів, особливо прирельсових територій. Загалом, зважаючи на всесвітню тенденцію в боротьбі за збереження природних ресурсів і екологічного балансу на планеті, залізничний транспорт являється одним із найбільш екологічно чистих, а отже, має подальші перспективи вдосконалення і розвитку.

Так, зважаючи на вищесказане, світове тяжіння до екологічно чистого середовища дає поштовх для суттєво нового вирішення як територій залізничних вокзальних комплексів так і окремих їх споруд.

Під час вивчення питання розвитку ЗВК, були виявлені передумови, що сприяли виникненню «екологічних вокзалів»:

- забрудненість прилеглих територій;
- брак міських територій;
- інновації в конструктивних рішеннях;
- психологічні умови перебування людини в спорудах ЗВК;
- підвищення архітектурного значення транспортних вузлів;
- концентрація в транспортних комплексах різноманітних функцій;
- новітні технології в використанні природних ресурсів;
- інновації в дизайні.

Поступове урахування даних умов в будівництві ЗВК дає змогу вивести будівництво на новий, більш якісний рівень шляхом підвищення комфорту перебування пасажирів, персоналу залізничної станції та об'єктів громадського обслуговування на території та в спорудах залізничних вокзальних комплексів. Використання природних компонентів та невичерпних енергетичних ресурсів не тільки зменшить використання сировинних баз планети, покращить

екологічний стан навколишнього середовища, а і збільшить екологічну свідомість пасажера.

УДК 72.01

**ЗАХЕДИ ШАХАБ**, аспірант

*Київський національний університет будівництва і архітектури*

E-mail: yulia-ivashko@mail.ru

## **ПРОБЛЕМЫ ВЫЯВЛЕНИЯ СВОЕОБРАЗИЯ ПЕРСИДСКОЙ ИСЛАМСКОЙ АРХИТЕКТУРНОЙ ШКОЛЫ В МИРОВОМ НАСЛЕДИИ АРХИТЕКТУРЫ ИСЛАМА**

Исследование исторической периодизации Ирана следует начать с исследования феномена зороастризма, распространившегося преимущественно на территориях Большого Ирана как религии, которая оказала непосредственное преемственное влияние на архитектуру мечетей т. наз. персидского типа (ориентировочно с 1000-754 г. до н.э.). При этом следует одновременно анализировать историческую периодизацию Ирана в связи с территориями смежных государств, исповедовавших зороастризм в качестве основной религии. К примеру, общность композиционно-планировочных приёмов мечетей Ирана и Узбекистана и распространение мечетей айванного типа, а также преобразование зороастрийского купольного храма огня «чартак» в составную часть мечетей (в некоторых иранских источниках этот составной элемент планировки мечети с куполом на четырёх арках по главной оси по-прежнему именуется «темпл», «храм», «жертвенник») объясняется тем фактом, что до IX века до арабского завоевания Ташкента (арабы дали ему название Мадина-аш-Шаш, на языке тюрков Шашкент, исказив исходное название) этот город был зороастрийским и именовался Чач.

Здесь мы сталкиваемся с уникальным явлением в иранской культовой архитектуре: с одной стороны, окончательная победа ислама и притеснение древнего этнического культа зороастризма должно было бы начисто

уничтожить саму память о зороастризме, с другой стороны, многовековые устои оказались настолько неискоренимыми, что в модифицированном виде и с другими названиями они «проросли» в культовой исламской архитектуре Ирана.

На всех периодах развития архитектуры мечетей в Иране наиболее распространённым является тип однокупольной мечети с куполом над жертвенником. В архитектурной периодизации выделяют три крупных периода.

Расцвет иранских мечетей пришёлся на XV-XVII столетия, на период правления Тимуридов и Сефевидов, когда наряду с султанскими и шахскими мечетями в Исфахане были построены мечети Бухары, Самарканда, Герата и Тебриза, обнаруживающие с ними архитектурно-художественное подобие. Их отличие от маловыразительных мечетей раннефеодального периода состояло в помпезности, красочности и выразительности, которые стали отличающим признаком имперских мечетей, главного акцентного сооружения городских площадей, на которые они теперь были сориентированы нарядным, украшенным керамической облицовкой и цитатами из Корана порталом-«пештаком». Вместе с тем, следует отметить, что основные изменения при переходе от раннесредневекового периода к имперскому периоду централизованного государства заключались не столько в коренном преобразовании композиционно-планировочной схемы (хотя без сомнения произошло преобразование мечетей в усложнённые многофункциональные комплексы), сколько в увеличении масштаба построек и в их художественном оформлении, усилении полихромии. Ядром композиции мечети персидского «айванного» типа стал обширный двор с водоёмом и наличие «айвана» с порталом- «пештаком»,

#### Список литературы:

1. Architecture of the Islam world. Its History and Social Meanings // Texts by E.J. Grube, J. Dickie, O. Grabar et al. Ed. G. Michell. - L., 1984. P. 33.
2. Fehervari G. Mihrab / Fehervari G. // EI. New Ed. VII. P. 7—8;
3. Ghirshman G., Arte Persiana. Parti e Sassanidi/ Ghirshman G., - Milano, 1962, табл. 132, 202, 233.
4. Pope A. U. Persian architecture. L.; N.Y., 1965.

УДК 72.01

**ЛИ ШУАНЬ**, аспирант

*Киевский национальный университет строительства и архитектуры*

E-mail: yulia-ivashko@mail.ru

## **ПРОБЛЕМЫ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ НАСЛЕДИЯ ЮГЕНДСТИЛЯ В ЦИНДАО**

Британия, Германия, Россия имели свои метрополии в странах Востока и насаждали там свои традиции и в том числе архитектурные традиции стиля модерн. В этих метрополиях строились репрезентативные правительственные резиденции (дворцы губернаторов и наместников), общественные здания (банки, офисные здания, клубы, рестораны, собрания), жилые здания (виллы, особняки, городские дома), культовые постройки. Среди перечня этих метрополий особое место занимают германский Циндао, международный Тяньцзиньский сеттльмент, русские восточные территории (Харбин, Далянь), а также Шанхай.

На стилистику модерна напрямую влияла политическая принадлежность территории, и если в Шанхае это был классицизированный модерн, в Циндао – югендстиль и «национальный романтизм», то в Харбине и Даляне доминирующей оказалась русская версия модерна.

Актуальность исследования обусловлена существованием в Китае большого числа объектов европейского модерна, которые выполняют музейные и репрезентативные функции, а также усилением контактов с европейскими странами в различных отраслях деятельности, в том числе и в исследовании, сохранении и воссоздании объектов архитектурного наследия. Материалы и результаты исследования могут быть использованы для реставрации существующих объектов, пополнения архивной и научно-теоретической базы, воссоздания первоначального облика зданий, испорченных более поздними перестройками, а также для развития туристической отрасли и привлечения внимания к объектам европейского модерна на территории Китая



Модерн Циндао по своим стилевым характеристикам в большинстве случаев отличается от европейского модерна-ар-нуво. Это вполне закономерный процесс: чем более удалёнными оказываются центры от ареалов первичного возникновения стиля, тем более ощутимыми в местной архитектуре становятся региональные наслоения. В течении 17 лет немцами были возведены основные постройки в городе (правительственная резиденция, вокзал, порт, церковь, множество магазинов, офисов, жилых зданий), причём если по мнению некоторых исследователей архитектура Циндао до 1905 года во многом зависела от архитектурных образцов на территории британских колоний (по мнению других исследователей, от традиционной баварской архитектуры и архитектуры немецкого историзма), то с 1905 года в архитектуре начали проявляться иконно национальные немецкие черты, а сам город приобрёл характер традиционного германского города начала XX века с развитой инфраструктурой.

Примерами усиления образных качеств объекта посредством ландшафта является Правительственная резиденция в Циндао, где в современных условиях после реконструкции резиденции под музей и четырёхзвёздочный отель «Castle» прилегающие к зданию территории были превращены в ухоженный ландшафтный парк площадью 26000 кв.м с озеленёнными террасами. В этом смысле вписанные в природный ландшафт объекты модерна Китая стоят гораздо ближе к произведениям Антонио Гауди в парке Гуэль, чем к европейским домам модерна в жёсткой системе периметральной застройки кварталов без зелени.

#### Список источников

1. Dieter Linke. Tsingtau - Deutsche Stadt am Gelben Meer 1897 - 1914 ... Ein Kapitel deutscher Kolonialgeschichte in China. Kolme K Verlag; Auflage: 1.Auflage, 2005.
2. Hans Georg Prager. Tsingtau / Qingdao: Deutsches Erbe in China [Gebundene Ausgabe], 2011.
3. Itohan I.Osayimwese. Colonialism at the Center: German Colonial Architecture and the Design Reform Movement, 1828—1914. ProQuest, 2008.
4. Marinelli, M. Making concessions in Tianjin: heterotopia and Italian colonialism in mainland China // Urban History. 2009. V. 36. No 3. 399-425 P.

УДК 725

**Є. В. СЕРГЕЄВА**, аспірант

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

E-mail: eva@arbis.pro

## **ІСТОРИЧНИЙ КОНТЕКСТ ФОРМУВАННЯ МІСЬКИХ СТРУКТУР**

Еволюційний розвиток міст диктує необхідність розширення нового погляду на реконструкцію міського середовища. Особливо це стосується багатофункціональних вузлів містобудівної структури (БФВМС), які представляють собою високо урбанізований вузол міста – центр соціальної активності, що включає будівлі, споруди, транспортні перехрестя, рекреаційні зони і т. ін., в якому перетинаються, починаються і закінчуються потоки руху людей з метою отримати в цьому просторі концентрований максимум товарів і послуг, та інформації при мінімальних витратах часу. З точки зору архітектурно-містобудівного контексту – це структура, яка тісно пов'язана зі структурою усього міста, залежить від неї, є її продовженням, є її підсистемою, але при цьому є незалежною і самостійною складовою. Від якості цих зв'язків залежить функціонування усєї системи. Формування БФВМС розгорнуто у часі – для історичних міст від тисячолітньої історії до сучасності. Але динамічний розвиток суспільства на всіх рівнях потребує удосконалення архітектурно-містобудівних методів формування міського якісного функціонально-естетичного середовища, формоутворення якого залежить, по-перше, від філософсько-соціологічного усвідомлення феномену місця. Особливо це стосується історичного середовища. По-друге, формоутворення БФВМС залежить від функціонально-естетичних складових, які відповідають вітрувіанському наголосу – користь, міцність, краса. Саме формування структур у історичному середовищі загострюють зв'язки у системі, і тому фактор історичного контексту стає вирішальним.

Монографія М.Г. Бархіна «Місто. Структура. Композиція» представляє аналіз понять «структура», «композиція» і аргументовано доводить, що: «Критеріями границі між концепцією містобудівної структури і композиційною побудовою, ....необхідно вважати перш за все розмірний, масштабний і часовий показники, зв'язані з психологічними можливостями людини бачити і запам'ятовувати побачене» [1, С.89]. Це виводить на поняття перцепція і апперцепція, які є фундаментальними якостями психології людини. Їх врахування відповідає принципам середовищного підходу в системі «людина-середовище». Перцептивне сприйняття зв'язано безпосередньо з часом – зараз і тепер. Апперцепція, це здібність людини згадувати і переживати бачене колись так, як це бачилось перцептивно. Переживаючи бачене, людина виділяє особливі моменти, які його вразили, дали відчуття часової зв'язаності, причетності до місця і часу. При цьому формується образно-естетичні характеристики середовища і тут процес сприйняття виходить на другий рівень – ціннісних узагальнень. Людина приймає середовище цілісно, чи навпаки, дискретно, і для неї середовище, у першому випадку, стає «зрозумілим», «приятним», у другому - стає «неосяжним», «незрозумілим». Воно не несе і не передає національного коду, не є зв'язаним з історичними і соціологічними прошарками, воно є без-образним і без-духовним.

Відштовхуючись від кардинального поняття ЦІЛІСНОСТІ як результату взаємодії двох підсистем – матеріальної і естетичної – взаємодії, неповторної ні в якій іншій сфері людської діяльності, можна констатувати, що гармонія функціональної структури – необхідна передумова гармонії естетичної структури. І ця структура безжиттєва, якщо не враховуються «духовні потреби суспільства», те, що закладається із покоління у покоління, те, що виражає єдність нації як народу, прояв його ментальності, його світосприйняття, його історичного розгортання у часі. І задачею архітектора є момент відчуття міфу місця, образної складової місця і посилення образу за допомогою формування нової архітектурної композиції, яка є продовженням історичної, при цьому не лишатися у жорстких рамках історії, а відчувати ритми сьогодення.

1. Бархин М.Г. Город. Структура. Композиция. М: Наука, 1986. – 263 с.

УДК 725

**А. В. СЕРГЕЕВА**, магистр архитектуры

*ООО «Арбис Проект»*

E-mail: alex@arbis.pro

## **АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ РЕГЕНЕРАЦИЯ ПРИРЕЧНОЙ ТЕРРИТОРИИ КАК ГОРОДСКОЙ РЕСУРС**

Город и река две субстанции, сосуществующие столько, сколько городу лет. И на протяжении всего их существования менялось соотношение их взаимодействия. До первой индустриальной революции система «город-река» формировалась на принципах равновесия и взаимоинтеграции одной системы в другую. Поселение всегда нуждалось в воде как жизненной энергии и неотъемлемой части жизнедеятельности. Река представляла собой экосистему – саморазвивающуюся и самодостаточную организацию. Но с развитием индустриального производства город начинает наступать на экосистему «река» и сам того не понимая начинает разрушать гармоничную взаимосвязь системы «река-город».

Коварный змей с волшебным взглядом! / В порыве ярости слепой,  
Ты нож, с своим смертельным ядом, / Сам поднимаешь над собой

(Брюсов В. «Городу»)

Интенсивный рост городов XX-XXI в.в. приводит к нарушению их экологической устойчивости, как природно-антропогенной системы, сокращению территорий рекреационного использования, территорий центральной части как образно-эмоционального каркаса, где городская структура прочитывалась целостно и несла семантику городской среды. Сохранность и увеличение природных компонентов городского ландшафта, формирование новых и интегрированных городских пространств, а также

обеспечение высокого уровня рекреационного обслуживания и повышение образного потенциала среды определяют качество жизни городского населения. Прибрежные территории и малых и больших городов обладают значительным природно-рекреационным потенциалом, являются носителем исторических контекстов природно-антропогенной среды, и могут рассматриваться как экологический, экономический и социальный ресурс современного города.

Особенно это касается крупных городов, исторический центр которых тесно связан с рекой. И в силу того, что на сегодняшний день и старая историческая застройка, состоящая из жилых и общественных зданий, и промышленных кварталов, максимально приближена к береговой линии, и постройки последних десятилетий не учитывали защитную зону реки, прибрежные городские территории нуждаются в новых архитектурно-градостроительных осмыслениях и подходах.

Так в г. Харькове ситуация усугубляется особенностями функционально-планировочной структуры прилегающих исторических кварталов, которые тесно подходят к самой кромке береговой линии р. Лопань и спецификой эволюции прибрежных территорий. Они характеризуются как дискретным озеленением, так и общим его отсутствием. Отсутствует система озеленения. Это отражается на дестабилизации и критическом состоянии экологии. При этом решение проблем на основе существующей теоретической базы представляется крайне затруднительным в связи неприспособленностью градорегулирующего инструментария к изменяющимся условиям социально-экономических отношений, к ускоряющимся темпам освоения прибрежных территорий, к возрастающим рекреационным потребностям населения и изменяющимся требованиям к качеству среды. Поэтому актуальны поиски нового научного знания в этой области.

Только комплексный, системный подход к регенерации прибрежных территорий исторического центра города с позиций системы «река-город» может реализовать принципы экологического равновесия и гуманизацию городской среды как ресурса социальной и экономической устойчивости.

Необходима интеграция подходов, методов и принципов архитектурно-градостроительной регенерации исторической городской среды в структуре прибрежных территорий крупных городов на основе системы «река-город», обеспечивающих устойчивость его развития на современном этапе.

УДК 711.582

**К.С. КРАВЧЕНКО**, студент

*Київський національний університет будівництва і архітектури*

E-mail: ekaterina291092@gmail.com

## **АНАЛІЗ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ СУЧАСНОЇ ЖИТЛОВОЇ ЗАБУДОВИ (НА ПРИКЛАДІ КВАРТАЛІВ МІСТА КИЄВА)**

Метою проведеного дослідження було виявлення тенденцій сучасного житлового будівництва в містах та порівняння фактичних техніко-економічних показників проектних рішень з нормативними вимогами. В роботі було проаналізовано низку реальних проектів по забудові окремих ділянок міського плану в різних містобудівних умовах як реалізованих, так і таких, що тільки будуються.

В результаті проведеного аналізу були виявлені наступні тенденції:

- На початок третього тисячоліття резервні території у центральних частинах міст були вже вичерпані, тому будівництво крупних житлових комплексів зосередилося у периферійних районах.
- Поширюється переосвоєння територій колишніх промислових підприємств під житлову територію.
- Переважно будівництво ведеться будинками підвищеної поверховості. Щільнісні показники забудови суттєво перевищують нормативні рекомендації.
- Актуальною стала тенденція будівництва житлових комплексів із розвиненою власною інфраструктурою.

- Спостерігається орієнтація інвестора на формування більш комфортного житлового середовища для умов середньоповерхової забудови (невеликого щільного житлового утворення з елементами первинної соціально-побутової інфраструктури (5-9 поверхів)) на відміну від багатоповерхової (24-25 поверхів).
- Аналіз показав, що розрахункова чисельність населення в різних проектах визначається різними методами. При цьому приймається, як правило, найменше значення, що призводить, в подальшому до нестачі об'єктів соціально-побутового обслуговування.

#### Список джерел

1. ДБН 360-92\*\*. "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень"
2. Артемчук В.І. Техніко-економічні основи розвитку міст. К.: Будівельник, 1972 – 82с.
3. Борисов А.П., Бубес Э.Я., Ревунова Н.Г.. Экономика градостроительства: Учебное пособие для вузов. – Л.: Стройиздат, Ленинград. От-ние, 1981. – 256 с., ил.
4. Ключниченко Є.Є. Реконструкція житлової забудови. Техніко-економічне обґрунтування. Навчальний посібник. К.:КНУБА, 2000 – 248с.
5. Плешкановская А.М. Функціонально-планувальна оптимізація використання міських територій. – К.: Логос, 2005. – 190 с.
6. Плешкановська А.М. Основні напрямки функціонального пере-освоєння міських територій.: «Містобудування та територіальне планування». Вип.19. – К.; КНУБА, 2004. – с.200-205.

УДК 625.712.37

**А. О. ПОЛЮХ**, студент

*Київський національний університет будівництва та архітектури*

E-mail: artempolyukh@gmail.com

### **МЕТОДИКА ОБґРУНТУВАННЯ ІНЖЕНЕРНО-ПЛАНУВАЛЬНОГО РІШЕННЯ ПЕРЕТІНУ МАГІСТРАЛЕЙ В РІЗНИХ РІВНЯХ**

- Необхідність підвищення ефективності роботи інженерно вулично-дорожньої мережі обумовлює пошук раціональної схеми організації руху.

- Містобудівельна практика показує, що одним із найбільш ефективних способів підвищення пропускної здатності магістральних вулиць являється організація руху на перетині цих магістралей в різних рівнях.
- Існуюча нормативна документація не відповідає на питання обґрунтування інженерно-планувального рішення перетину магістралей в різних рівнях.
- В реальній містобудівельній практиці реалізується значне різноманіття інженерно-планувальних рішень перетину магістралей в різних рівнях.
- На обґрунтування вибору інженерно-планувального рішення перетину в різних рівнях впливає різноманіття факторів, які часто напротивагу один одному.
- В нормативній і технічній літературі відсутня чітко сформована методика оцінки ефективності роботи перетину в різних рівнях.
- В нормативній літературі відсутня регламентація необхідності оцінки інженерно-планувального рішення перетину в різних рівнях за допомогою транспортного моделювання.

#### Список джерел

1. Дрю А. Теория транспортных потоков и управление ими. «Транспорт», 1972 г., стр. 1-424
2. Метсон Т. Организация движения. Научно-техническое издательство министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, — Москва, 1960. — 462 с.
3. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография / М.Р.Якимов. — М.: Логос, 2013. — 188 с.
4. Пересечение в разных уровнях на городских магистралях. Дубровин Е. Н., Москва – 1968, 278 с.
2. ДБН 360-92\*\*. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. К.: Мінбудархітектури України, 2002. 102 с.
3. Указания по определению экономической эффективности капитальных вложений в строительство и реконструкцию автомобильных дорог ВСН 21-83. М.:Изд-во «Транспорт», 1985 г.



*Проблеми ландшафтної архітектури та ландшафтного будівництва в умовах міжнародної інтеграції*

УДК 725

**Н. Я. КРИЖАНОВСКАЯ**, доктор арх., профессор, **Ю.Ю. АВРАМЫЧ**, магистрант арх., каф. ГС

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

**СПЕЦИФИКА ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРНО-ЛАНДШАФТНОЙ СРЕДЫ ГОРОДА НА ОСНОВЕ НООСФЕРНОГО ПОДХОДА**

По мере развития крупных городов и связанного с их ростом заметного ухудшения состояния окружающей среды осознание человечеством экологических приоритетов становится все более необходимым. Градостроительство столкнулось с рядом глобальных проблем, игнорирование которых приведет к необратимым последствиям и катастрофам: удельное сокращение потребляемых ресурсов, уплотнение застройки, загрязнение окружающей среды, появление деградирующих, экстремальных, патогенных, опасных для здоровья человека пространств, их резкая дифференциация, связанная с социальными процессами. Все это делает актуальной проблему совершенствования формирования архитектурно-ландшафтной городской среды на основе ноосферного подхода.

Ноосфера – предположительно новая высшая стадия эволюции биосферы, становление которой связано с развитием общества оказывающего глубокие воздействия на природные процессы. Термин «ноосфера» был предложен в 1927 году французским математиком и философом Э. Леруа. «Noos» - древнегреческое название человеческого разума. Развил в своих трудах и исследованиях учение об ноосфере В.И. Вернадский.

Ноосферное развитие – это разумно управляемое соразвитие человека, общества и природы, при котором удовлетворение жизненных потребностей населения осуществляется без ущерба интересов будущих поколений.

На основе ноосферного подхода разработаны основные задачи совершенствования формирования архитектурно-ландшафтной городской среды.

- **Ландшафтно-градостроительные:**

- необходимость увеличения природного потенциала городской среды
- создание непрерывной системы ландшафтных объектов
- формирование озелененных территорий с нивелированием резких техногенных воздействий на городскую среду
- улучшение биологического разнообразия растений
- совершенствование рекреационной структуры ландшафтных объектов

- **Экологические:**

- обеспечение экологического равновесия городской среды
- нивелирование воздействия агрессивных экологических зон среды
- улучшение шумозащиты структурных элементов городской среды
- регулирование ветрового режима
- нейтрализация загрязненного воздуха
- совершенствование инсоляционного режима с регулирование микроклимата городской среды

- **Эстетические**

- формирование индивидуального архитектурно-художественного образа ландшафтных объектов
- совершенствование свето-цветового колорита среды с учетом сезонной динамики
- повышение эстетической привлекательности ландшафтных объектов с использованием средств ландшафтного и светоцветового дизайна.

Решения перечисленных выше задач позволит создать комфортную среду для жизнедеятельности населения.

## Список источников

1. Вернадский, В.И. Биосфера и ноосфера [Текст] / В.И. Вернадский. - М.: Айрис-пресс, 2004. - 576 с.

УДК 72.01

**Е.Ю. УСАЧЕВА**, доцент кафедры ОАПиР

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

### **ПРИНЦИПЫ РЕАБИЛИТАЦИИ МАЛЫХ ПАРКОВ**

Целью разработки данной концепции является комплексное развитие и благоустройство малых парков как многофункциональных социокультурных объектов.

Предметом рассмотрения является развитие культурно-массового отдыха населения, пропаганды физической культуры, спорта и активного досуга.

Основными задачами реабилитации малых парков являются:

- создание условий для организации проведения культурно-массовых мероприятий на территориях малых парков и скверов (молодёжных досуговых мероприятий, презентаций, праздников, фестивалей, выставок, лекций, шоу-программ, профессиональных праздников, юбилейных дат и т.д.);

- организация благоустройства и чистоты на территории малых парков (содержание, ремонт, реконструкция объектов благоустройства, объектов озеленения, объектов освещения, дорожно-тропиночной системы, увеличение разнообразных местных видов растений, реконструкция и развитие ландшафтной архитектуры): основные, исходя из этого, принципы реабилитации малых парков следующие:

1. Принципы единства, выражающийся в комплексной работе по созданию условий для массового отдыха;

2. Принципы признания неразрывности и целостности природного и культурного наследия, учета многообразия их смешанных форм, сочетающих природные и культурные ценности;

3. Принципы приоритета культурного ландшафта в сфере совершенствования и сохранения садово-парковой среды;

4. Принципы дифференцированного подхода в организации работы с различной аудиторией, специфика и особенности которых определяют выбор стратегии развития малых парков.

UDC 72.012: 721

**L. SHEVCHENKO**, Master of Architecture, Associate Professor,

*Poltava National Technical Yuriy Kondratyuk University*

E-mail: shevchenko.ls@mail.ru

## **THE BOULEVARD CIRCLES IN THE EUROPEAN PRACTICE**

According to historical information ([1], p. 116), the first boulevards were built back in the classical period, a prime example of which is Grand Boulevards in Paris, established during the reign of Louis XIV. In the XIX century, due to the systematic and large-scale demolition of the old city walls there were a number of boulevards in Europe. In Paris, after the demolition of the old fortifications of Tiers in 1920, Osman introduced the second circle of boulevards, called Boulevards of the Marshals. «Here the boulevard takes on a lively air. Colours are gay, spirits are light, the smile is quick and the heart is glad on the boulevard in Paris» ([2], c. 226).

In German-speaking countries boulevards are often called Ring. One of the most famous and largest is the boulevard in Vienna, the organization of which was entrusted to O. Wagner. These actions caused extensive theoretical discussions and were the basis for the works Camillo Sitte, a famous Austrian architect and a city planner. As a result of a free use of the word during the last third of the XIX century, boulevard became synonymous with the term Avenue. The first type of Boulevard is

typical for ancient cities in Central and Eastern Europe – Paris, Vienna, Krakow, Riga, Tallinn, Moscow and others (Fig. 1).

Modern boulevards provide recreational and functional transit processes in the city, as well as the connections between important functional centres and city hubs, parks, forests and coastal areas in the form of so-called «green corridors» ([3], p. 164). As defined by the I. Rodichkin, «boulevards are designed for foot traffic, walks and short rest» (3, p. 161). The scientist believed that in the practice of urban planning there were two main types of planning boulevards: «boulevard circles, created alongside former city fortifications, ancient cities ...; avenues for transit foot traffic, formed on the basis of green car free roads and alleys» ([3], p. 161).

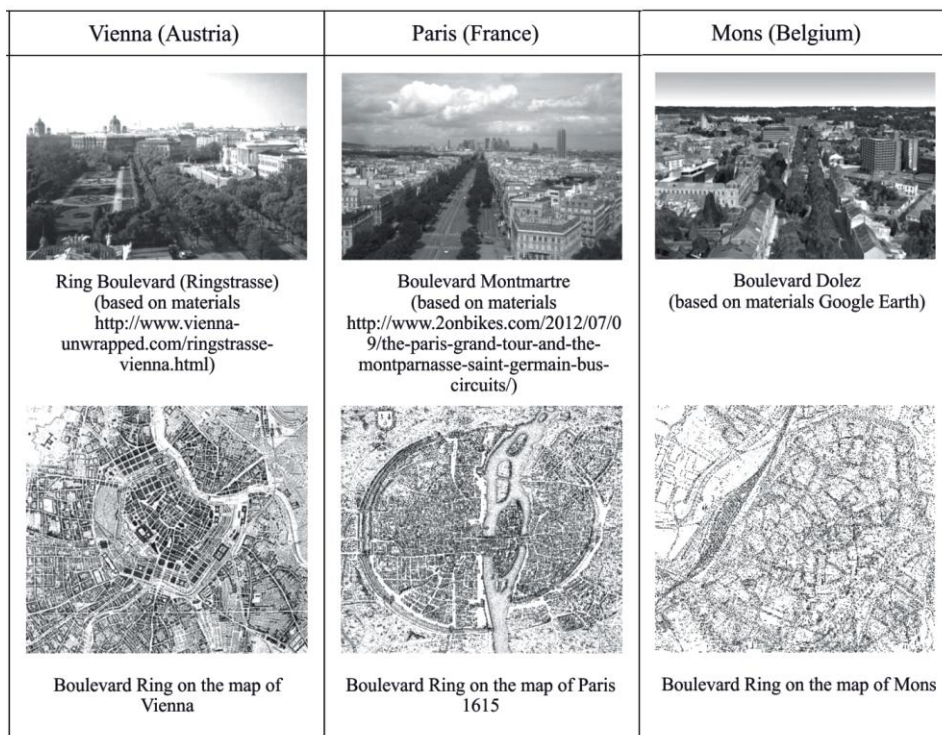


Figure 1 -Ring boulevards in the Europe, created on site of former fortification city structures

Boulevards spaces suppose a perception at a slow pace. It is somehow different to a fast visual perception from a moving vehicle, as it provides an opportunity to capture details, colours. It once was remarked by J. Simonds: «Slow movement engenders interest in detail. When we are in a hurry we tolerate few delays, but it moving leisurely, we welcome deflection and distraction. We have little interest in motion and take pleasure instead in things seen or experienced» ([2], p. 253).

## References

1. Merlin P., Françoise Choay. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Quadrige dicos poche, 2010, 880 p.
2. Simonds J. O. Landscape Architecture: A Manual of Site Planning and Design John Ormsbee Simonds. McGraw Hill Professional, 1960, 405 p.
3. Short Architect Guide: landscape architecture / Rodichkina I.D . (Ed.).. – Kyiv: Budivelnyk, 1990, 336 p.

УДК 711.435

**М. О. АНТОНЕЦЬ**, асистент каф. основ архітектури,

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: margarit88@gmail.com

### **РОЗВ'ЯЗАННЯ ЗАДАЧ ПО БЛАГОУСТРОЮ АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ВЗДОВЖ ЕКСКУРСІЙНИХ МАРШРУТІВ**

Екскурсійні маршрути відчувають постійне, вкрай динамічне оновлення. Всі зміни міського середовища негайно відображаються на екскурсіях, що призводить до позитивних або негативних наслідків. Виділено такі принципи упорядкування архітектурного середовища вздовж екскурсійних маршрутів:

1) Принцип компактності пов'язаний з мінімізацією використання транспорту, що призводить до зменшення економічних витрат. Для компактного розташування об'єктів показу використовують такі композиційні схеми маршруту: лінійну, кільцеву, радіальну, комбіновану [4, С. 136].

2) Принцип сценарний ґрунтується на теоретичній моделі екскурсійного маршруту. Екскурсія має ознаки, властиві масовим діям [3, С. 23-31].

3) Принцип гнучкості екскурсії виявляє можливі зміни траєкторії руху маршруту при необхідності.

4) Принцип естетичної гармонізації середовища екскурсійних маршрутів пов'язаний із створенням цілісності в їх композиції; збереженням та благоустроєм існуючих композиційних зв'язків; урахуванням специфіки ландшафтних особливостей місцевості, рельєфу, забудови; здійсненням

історичної та соціокультурної наступності [5]. Для вивчення цього принципу була сформована група чинників, які впливають на їх композицію [2, С. 10-18.].

Принцип естетичної гармонізації середовища окремо включає в себе принцип акцентування (або фокусування), пов'язаний з виділенням об'єктів показу засобами композиції, формуванням головних композиційних елементів маршруту, які стануть кульмінаційними точками екскурсійного сценарію. Загальне зорове враження від маршруту характеризують два показники і порядок їх чергування - ступінь атрактивності об'єктів показу і маршруту.

Наведені принципи доповнюються розробленою класифікацією методичних підходів до їх реалізації. [1, С. 105-108]. Перший підхід міняє траєкторію маршруту та виділяє такі прийоми: обминання новим маршрутом ділянок з низькою атрактивністю; додавання нових об'єктів показу, які не включені до маршруту. При цьому виявлено, що при організації кільцевого руху маршруту економічність перевезень підвищиться. Другий підхід змінює пейзажні картини та включає такі прийоми: знесення існуючих об'єктів; реконструкція (реставрація) існуючих об'єктів; будівництво нових об'єктів; маскування неатрактивних об'єктів; декоративне освітлення. При використанні даних прийомів благоустрою слід пам'ятати про збереження візуальних зв'язків історичних об'єктів, створення композиційних взаємозв'язків між старими і новими об'єктами в умовах історичної забудови міст.

#### Список джерел

1. Антонець, М. О. Прийоми рішення задач зі впорядкування композиційної частини екскурсійних маршрутів / М. О. Антонець // Традиції та новації у вищій архітектурно-художній освіті. Збірка наукових праць вузів художньо-будівельного профілю України і Росії. – Харків: ХДАДМ, 2012р. – Вип. 5. – С. 105–108.

2. Антонець, М. О. Фактори, що впливають на композицію екскурсійних маршрутів/ М. О. Антонець // Вісник Одеської державної академії будівництва та архітектури. – Одеса: Зовнішрекламсервіс, 2012р.– Вип. 48, Частина 1. – С. 10–18.

3. Антонець, М. О. Формування теоретичної моделі екскурсійного маршруту / М. О. Антонець // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2013р. – Вип. 50, Частина 1. – С. 23–31.

4. Енциклопедичний словник-довідник з туризму / [ В. А. Смолій, В. К. Федорченко, В. І. Цибух., В. М. Литвин]. – К.:Видавничий Дім «Слово», 2006. – 372 с.

5. Кучерявий, В. П. Озеленення населених місць: підручник / В. П. Кучерявий. – Львів: Світ, 2005. – 456 с.

## **ЭТНО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЕ ТРАДИЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ ЛАНДШАФТНЫХ ОБЪЕКТОВ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ.**

Идеи гармонизации отношений Человек – Природа сегодня носят глобальный характер, а современные технологии раскрывают широкие возможности формообразования ландшафтных объектов. Однако их непродуманное использование влечет нивелирование самобытности, потерю культурной уникальности среды обитания различных социальных сообществ.

С другой стороны, анализ ее состояния в последние десятилетия вызывает тревогу у многих ученых и стимулирует поиски таких подходов, методов, приемов формирования урбанизированной среды, в том числе и ландшафтных объектов, которые способны обеспечить минимизацию прямых и косвенных разрушений естественной природы.

Исторически сложившиеся традиции формирования ландшафтных объектов в различных социокультурных и природных условиях можно рассматривать как особый механизм отбора наиболее экологически эффективных, эстетически осмысленных приемов ландшафтного строительства (рис.1). Отличие исторических приёмов формирования ландшафтных объектов, заключается в их малой энергозатратности, грамотном использовании сил природы (воды, ветра и пр.). Для эффективного использования и применения данных примеров необходим тщательный анализ исторического опыта, а также исследование многих аспектов рассматриваемого вопроса.

Важность традиционных, исторически сложившихся приемов ландшафтного строительства были отмечены еще Л. Н. Гумилёвым, который обосновал вывод о том, что этнос и его ландшафтное окружение неразрывны.



[1]. Каждый этнос вживается в свой этнический ландшафт, создает и обустроивает его. Одновременно ландшафт активно участвует в формировании

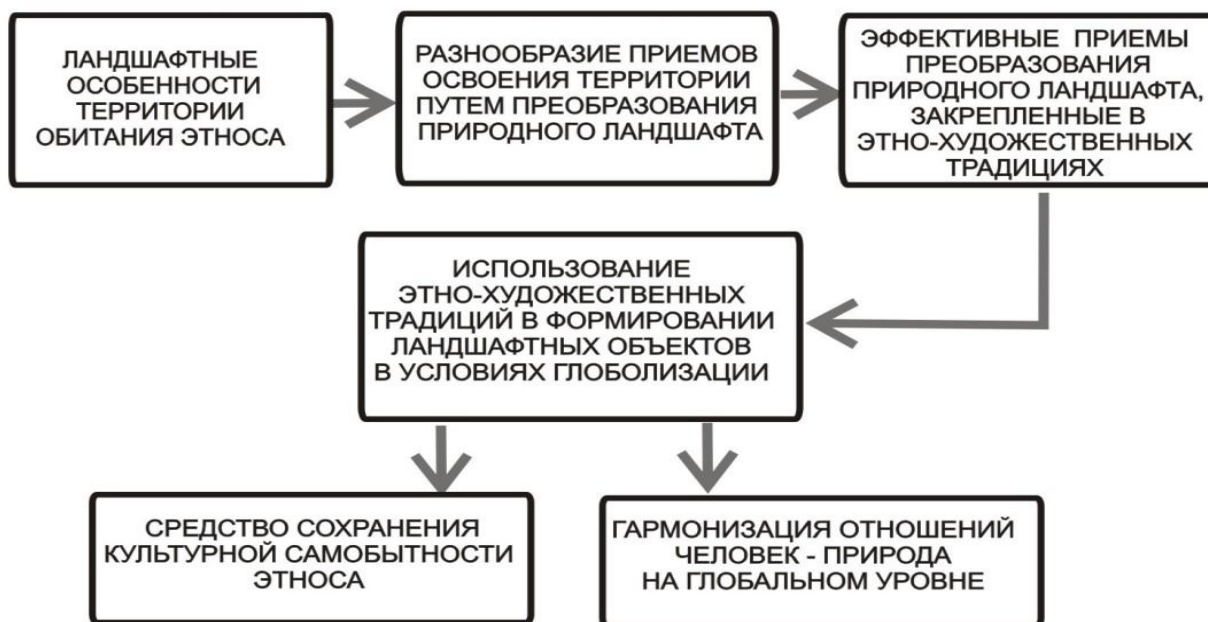


Рис. 1. Этно-художественные традиции преобразования ландшафта в контексте процессов глобализации.

нравственно-духовного облика этноса. В результате образуется этноландшафтная геозкосистема, в которой прослеживаются прямые и обратные связи между этнической и ландшафтной подсистемами. Сегодня эти идеи развивает Николаев В. А., подчеркивая важность взаимосвязи этнической духовной культуры и ландшафтного искусства [2].

Таким образом, этно-художественные традиции формирования ландшафтных объектов, как части культурного наследия, должны рассматриваться в их целостности, которая обусловлена как исторически сложившимся природным ландшафтом, так и системой национальных представлений, форм жизнедеятельности, эстетических идеалов народа в их лучших проявлениях.

#### Список джерел

1. Гумилёв Л. Н. Этносфера. История людей и история природы. / Л. Н. Гумилёв // — М.: Экспресс, 1993.—160 с.
2. Николаев В. А. Ландшафтоведение. Эстетика и дизайн./ В. А. Николаев// — М.: Аспект Пресс, 2005.—17

*Гуманітарні аспекти функціонування та розвитку містобудівних об'єктів в умовах міжнародної інтеграції*

УДК 72.01

**М.А. ВОТИНОВ**, к. арх.

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени А. Н. Бекетова*

E-mail: Votinelly@ukr.net

**ФОРМИРОВАНИЕ ТУРИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ КАК  
ОБЪЕКТОВ ГУМАНИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ В УКРАИНЕ**

Туризм является фундаментальной основой экономики многих развитых и развивающихся стран. В современном мире, в эпоху научно-технического прогресса и развития новых технологий, в период экономической интеграции и глобализации, происходит дальнейшее развитие формирования архитектурной среды объектов туризма во всем мире. По данным Всемирного совета по путешествиям и туризму – потребление, относящееся к международному въездному туризму, составляет в настоящее время 5,3% общемирового объема потребления товаров и услуг. Согласно прогнозу, эти цифры будут ежегодно увеличиваться на 4% до 2022 г., что превышает ожидаемые показатели роста мировой экономики в целом и большинства ее промышленных секторов. В связи с высокими социально-экономическими показателями туризм необходимо более эффективно развивать в Украине. Страна обладает всеми необходимыми условиями для развития туризма: выгодное географическое и геополитическое размещение; наличие развитой транспортной инфраструктуры; наличие природных и историко-культурных достопримечательностей; лечебно-оздоровительные ресурсы; благоприятные микроклиматические условия; сложившиеся национально-этнографические ресурсы, связанные с художественными промыслами и др. Все эти условия

являются очевидными факторами для роста инвестиционной привлекательности туристической сферы Украины. Страна расположена на пересечении евроазиатских транспортных потоков, ее территория составляет 5,7% территории Европы и 0,44 (43-е место в мире) территории мира. Украина расположена в географическом центре Европы и, имея очень выгодное геополитическое размещение, обладает большим потенциалом для формирования на своей территории транспортных коридоров, в том числе и для развития сферы международного туризма и автотуризма. Для ускорения темпов формирования современной отрасли туризма правительство Украины утвердило концепцию целевой социальной программы развития туристической инфраструктуры до 2022 года. Концепция разработана в соответствии с Законом Украины «О планировании и застройке территорий». Таким образом, в Украине на государственном уровне признается стратегическая приоритетность развития туристической инфраструктуры. Развитие инфраструктуры туризма особенно необходимо в зонах влияния исторических городов. Именно они обладают высоким туристическим потенциалом, поскольку включают в свою структуру объекты историко-культурного наследия. [1,2]

Инфраструктура туризма в таких городах должна включать систему туристических комплексов, для размещения и обслуживания туристов. Туристические комплексы представляют собой архитектурно-градостроительные образования с разнообразной структурой антропогенных и природных элементов среды для комфортности обслуживания туристов. Они, в основном, рассчитаны для экскурсионного и рекреационного туризма. Такие комплексы уже функционируют во многих городах Украины, но для развития системы таких объектов необходимо привлечение инвестиций и содержание дополнительных объектов. Они могут размещаться как в городской среде, так и на территориях пограничных с городом. Должны быть четко определены требования к их формированию. [3]

В целом должны учитываться следующие требования:

**Градостроительные:** рациональное размещение туристического комплекса в городской и загородной среде с учетом зон влияния системы автодорог.

**Ландшафтно-экологические:** наличие высоких экологическо-эстетических характеристик среды при размещении объекта.

**Функциональные:** формирование архитектурной среды туристического комплекса с учетом функционального и демографического зонирования; органичная взаимосвязь внешней и внутренней среды; наличие необходимых функциональных зон с учетом типа туристического комплекса.

**Эстетические:** общее композиционное единство комплекса с выявлением стилистики объемов; гармоничная инсталляция объекта в существующую ситуацию; наличие индивидуального художественного образа.

**Инженерно-технические:** наличие инженерных коммуникаций (электрических, водопроводных, канализационных, телефонных); максимальное использование рельефа для организации водоотвода с территории; включение в структуру объекта энергосберегающих и автономно-экологических технологий; формирование благоустроенной освещаемой территории; наличие условий для комфортной и безопасной эксплуатации туристического комплекса.

В заключении следует отметить, что создание системы туристических комплексов в исторических городах Украины и зонах их влияния позволяет сделать более совершенной инфраструктуру туризма в Украине.

Развитая инфраструктура туризма будет способствовать появлению новых рабочих мест и повышению экономической системы Украины в целом.

#### Список источников:

1. Александрова, А. Ю. Международный туризм. [Текст] /А. Ю. Александрова. - М.: Аспект Пресс, 2002. - 470 с.
2. Дмитрук О.Ю. Екологічний туризм: сучасні концепції менеджменту і маркетингу: Навчальний посібник [Текст] / О. Ю. Дмитрук. - К.: Альтерпрес, 2004. - 192 с.
3. Крижановская Н.Я. Формирование промежуточных рекреационных пространств в архитектурной среде: Учебное пособие. [Текст] / Н.Я. Крижановская, С.С. Янкович. - Б.: Белгород, БГТУ им. В.Г. Шухова, 2007. - 131 с.

УДК 728.51

Д. С. БОРОДАЙ, к.арх., ст. викл.

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: boroday1@gmail.com

## **МЕТОДИКА РОЗРАХУНКУ МІСТКОСТІ ГОТЕЛІВ ТУРИСТИЧНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ**

Динаміка розвитку туристичної галузі здійснила вплив на формування різноманітних видів туризму. Даний фактор отримав відображення у різносторонній специфіці функціонування готельних підприємств. Як наслідок, у світі сформувалися різні системи типології та класифікації готелів. Готелі класифікують за різними ознаками: місткістю, поверховістю, рівнем комфорту, функціональним призначенням та ін.

На початковому етапі проектування туристичних готелів, першочерговим завданням є визначення місткості даних об'єктів. Даний критерій залежить від врахування впливу ряду факторів: соціально-економічних, демографічних, містобудівних. Місткість туристичних готелів розраховується у відповідності до наступних параметрів: загальної чисельності населення регіону, існуючого показника кількості готельних місць на 1000 жителів, нормованого показника місткості, усередненого коефіцієнта якості природно-ландшафтних ресурсів регіону, місткості (потужності) туристичного об'єкту, на обслуговування якого орієнтований готель або показника напруженості туристичного маршруту, кількості запланованих в регіоні об'єктів даного типу. Отже, для визначення місткості туристичних готелів доцільно застосовувати наступну формулу:

$$M = \frac{k \times (P + p \times v) \times (N - n)}{1000 \times e},$$

де,  $M$  – місткість туристичного готелю;

$k$  – коефіцієнт якості природно-ландшафтних ресурсів певного регіону;

$P$  – загальна кількість населення визначеного регіону;

$p$  – потужність туристичного об'єкту або напруженість маршруту;

$v$  – коефіцієнт середньої потужності (наповненості) туристичного об'єкту

$N$  – нормований показник кількості готельних місць на 1000 жителів;

$n$  – існуючий показник кількості готельних місць на 1000 жителів для конкретного регіону.

Впровадженням даної формули є розрахунок місткості спортивно-туристичного готелю «Олімпійський» у м. Суми. Так, для міста Суми характерні наступні параметри:  $P = 269\ 000$  чоловік,  $p = 3\ 000$  чоловік (місткість легкоатлетичного манежу УАБС),  $v = 0,25$ ,  $N = 10$ ,  $n = 4,3$ ,  $k = 0,28$  (прийнятий для лісостепової ландшафтної зони),  $e = 1$ . Таким чином, в результаті отримуємо:

$$M = \frac{0,28 \times (269\ 000 + 0,25 \times 3000) \times (10 - 4,3)}{1000 \times 1} = 430,5$$

Отже, оптимальна місткість спортивно-туристичного готелю «Олімпійський» у м. Суми є 430 місць. Даний показник відповідає реальним даним місткості даного об'єкту.

Результат проведеного дослідження показав, що дана методика розрахунку є раціональною для визначення місткості готелів туристичного призначення.

#### Список джерел

1. Бородай Д.С. Принципи функціонально-планувальної організації спортивно-туристичних готелів: автореф. дис. канд. арх.: спец. 18.00.02. – Архітектура будівель і споруд/ Д.С. Бородай. – Макіївка: 2013. – 20 с.
2. Панченко Т.Ф. Туристичне середовище: архітектура, природа, інфраструктура: монографія / Т. Ф. Панченко. – К. : Логос, 2009. – 176 с.

УДК. 711.4

**Г.А. ЧЕСНОКОВ**, проф., канд. арх.,

*Воронежский государственный архитектурно-строительный университет*

## **ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННЫЕ ОСОБЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЗОНЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО УРОВНЯ**

Федеральным законом от 3 июня 2006 года № 76-ФЗ были внесены дополнения в Федеральный закон от 22 июля 2005 года № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» в части создания туристско-рекреационных особых экономических зон [21]. На сегодняшний день в России создано семь особых экономических зон туристско-рекреационного типа. Туристско-рекреационные особые экономические зоны создаются на одном или нескольких участках территории, определяемых Правительством Российской Федерации.

По туристско-рекреационной деятельностью понимается:

- деятельность юридических лиц, индивидуальных предпринимателей по строительству, реконструкции, эксплуатации объектов туристской индустрии, объектов, предназначенных для санитарно-курортного лечения, медицинской реабилитации и отдыха граждан;
- туристская деятельность и деятельность по разработке месторождений минеральных вод, лечебных грязей и других природных лечебных ресурсов, их добыче и использованию, в том числе деятельность по санитарно-курортному лечению и профилактике заболеваний, медицинской реабилитации, организации отдыха граждан, промышленному розливу минеральных вод.

Воронежская область обладает высоким потенциалом для создания туристско-рекреационных особых экономических зон, поскольку минеральные

воды распространены на территории области практически повсеместно. Однако в настоящее время запасы минеральных вод используются лишь на 1,2-9%. В настоящее время эксплуатируется только несколько скважин: санаторием им. Цюрупы (бывш. усадьба Звягинцовых, Лискинский район); санаторием «Углянец» (с. Углянец, Верхнехавский район), санаторием «Белая горка» (с. Белая горка Богучарский район), пансионатом «Родон» (г. Лиски). На территории дома отдыха «Петровский» (бывш. усадьба Звягинцовых, Борисоглебский городской округ) вскрыта высокоминерализованная вода с содержанием брома, типа Майкопской. При проведении поисковых геологических работ в северо-восточной части области (г. Борисоглебск, с. Алферовка и оз. Корбавское в Новохоперский район, оз. Ильмень в Поворинском районе) были вскрыты высокоминерализованные йодно-бромные хлоридные кальциево-натриевые воды. На Елкинском месторождении никеля в Новохоперском районе открыты высокоминерализованные воды типа Талицкой. На Еланском месторождении никеля скважинами вскрыты также высокоминерализованные воды, хлоридно-кальциево натриевые, с высоким содержанием брома и бора. На Ильменском участке – самоизливающиеся бромные воды с повышенным содержанием железа.

Кроме того, на территории области выявлено несколько озерных месторождений сапропелей, которые могут использоваться в качестве лечебных грязей: в Аннинском районе – оз. Бабье (памятник природы); в Борисоглебском городском округе оз. Большой Ильмень и Ильмень; в Поворинском районе – оз. Ильмень; в Бобровском районе – оз. Подгорное и оз. Подселенское; в Новохоперском районе оз. Безымянное и оз. Ильмень Голова; в Петропавломском районе – оз. Немереж. Единственное изученное месторождение лечебных торфяных грязей «Роговая Ольха» находится в Павловском районе, в 5 км к югу от с. Лосево, у северной окраины х.Крицкий.

При этом, большинство названных территорий обладают высокими ландшафтными и историко-культурными качествами: некоторые из них уже



являються пам'ятниками природи, об'єктами культурного насліддя, розположені на територіях природних заказників.

УДК 72.01

**Л. О. БОГДАНОВА**, ст. викладач

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **КРЕАТИВНІ ТУРИСТИЧНІ ОБ'ЄКТИ, ЯК ЗАСІБ ФОРМУВАННЯ МОБІЛЬНОЇ РЕКРЕАЦІЇ**

Останнім часом при формуванні рекреації набули значення креативні туристичні об'єкти. Це обумовлено пріоритетним розвитком «зеленого туризму» та його різних видів, серед яких слід визначити: екологічний, етнографічний, науково-пізнавальний, спортивно-оздоровчий тощо. Всі ці види туризму можливо використовувати при формуванні мобільної рекреації. Мобільна рекреація розрахована на термін перебування рекреантів від однієї доби до 7 діб; має сезонний характер (травень-вересень) та розрахована примусово на молодіжну демографічну групу.

У якості житлової забудови при формуванні мобільної рекреації використовують креативні модульні об'єкти. Ці об'єкти повинні мати просту конструктивну схему, мати можливість швидкого возведення та при необхідності пересування на інше місце. Матеріали, які використовують для цих об'єктів, можуть бути двох типів:

- готові модульні об'єкти (житлові контейнери, капсули, ячейки тощо);
- соборно-розбірні з легких конструкцій (тентові на дерев'яному чи металевому каркасі, дощаті, пневмоконструкції).

Креативність цим об'єктам, крім вирізних та нестандартних зовнішніх форм, додає на місце їх розташування при формуванні мобільної рекреації. Вони можуть розміщуватись:

- на воді (ботелі, аквателі);

- на деревах (еко-табір, лісова хижена, тощо);
- на окремо виділених майданчиках з екологічним покриттям (штучні газони, геотекстилі, дерев'яні настили, палаточні містечка тощо).

Рівень комфорту в цих об'єктах не має пріоритетного значення. Головна мета створення креативних туристичних об'єктів екологічного напрямку, це максимальне наближення людини до природного середовища під час його відпочинку, а також створення архітектурно-ландшафтного середовища, в якому домінуюче значення має природна складова, при цьому архітектурні об'єкти не мають шкідливого впливу на природне середовище і можуть бути демонтовані чи перенесені на нове місце.

Створення сучасних креативних туристичних об'єктів сприяє формуванню у молоді екологічного мислення активної участі у збереженні природного середовища та розвитку активних форм відпочинку.

#### Список источников

1. Николаев В.А. Ландшафтоведение. Эстетика и дизайн. Учебное пособие. – М. Аспект – Пресс, 2003. 176 с.
2. Нефедов В.А. Ландшартный дизайн и устойчивость среды, СПб., 2002.

УДК 72.01

**Д. М. ВІТЧЕНКО**, ст. викладач

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **ФОРМУВАННЯ ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНИХ КОМПЛЕКСІВ НА БАЗІ НЕРУХОМИХ ПАМ'ЯТОК АРХЕОЛОГІЇ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ**

Археологічна спадщина є основним джерелом інформації про культурні джерела людства. Її збереження та популяризація визнані науковою спільнотою частиною глобального процесу стабілізації еко-культурного середовища, деформованого під впливом негативних факторів розвитку цивілізації які

загрожують людству втратою не тільки природних але й культурних джерел існування.

В умовах міжнародної інтеграції реабілітація нерухомих пам'яток археології пов'язана зі створенням на їх базі міжнародних науково-туристичних комплексів, де власне рекреаційна діяльність поєднується зі спільними науковими дослідженнями, обміном досвідом, практикою студентів.

Так на виконання *Чорноморської Конвенції про співробітництво в галузі культури, освіти, науки та інформації (Стамбул, 06.03.93)* й інших заходів ЮНЕСКО та Ради Європи спеціалістами Інституту археології НАНУ, Українським комітетом ІКОМОС, Центром пам'яткознавства НАНУ та УТОПК, національними вишами та громадськими організаціями розроблена мережа історичних ретроспективних подорожей прадавніми цивілізаціями Європи. Опрацьовані історико-археологічні маршрути прокладені територією України та за її межами:

1. *«Античні держави: від Балкан до Кавказу»* 8 ст. до н.е. - 4 ст. н.е. (Греція, Франція, Туреччина, Болгарія, Румунія, Молдова, Грузія, Азербайджан, Вірменія, Росія, Україна).
2. *«За золотим руном»*. 7-2 ст. до н.е. (Греція, Франція, Туреччина, Болгарія, Румунія, Молдова, Грузія, Азербайджан, Вірменія, Росія, Україна).
3. *«Шовковий шлях – шлях діалогу»* (Китай, Франція, Туркменістан, Таджикистан, Узбекистан, Казахстан, Азербайджан, Грузія, Вірменія, Туреччина, Болгарія, Румунія, Молдова, Росія, Україна).
4. *«Подорож у скіфський степ»* 7-3 ст. до н.е. (Україна, Північний Кавказ, Туреччина).
5. *«Переселення готів»* 1- 4 ст. н.е. (Польща, Франція, Болгарія, Росія, Румунія, Молдова, Україна).
6. *«Шляхами давніх хліборобів»* 8-3 тис. до н.е. (Туреччина, Сербія, Болгарія, Румунія, Молдова, Греція, Австрія, Угорщина, Чехія, Словаччина, Польща, Україна).

Організація міжнародних туристичних маршрутів вимагає атрактивних об'єктів показу та наявності розвинутої інфраструктури для відвідувачів. Цей факт спонукає фахівців з проблематики туризму та різнобічних аматорів наголошувати на створенні в Україні музейно-туристичних об'єктів нового типу – археологічних скансенів, з музеєфікацією давніх споруд та моделюванням побуту шляхом історичної театралізації, які б задовольняли туристичну репрезентацію давніх епох на теренах України.

На цьому тлі постає проблема негативних наслідків діяльності аматорів у даній сфері, що загрожують викривленням наукових даних через непрофесійні «реставрації» рекламно-туристського спрямування, підвищенням антропогенного навантаження на територію пам'ятки, втратою її автентичності. На протидію подібній діяльності потрібна розробка методики, яка дозволить вірно вибрати стратегію і тактику робіт відповідно до місцевих умов, типу та характеру використання об'єктів.

Науковий підхід до туристично-рекреаційного використання археологічної спадщини виключає пряме відтворення, а пропонує метод показу автентичних музеєфікованих решток пам'ятки, методи символічного означення пам'ятки, та комбінацію вищевказаних методів. Компромісним і перспективним є метод моделювання археологічних об'єктів за даними досліджень на окремих територіях.

УДК 711.02

**С. И. КАМАРДАШ**, архитектор

*ООО «Укринвестбуд», Киев*

## **К ВОПРОСУ ТЕРРИТОРИАЛЬНО - ПЛАНИРОВОЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТУРИЗМА В УКРАИНЕ**

Согласно «Генеральной схемы планирования Украины», утвержденной на государственном уровне в 2001 году, на территории Украины выделено четыре туристических региона - Днепроvский, Карпатский, Азово-Черноморский и

Полесский, так же была выделена система туристических центров регионов (Киев, Львов, Одесса, Луцк), районов и отдельных зон в зависимости от наличия в них экскурсионных объектов и их роли в организации туристического обслуживания. Это актуализирует разработку специальной градостроительной документации, а именно: генеральной схемы туризма Украины, отдельных первоочередных регионов, генеральных планов отдельных зон с учетом новых перспективных направлений в развитии туристическо - рекреационной отрасли.

Территориально - планировочная структура системы туризма включает такие элементы туристических регионов как туристические районы, с их центрами, зоны отдыха, природоохранные территории, туристические комплексы, связанные туристическими маршрутами, которые проходят по автомагистралям, железной дороге, рекам и морям.

В ходе разработки территориально - планировочной структуры системы туризма необходимо опираться на результаты анализа позитивного практического опыта и научные рекомендации, направленные на повышение рекреационного и туристического потенциала туристических регионов. В связи с перспективами развития в Украине международного туризма важное значение имеет формирование межгосударственных (трансграничных) природно - заповедных объектов, а так же межгосударственного биосферного резервата.

В настоящее время все более актуальным становится историко-культурный аспект градостроительных исследований. Возросший интерес к национальной культуре, историческим событиям их переосмысление и потребность в изучении диктует необходимость в новых подходах к выявлению данного наследия. Так, демонстрация причастности к историческим событиям объектов, ставших ныне памятниками истории и архитектуры, усиливает их эмоциональное воздействие только на жителей города, но и туристов, способствует росту духовного и эстетического развития личности, воспитанию национального самосознания.

Поэтому рекреационно-туристический потенциал должен рассматриваться в аспекте возможности реализации на заданной территории интеллектуально насыщенных и креативных программ. Такую возможность раскрывает организация рекреационной деятельности на участках с исторической застройкой не только городов-центров туризма, но и прилегающих к ним малых населенных мест, обладающих любыми историческими достопримечательностями, природными ресурсами, сохранившимися этнокультурными традициями.

Важное значение для градостроительной организации туристическо-рекреационной отрасли Украины в условиях международной интеграции имеет развитие транспортно-коммуникационного комплекса страны и его растущих связей с Европейской транспортной системой. Так, для развития международного туризма в Азово-Черноморском регионе особое значение приобретает транснациональный транспортный коридор, который предусматривается создать по направлению Варшава - Таллинн - Рига – Одесса постоянные маршруты передвижения туристов. Прохождение трассы по историческим местам Европы, в том числе и Украины, будет способствовать организации на этом пути туристической инфраструктуры мирового уровня.

Таким образом, совершенствование территориально-планировочной организации международного туризма – важный фактор его развития.

УДК 711.25

**О. С. ЛОГВИНЕНКО**, асистент

*Полтавський національний технічний університет імені Ю.Кондратюка*

## **КЛАСТЕР ЯК СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ РЕКРЕАЦІЙНОЮ СИСТЕМОЮ МАЛОГО МІСТА (НА ПРИКЛАДІ ПОЛТАВСЬКОЇ ОБЛАСТІ)**

Складні системи мають, як правило, ієрархічну структуру управління і складають клас систем, що самостійно пристосовуються до дії зовнішнього

середовища і їх змін (за рахунок змін у поведінці чи за рахунок регулювання і управління змінами у внутрішній структурі системи), а також мають властивості саморегуляції й самоврядування.

На кожному структурному рівні комфортність рекреаційного середовища малого міста визначається відповідно до встановлених відповідних норм і правил. На кожному рівні розглядаються соціально, функціонально і емоційно, естетично значущі, функціонально насичені вузли. Це активні функціональні центри, які об'єднують навкруги себе просторову структуру даного рівня.

Заміське середовище для рекреаційного споживання та обслуговування малого міста переплітається та повинно проектуватися як єдина система. Ці дві підсистеми мають розглядатися взаємопов'язано при формуванні рекреаційної системи малого міста, а саме мова йде про формування відповідної сфери господарського комплексу - рекреаційної індустрії малого міста. Складовими рекреаційної індустрії обов'язково мають бути ще два компоненти: підсистема рекреаційного виробництва та підсистема комунікацій [1], а також виходячи з того, що рекреаційна система повинна бути керованою, запропоновано підсистему управління рекреаційними процесами малого міста.

В якості керівного (управлінського) [2] органу в рекреаційній системі можуть виступати голова сімейства і "лідер" самодіяльної туристичної групи, адміністрація санаторно-курортної бази і підприємства рекреаційно-туристичної направленості, а також кластерна організація підприємницької діяльності пов'язаної з рекреаційним та туристичним напрямком. Ріст кількості послуг часто призводить до збільшення кількості відпочиваючих.

Рекреаційна система на рівні малого міста локалізується у певному просторі, в якій не останню роль відіграє фактор часової досяжності, тому для типології рекреаційних утворень важливою є тривалість рекреації: щоденна; щотижнева короткочасна рекреація, що обмежена терміном досяжності і тому така, що локалізується у радіусі 1,5 - 2 годинної транспортної досяжності до центру локалізації рекреаційного середовища або в 10-15 км зоні максимальної

концентрації рекреаційних утворень; щорічна довготермінова рекреація під час відпусток і канікул, яка мало обмежена часовою досяжністю.

Управління рекреаційними впливами на природні комплекси передбачає удосконалення програм відпочинку рекреантів та розробку циклів рекреаційної діяльності в напрямку зростання їх екологічної ефективності (розвиток активних видів туризму, природничих екскурсій, екологічне виховання туристів та залучення їх до природоохоронних заходів під час відпочинку), рекреаційний благоустрій території, проведення функціонального зонування територій, вдосконалення організаційного, правового та економічного регулювання поведінки рекреантів. Управління виробничими впливами на природні комплекси й рекреаційні ресурси передбачає удосконалення та впровадження сучасних безвідходних технологій, оцінка та охорона природних рекреаційних ресурсів, раціональне територіальне планування.

Цілеспрямована організація простору рекреаційного заміського середовища малого міста з урахуванням різних видів і форм рекреаційної діяльності сприяє можливості формування рекреаційних систем міжсільбищної території малого міста[3]. Система управління рекреаційних систем заміських територій малих міст Полтавської області в дисертації представлена з допомогою реалізації кластерної системи управління.

Для приведення рекреаційної системи малого міста в дію і забезпечення її розвитку необхідно відпрацювати певні механізми нормативно-правового і економічного забезпечення її життєдіяльності. Економічна частина сприяння процесу становлення та розвитку рекреаційної індустрії повинна складати спеціально розроблену програму – кластер.

На підставі розглянутих теоретичних основ [4], типу просторової структури рекреаційної системи в межах Полтавської області, можна запропонувати основи методичного підходу до визначення умов і можливостей та подальшого створення різного рівня кластерів. При упорядкуванні просторової структури рекреаційної системи малих міст Полтавської області, виникає можливість виділення територій для концентрації рекреаційно-



туристичного потоку туристів, при проведенні певних розрахунків за тривалістю перебування рекреантів та туристів є можливість виділити умовні межі туристичного кластеру.

Дослідженнями доведено, що рішення про вибір місця рекреації на районному рівні (рівні малого міста) приймається на основі співрозмірності двох факторів - рекреаційної привабливості і транспортної віддаленості рекреаційного об'єкту від малого міста. Так, попит на місця відпочинку зменшується по мірі збільшення транспортних витрат і в випадку, наприклад, недостатньо розвиненої транспортної мережі відбувається надмірна концентрація рекреантів на найближчих до малого міста територіях. В цілому даний процес підкоряється загальним правилам самоорганізації рекреаційних систем на рівні малого міста.

#### Список джерел

1. В.В. Шулик. Методологічні основи формування рекреаційних систем в Україні.: Дис. док. арх. 18.00.01./ Шулик Василь Васильович/ Харківський державний технічний університет будівництва та архітектури. – Х., 2008.
2. Денисов А. А. Теория больших систем управления / Денисов А. А. Колесников Д. Н. – Л. : Энергоиздат, 1982. – 287 с.
3. Родичкин И.Д. Человек, среда, отдых. – К.: Будівельник, 1977, 160с.
4. Квартальнов В.А. Теория и практика туризма : учебник. М., 2003. 672 с.

УДК 711.58

**М. М. БОРОДИЧ**, аспірант

*Полтавський національний технічний університет імені Ю.Кондратюка*

## **СТОСОВНО МОДЕЛЮВАННЯ СИСТЕМИ РЕКРЕАЦІЇ ТА ТУРИЗМУ РІВНЯ РАЙОНУ**

Рекреаційна система визначається, як просторово локалізований об'єкт або середовище, в якому нарівні з основною – рекреаційною, реалізуються всі необхідні функції для забезпечення нормальної людської життєдіяльності [1].

Лаврик Г.І., в своїх працях, основні процеси людської життєдіяльності поділив на умовні групи, що різняться між собою за характером та функцією [2]:

- «Виробництво першого роду» - процеси, пов'язані з виробництвом

речового світу (техносфери) людського суспільства, а також енергетикою і наукою (виробництвом енергії і інформації).

- «Виробництво другого роду» - процеси, що направлені на обслуговування населення, на виховання і формування людини як всебічно розвиненого, свідомого члена суспільства.

Група процесів сфери рекреації вміщує процеси, пов'язані з відпочинком людей, з відтворенням їх життєвих сил, здоров'я та придатності. Комунікаційні процеси забезпечують взаємозв'язок, тобто, обмін речовиною, енергією та інформацією між вищевказаними групами процесів людської діяльності [3].

Таким чином, рекреаційну систему можна розглядати, як просторово локалізованій об'єкт (середовище), основною функцією якого є рекреаційна, іншими – всі необхідні функції для забезпечення нормальної людської життєдіяльності. Система рекреації та туризму рівня району тоді матиме вигляд середовища, територіально обмеженого адміністративною межею району, визначальною функцією якого є рекреаційна (в тому числі і туристична), проте яка реалізується на рівні з іншими, необхідними для забезпечення нормальної людської життєдіяльності, функціями.

Системотворчими процесами системи рекреації та туризму рівня району є процеси пов'язані з виробництвом речового світу, а також, ті що направлені на обслуговування населення та ті, що пов'язані з рекреацією. Комунікації представляють собою зв'язки цієї системи, котрі об'єднують вказані елементи в функціонально-просторову структуру.

З архітектурної точки зору, представлену вище систему можна узагальнити у вигляді двох взаємопов'язаних підсистем: рекреаційного споживання та рекреаційного обслуговування. Складовими елементами підсистеми рекреаційного споживання ( $R_c$ ) будуть виступати безпосередньо самі рекреанти, як суб'єкти рекреаційної діяльності; середовище для рекреаційного споживання (середовище для рекреації), як об'єкт рекреаційної діяльності; діяльність по рекреаційному споживанню (рекреація), як прямий зв'язок між суб'єктом та об'єктом рекреаційної діяльності.

Підсистема рекреаційного обслуговування ( $R_o$ ) по своїй структурі є ідентичною  $R_c$ , проте є функціонально протилежною, адже її цільовою функцією є не споживання, а саме забезпечення рекреації. Таким чином, складовими елементами підсистеми рекреаційного обслуговування є: обслуговуючий персонал – суб'єкти рекреаційного обслуговування, середовище для рекреаційного обслуговування – об'єкт рекреаційного обслуговування, діяльність по рекреаційному обслуговування - прямий зв'язок між суб'єктом та об'єктом рекреаційного обслуговування.

Підсистеми  $R_c$  і  $R_o$  повинні розглядатися взаємопов'язано при формуванні рекреаційної системи району. Складовими якої, виходячи із функціональної моделі архітектурних систем, обов'язково мають бути ще два елементи: підсистема рекреаційного виробництва ( $R_v$ ) та підсистема комунікацій ( $R_k$ ).

Об'єкти підсистем рекреаційного споживання і обслуговування виступають основною рушійною силою, з точки зору збільшення кількості відпочиваючих. Здебільшого середовище для рекреації виступає як найбільш привабливий компонент для рекреантів на районному рівні, проте непоодинокі випадки коли ріст кількості послуг призводив до збільшення кількості відпочиваючих, а інколи і взагалі рівень обслуговування стає більш притягуючою силою, ніж, наприклад, об'єкти рекреаційного споживання.

Комунікації в системі рекреації та туризму мають свої особливості. Так, рух населення до об'єктів культури (історичних пам'яток та пам'яток архітектури, музеїв, виставок, визначних природних об'єктів і т.і.), тобто до таких, які відносяться до сфери туризму, має центрострімку направленість. В такому випадку рекреаційні зв'язки співпадають з напрямком культурно-побутових і включаються до їх складу. До таких комунікацій в системі рекреації та туризму рівня району можна віднести екскурсійні та туристичні маршрути. Також, до центрострімких зав'язків можна віднести переміщення туристичних груп до пунктів стаціонарного відпочинку, або ночівлі. Різновид рекреаційних зав'язків, що забезпечують рух населення до місць масового заміського відпочинку, має специфічний характер. На відміну від трудових і культурно-побутових зав'язків,

які мають центрострімку направленість, зв'язки населення з місцями масового заміського відпочинку, в основному, носять чітко виражений центробіжний характер і, як правило, не визначають внутрішньосистемних зав'язків між населеними місцями і являються областю самостійного дослідження [4, ст. 24].

Для ефективності подальших досліджень модель системи рекреації та туризму рівня району необхідно представляють за допомогою величин, прийнятих для їх подальшого застосування у процесі проектування на основі математичних методів та з використанням ЕОМ.

#### Список джерел

1. Шулик В.В. Методичні проблеми формування регіональних рекреаційних систем (на прикладі Полтавської області): Автореф. дис... канд. архітектури: 18.00.01/ В.В. Шулик // Харк. держ. техн. ун-т буд-ва та архіт. – Х. 2001. – 20 с.;
2. Лаврик Г.И. Методологические основы районной планировки. Введение в демоэкологию.: Учебник для вузов. / Г.И. Лаврик// Белгород.: БГТУ им. В.Г. Шухова, 2006. – 118 с.;
3. Лаврик Г.И. Методологические проблемы исследования архитектурных систем.: Автореф. дис. ... д-ра архит. / Г. И. Лаврик // М., 1979;
4. Демин Н.М. Управление развитием градостроительных систем. / Н.М. Демин // К.: Будивельник, 1991. – 185 с.

УДК 711:81

**П. О. ВАСИЛЬЄВ**, аспірант

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: sich1985kozak@rambler.ru

## **ПРОЦЕС СТАНОВЛЕННЯ ТУРИЗМУ В КОНТЕКСТІ МІСТОБУДУВАННЯ**

Складність такого явища як туризм, пояснюється його всебічним впливом на різні галузі науки: він є однією з вагомих та динамічних галузей світової економіки; розвиненою соціальною системою; взаємодіючим елементом географії; рушієм реконструкції чи створення штучного рекреаційного середовища у містобудуванні і т.д.

Процес становлення туризму в контексті містобудування можна поділити на два періоди:

Перший період (передтуризмологічний) – доіндустріальна епоха соціально-економічного розвитку суспільства. Знання щодо подорожей подаються переважно у мандрівнографічній, описовій формі. Особливістю тогочасних подорожей було те, що вони носили яскраво виражений діловий та елітарний, вибіркового, суспільно обмежений характер. Хронологічно перший період охоплює часи античної доби, епохи Відродження, а також новочасовий період.

Другий період – становлення індустріального суспільства та його перехід до постіндустріальної фази. Це період формування «інституалізованого» знання щодо подорожей, виникнення якісно нових знань про мандрівництво, створення перших теоретичних моделей туристської діяльності. Він характеризується появою наукових знань про мандрівництво. В рамках другого періоду слід виділити декілька етапів:

Перший етап – з другої половини XIX ст. – поява перших наукових узагальнень туристичної практики, розробка опорних базових категорій туристської науки.

В цей період у таких європейських туристсько-привабливих країнах, як Австрія, Швейцарія, а також Німеччина, Франція, Італія, Бельгія, Польща з'являються перші праці, що містять систематизовані результати наукового осмислення досвіду туристської справи.

Другий етап – з першої половини XX ст. Туристичний рух в цей період починає набирати силу, позитивно позначається на соціально-економічній ситуації багатьох країн. Туризм почали розглядати, як одну з найрентабельніших галузей господарства. Проводяться розробки регіональних схем розміщення зон туризму.

В Україні (тоді – Союз Радянських Соціалістичних Республік) першим досвідом, пов'язаним із розробкою широкомасштабних регіональних схем розвитку і розміщення курортів, зон відпочинку і туризму та проектів районного планування малоосвоєних курортно-рекреаційних районів, була Генеральна схема розміщення санаторно-оздоровчих закладів і перелік

лікувально- оздоровчих місцевостей Української РСР (Гіпромістобудування Держбуду УРСР, 1961 р.). З розвитком науки містобудівні схеми та концепції рекреаційних зон, зокрема туризму вдосконалюються.

Отже, містобудівні праці в галузі туризму з'явилися наприкінці ХІХ ст. Нині підходи щодо вивчення рекреаційних систем та туризму, зокрема, зазнали суттєвих змін. Але і сьогодні існують певні розбіжності у наукових поглядах, наприклад, щодо феномену туризму. Згідно твердження В. Стаускаса та науковців різних галузей науки – туризм є невідомою складовою рекреації. Але існує коло вчених які вважають, що туризм має існувати як самостійний феномен (А.Д. Буркат та С. Медлік, 1974р.; В.Шулик, 2001р.).

#### Список джерел

1. Панченко Т.Ф. Туристичне середовище: архіт., природа, інфраструктура [Монографія]/ Тамара Федорівна Панченко. – К: Логос, 2009. – 176с.
2. Покоłodна М. М. Рекреаційна географія: навч. посібник / М. М. Покоłodна; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х. : ХНАМГ, 2012. – 275 с.
3. Стаускас В.П. Градостроительная организация районов и центров отдыха / Владас Повило Стаускас. – Л: Стройиздат, 1977. – 164с.
4. Шулик В.В. Методичні проблеми формування регіональних рекреаційних систем (на прикладі Полтавської області): дис. кандидата архітектури: 18.00.01 / Василь Васильович Шулик. – Полтава, 2001. – 191с.
5. Ryan C. Recreational Tourism: Demand and Impacts / Chris Ryan. – Aspects of tourism: 11. – Clevedon: Cromwell Press, 2003. – 358р.
6. Williams S. Tourism: critical concepts in the social sciences / Stephen Williams. – London: Routledge, 2004. – 393р.

УДК 711.4

**Н. В. ЗАИЧЕНКО**, аспірантка

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени  
А. Н. Бекетова*

## **РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В НАЦИОНАЛЬНЫХ ПАРКАХ**

В настоящее время в Украине происходит осознание важности роли развития туризма на базе национальных парков, что связано с усилением природоохранных мероприятий в регионах. В США, Канаде, Германии,

Франции, Швеции, и других странах Европы экологический туризм в национальных парках — наиболее популярный вид внутреннего и международного туризма [1].

Экологический туризм понимается как активный, познавательный отдых людей, посещающих экологически чистые места, природные резервации, национальные парки и заповедники, или «туризм с мягким прикосновением к природе». Любой цивилизованный вид туризма обязательно должен носить черты «экологичности», не нарушать природного равновесия, а тем более не наносить разрушений природным и историко-культурным комплексам. Однако, для того чтобы вписываться в концепцию устойчивого развития территорий, экотуризм должен быть рентабельным и стать частью туристского бизнеса. Для этого необходимо расширить спектр мотиваций, чтобы «охватывать» людей, стремящихся к «дикому» отдыху на природе, включив их в организованные потоки туристов [2].

В отличие от других разновидностей туризма, экотуризм в национальных парках требует значительно меньших организационных затрат и капиталовложений в развитие инфраструктуры на начальном этапе. Экологический туризм обычно ориентирован на категорию туристов, сознательно стремящихся к менее комфортным, чем привычные, условиям жизни и потому не очень требовательных к уровню сервиса. Однако есть множество иных факторов, влияющих на «капитальность» инфраструктуры. Так, например, к ним относятся климатические условия, рельеф местности, особенности экологического состояния среды. Чем больше таких фактор, тем сложнее инфраструктура туристического объекта.

Но очевидно, что инфраструктура национального парка это не только гостевые дома, минигостиницы или «привальные остановки». Целесообразно развивать и расширять постоянно поддерживать сеть научно обоснованных и специально оборудованных экологических маршрутов или троп (пешеходных, конных, водных). Такие маршруты могут иметь разную продолжительность и степень трудности, но должны отражать индивидуальные особенности

ландшафтною структури кожного національного парку, з'єднувати найбільш характерні і привлекательні природні і історико-культурні об'єкти. В кожному національному парку цілеспрямовано розробити і обладнати ряд альтернативних спеціалізованих маршрутів, відвідування яких можна регулювати, зменшуючи надмірне навантаження на особливо популярних маршрутах, тимчасово закривати їх «на відпочинок», і пропонувати туристам інші маршрути за вибором. При цьому найбільш цікаві об'єкти, звичайно відвідувані туристами на екологічному маршруті, можуть бути з'єднані різними стежинами. Це сприяє виконанню природоохоронних функцій національних парків і підтримує їх стійке розвиток, а також формує туристсько – рекреаційний каркас, який сприятиме розвитку всього регіону.

#### Список літератури

1. Севаст'янов Д. В. Екологічний туризм в національних парках як основа їх збалансованого розвитку / Д. В. Севаст'янов // Туризм і регіональне розвиток: Зб. наук. тр. Вип. 2. - Смоленськ: Вид-во «Універсум», 2002.
2. Травкіна, М. Ю. Регульований туризм і відпочинок в національних парках Росії / М. Ю. Травкіна / Монографія. М.: Вид-во ЦОДП, 2002.

УДК 728.1

**Т. О. МУХА**, аспірант

*Полтавський національний технічний університет імені Юрія Кондратюка*

E-mail: tanya.mukha.85@mail.ru

## **ЗАКОНОМІРНОСТІ ФОРМУВАННЯ ПРОСТОРОВОЇ СТРУКТУРИ АГРОРЕКРЕАЦІЙНИХ ЕКОПОСЕЛЕНЬ**

Просторова структура агрорекреаційного екопоселення зумовлює просторове поєднання основних функцій (житло – виробництво – обслуговування – рекреація) з урахуванням різноманітних і стійких зовнішніх зв'язків. В структурі агрорекреаційного екопоселення в залежності від функціонального призначення окрім сільбищної та виробничої зони виділяють ще й рекреаційну.



Рекреаційна зона повинна розташовуватися в периферії сельбищної зони, або поряд, але не більше 1200 м. Територія повинна включати зону для проживання відвідувачів та зону проживання обслуговуючого персоналу, також зону громадського обслуговування. Безпосередньо виділяється зона регульованого ландшафту (агropарк, екопарк і т.д.) [2].

Просторова структура агрорекреаційних екопоселень в залежності від взаєморозташування функціональних зон може бути: лінійною, компактною і розчленованою (рис.1).

Основні типи планувальної структури	До реконструкції	Після реконструкції
<b>Лінійний</b> (с. Климове, с. Малий Перевіз)		
<b>Компактний</b> (с. Михайлики)		
<b>Розчленований</b> (с. Куйбишеве)		

**Умовні позначення:**

- |                        |                      |                        |
|------------------------|----------------------|------------------------|
| -сельбищна зона;       | -с/г виробнича зона; | -громадський центр;    |
| -рекреаційна забудова; | -водойма;            | -громадський підцентр; |
| -зелені насадження;    | -автодороги;         |                        |
|                        | -стадіон;            |                        |

Рис. 1 Типи планувальної структури агрорекреаційних екопоселень (на прикладі населених пунктів Шишацького району Полтавської області).

– Лінійний тип характеризується розташуванням всіх функціональних зон агрорекреаційних екопоселень в одному векторі.

– Компактний тип виникає при наявності поряд цінного природного ландшафту.

– Розчленований тип передбачає кілька сільських планувальних утворень, пов'язаних між собою транспортними лініями.

Вибір типу поселення залежить від умов навколишнього середовища, що дає змогу максимально ефективно використовувати територію.

#### Список джерел

1. Малков И. О. Планировочные структуры агрогородков и их классификация [Электронный ресурс]: журнал «Архитектура и строительство»/ И. О. Малков – Минск, 2007. – 80с. – Режим доступа до журн.: <http://ais.by/story/1312>

2. Кодин В.А. Архитектурно-планировочная организация агрорекреационных поселений (на примере лесостепной зоны Украины): дис. канд. арх-ри 18.00.04 / Кодин Владимир Алексеевич. – К., 1988. – 199с.

3. Роберт Гілман. Экодеревни и устойчивые поселения/ Роберт Гилман; [пер. з англ. В. Шестаков]. – С.-Петербург : фонд "Эковиль", 2000. – 67с.

4. Стаускас В.П. Градостроительный организация районов и центров отдыха / Стаускас В.П. – Л.: Стройиздат, Ленинградское отделение, 1977. – 164с.

УДК 72.01

**Р. В. ПРОКОПИШИН**, магистрант

*Московский архитектурный институт (Государственная академия)*

E-mail: art.sobranie@mail.ru

### **«НОВЫЕ МЕТОДЫ ПРОСВЕТИТЕЛЬСКОГО И ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПАМЯТНИКОВ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ НА ПРИМЕРЕ МУЗЕЯ-УСАДЬБЫ А.К.ТОЛСТОГО»**

Объектом исследования выступает единственно уцелевшая усадьба А.К. Толстого в селе Красный Рог Почепского района Брянской области, и туристско-рекреационный потенциал музея-усадьбы А.К.Толстого и его ближнего и дальнего окружения. Цель работы: разработка научной концепции

воссоздания усадьбы А.К.Толстого и ее туристско-рекреационного функционирования. Усадьба Красный Рог – единственная уцелевшая из всех имений А.К.Толстого, должна стать предметом особого внимания. В 2017 году будет отмечаться 200 летний юбилей со дня рождения писателя. При создании инновационного проекта развития усадьбы А.К. Толстого в основу исследования был положен комплексный анализ всех возможных источников знания об этом объекте, а также тщательное изучение опыта создания и использования уже существующих подобных музеефицированных литературных усадеб.

В результате исследования был решен ряд разнопрофильных задач:

- проанализировано нормативно-правовое обеспечение туристско-рекреационной деятельности на территории музея-усадьбы А.К.Толстого в селе Красный Рог и его ближнего окружения;

- предложены и обоснованы технология системного освоения туристско-рекреационных ресурсов посредством формирования сети локальных маршрутов, проходящих по территории музея-усадьбы А.К.Толстого и его ближнего и дальнего окружения, а также технология туристско-рекреационного освоения территории: создание народного парка, функционирующего на платформе инновационного частно-государственного партнерства или малого предпринимательства, осуществляющего свою деятельность в сфере использования природных и других ресурсов;

- разработаны на стадии предпроекта рекомендации по созданию историко-культурного заповедника «Красный рог» с музеем-заповедником «усадьба А.К. Толстого» и по организации и ведению экологического мониторинга биоресурсов на туристско-рекреационно осваиваемой территории музея-усадьбы А.К.Толстого в селе Красный Рог и его ближнего окружения;

- подготовлены предложения по воссозданию, реконструкции, реставрации парка и объектов музея-усадьбы с учетом его современного функционирования и по совершенствованию экспозиций музея-усадьбы, комплектования музейных фондов, условий их экспонирования и учету;

- даны рекомендации по воссозданию и регенерации мемориальных и имеющих историко-культурную ценность объектов села Красный Рог и по использованию в туристско-рекреационных целях его территорий, поселка Озаренный и слободы Заречье, входящих в границы ближнего окружения музея-усадьбы А.К.Толстого, и в зону регулирования застройки и хозяйственной деятельности утвержденной зоны охраны.

- предложен подход к формированию кадрового состава музея-усадьбы в полном диапазоне необходимых специалистов.

Подробный, «пошаговый» анализ проведенного исследования показывает, как в реальной ситуации каждой конкретной усадьбы развивается уже сложившаяся методология работы как с писательскими, так и иными, фрагментарно сохранившимися усадьбами и раскрывает способы превращения их в крупные региональные или федеральные (как в нашем случае) просветительские центры и туристско-рекреационные комплексы. Осмысление возможностей современного обновления исторически сложившейся усадьбы убеждает, что реализация программы ее возрождения, выполняемая в строгом соответствии с требованиями законодательства, требует объединения не только финансовых (инвестиционных) возможностей, но и профессиональных усилий, сосредоточенных на выполнении общей программы, т.е. ставших Общим делом для общества и государства.

## Іменний покажчик

1.	Аврамыч Ю.Ю	249
2.	Антонець М.О.	254
3.	Апатенко Т. Н.	76, 95, 97, 106
4.	Безлюбченко Е. С.	76, 95
5.	Бидюк Е.И.	151
6.	Быченко Л. А.	97
7.	Богданова Л.О.	265
8.	Бондарева А.Д.	203
9.	Бородай Д.С.	261
10.	Бородич М.М.	273
11.	Васильєв П.О.	276
12.	Вітченко Д.М.	266
13.	Волчок Ю.П.	119
14.	Воробьев А.Ю.	123
15.	Вотинов М.А.	258
16.	Гайко Ю. И.	64
17.	Говша Е.	106
18.	Голик Й.М.	198
19.	Гордиенко С. Н.	83
20.	Гребенник О.С.	165
21.	Громова И. И.	115
22.	Губина М. В.	78
23.	Гура Д.Н.	161
24.	Давыдов В.Н.	58
25.	Данилов С.В.	144
26.	Демидюк Ю. В.	167
27.	Дерябина О.А.	202
28.	Дмитренко А.Ю.	200
29.	Древаль И.В.	20, 190, 192, 194
30.	Дрёмова Л.В.	46
31.	Дубинский В.П.	128, 131, 134, 136, 203
32.	Дубровский Ю.В.	234
33.	Дудка О. М.	44
34.	Дудка С-Р. А.	51
35.	Евтушенко М.В.	68
36.	Єрещенко О.Г.	142
37.	Єрошкіна О. О.	207
38.	Железнякова И.Л.	99
39.	Жидкова Т. В.	81
40.	Жмурко Ю. В.	33, 151, 153
41.	Жовква О.І.	205
42.	Жукова О.С.	169

43.	Завальный А. В.	83, 86
44.	Заиченко Н. В.	278
45.	Захеди Шахаб	238
46.	Иванов И.С.	138
47.	Ивашко Ю.	184
48.	Ищенко Т. В.	89
49.	Камардаш С.И.	268
50.	Карпенко О. В.,	210
51.	Клёваный А.В.	171
53.	Козлов В.В.	210
54.	Коновалова Н.А.	208
55.	Коноплева Е.В.	123
56.	Конюк А.С.	220
57.	Коптева Г. Л.	35, 37
58.	Коровкина А.А.	163
59.	Кравченко К.С.	246
60.	Кривицкая А.С.	56
61.	Криворучко Н.И.	81, 155
62.	Крижановская Н. Я.	115,117, 249
64.	Кузнецова Я.Ю.	236
65.	Кузьменко Т. Ю.,	103
66.	Куцина I.A.	223
67.	Лагутина В.А.	101
68.	Левченко Д.Р.	196
69.	Лыкова Д. А.	136
70.	Линник И. Э.	64, 66
71.	Ли Шуань	240
72.	Логвиненко О.С.	270
73.	Лукьянович В. К.	229
74.	Лысых О. Ю.	256
75.	Лях В.М.	124
76.	Майстренко В.И.	61
77.	Манохин В. П.	225
78.	Мартышова Л. С.	39, 41
79.	Маслова В.С.	188
80.	Матвеев В.В.	173
81.	Милеска М.	186
82.	Мироненко В. П (Myronenko V.)	108, 110, 113, 186, 188
83.	Мисюра А.В.	86
84.	Мороз Н.В.	74
85.	Муха Т.О.	280
86.	Мухортов М. Л.	157
87.	Насиковская А.А.	158
88.	Наумова А.Л.	76
89.	Негай Г.А.	126
90.	Несух М.М.	198
91.	Никитченко Н. Ю.	192

92.	Новикова О.Н.	177
93.	Обідний О.Б.	179
94.	Осетрін М. М	210, 213, 214
95.	Осиченко Г.О	27
96.	Павлова Л.И.	216
97.	Панкеева А.Н.	74, 97, 106
98.	Перкова-Слипец Р.	81
99.	Полюх А. О.	247
100.	Пономарев В. В.	226
101.	Попова О.А.	147
102.	Посацький Б.С.	29
103.	Постернак И.М.	218
104.	Прокопишин Р.В.	282
105.	Рогальський Р.Б.	138
106.	Романенко А.Л.	91
107.	Саид Джафари Хагиги	131
108.	Семенов В.Т.	3, 72, 74
109.	Сергеева Є.В.	242
110.	Сергеев К.В.	175
111.	Сергеева А.В.	244
112.	Сергієнко К.І.	140
113.	Семикіна Т.І.	134
114.	Синій С. В.	66
115.	Сысоева В.В.	49
116.	Сычѐв И.С.	216
117.	Смирнова О.В.	149
118.	Соловьева О.С.	31
119.	Сосипатров А. М.	83
120.	Суфранова М.В.	181
121.	Тарасюк В.П.	214
122.	Топорков В.Г.	140
123.	Торкатюк В. І.,	68
124.	Тризна А.Л.	37
125.	Удовиченко О.С.	8, 70
126.	Усачева Е.Ю.	251
127.	Хахалина А.С.	194
128.	Хлапони́на А.О.	117
129.	Цурикова Е.А.	113
130.	Чепурна С. М.	81
131.	Чернов Д.О.	60
132.	Черноносова Т.А.	86, 93
133.	Чесноков Г.А.	263

134.	<b>Шахалова А. С.</b>	153
135.	<b>Швецъ Л. М.</b>	231
136.	<b>Шубович С. А.</b>	13, 25, 196
137.	<b>Шумакова В. Р.</b>	110
138	<b>Штомпель Н.Э.</b>	72
139	<b>Shevchenko Lyudmila</b>	252



## ЗМІСТ

### ПЛЕНАРНІ ДОПОВІДІ

3

**Семенов В. Т.** Стратегии жизнедеятельности городов – опыт обновленного развития ..... 3

**Удовіченко О. С.** Стратегія організації і розвитку промислових територій м. харкова за внесенням змін до генерального плану в 2013р. 8

**Шубович С. О.** Гуманитарный контекст архитектуры..... 13

**Древаль І. В.** Безбарьерная архитектурная среда в контексте международной интеграции ..... 20

### ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

25

#### СЕКЦІЯ № 1

25

#### *Гуманітарні аспекти функціонування та розвитку містобудівних об'єктів в умовах міжнародної інтеграції*

**Шубович С. А.** Игровая структура как гуманитарный критерий градостроительной композиции..... 25

**Осиченко Г. О.** Існуючі парадигми в дослідженнях естетичних якостей міського середовища..... 27

**Посацький Б. С.** Урбаністичні концепції розвитку міського культурного простору (на прикладі Львова) ..... 29

**Соловьева О. С.** Пространственный дизайн как предпосылка устойчивого развития структуры города ..... 31

**Жмурко Ю. В.** Проблема «интересного» в современной городской среде ..... 33

**Коптева Г. Л.** Композиционная роль пространственных границ градостроительных объектов в условиях международной интеграции ... 35

**Коптева Г. Л., Тризна А. Л.** Формирование драматургии городской среды ..... 37

**Мартышова Л. С.** Проблема смысла в ландшафтно-архитектурной композиции силуэта современного города ..... 39

**Мартышова Л. С., Стойкова Д.** Семантические особенности формирования архитектурного образа современного города ..... 41

**Дудка О. М.** Розвиток формотворення як основний зміст конкурсної діяльності ..... 44

**Дрёмова Л. В.** Процесс постоянного самопознания человека через феномен города ..... 46

**Сысоева В. В.** Визуально-смысловое содержание категории «архитектурный ландшафт» ..... 49

**Дудка С-Р. А.** Аспекты влияния предметно-пространственной среды на человека ..... 51

**Кривицкая А. С.** Философский контекст формирования устойчивой архитектурной среды ..... 58

**Давыдов В. Н.** «Новый урбанизм» в XXI веке ..... 60

**Чернов Д. О.** Живопись на фасаде как прием формирования «второй

реальности» городской среды .....	60
<b>Майстренко В.И.</b> Актуализация проблемы информативности исторической архитектурной среды в современном городе .....	61

**СЕКЦИЯ № 2** 64

**Стратегічні плани розвитку міст та регіонів – гарантії їх сталого розвитку**

<b>Линник И. Э., Гайко Ю. И.</b> Интеграция инновационного потенциала в сфере городской инженерной инфраструктуры как фактор стратегического развития региона .....	64
<b>Линник І. Е., Синій С. В.</b> Викиди шкідливих речовин на виробничих базах дорожнього господарства .....	66
<b>Торкатюк В. І., Евтушенко М. В.</b> Раціональне землекористування як запорука забезпечення сталого розвитку регіонів.....	68
<b>Удовиченко О. С.</b> Використання промислових територій м. Харкова за внесенням змін до генерального плану в 2013р. ....	70
<b>Семенов В. Т., Штомпель Н.Э.</b> Основные стратегические направления развития Харькова .....	72
<b>Семенов В. Т., Мороз Н. В., Панкеева А. Н.</b> Инверсия садовых домиков в коттеджные поселки.....	74
<b>Безлюбченко Е. С., Апатенко Т. Н., Наумова А.Л.</b> Экогород — современное воплощение технологий будущего.....	76
<b>Губина М. В.</b> Социальный аспект градостроительного проектирования, как критерий самоидентификации украинского общества.....	78
<b>Петкова- Слипец Р. д-р інж., Жидкова Т. В., Чепурна С. М.</b> Утворення зони туристичної активності діяльності в межах історичного ареалу міста Харкова .....	81
<b>Завальний А. В., Гордиенко С. Н., Сосипатров А. М.</b> Совершенствование улично-дорожной сети и обеспечение безопасности дорожного движения (расширение использования вело- и электротранспорта нового поколения) .....	83
<b>Завальний А.В., Черносова Т.А., Мисюра А.В.</b> Особенности организации бизнес-парков в крупнейших городах .....	86
<b>Ищенко Т. В.</b> Туризм, как одно из направлений стратегического развития городов и регионов – гарантии их устойчивого развития .....	89
<b>Криворучко Н. И., Романенко А. Л.</b> Джентрификация промышленных прибрежных территорий как метод устойчивого развития .....	91
<b>Черносова Т.А.</b> Альтернативные источники теплоснабжения .....	93
<b>Апатенко Т. Н., Безлюбченко Е. С.</b> Проблемы и задачи реконструкции жилой застройки в пределах исторического ареала мегаполисов .....	95
<b>Апатенко Т. Н., Быченко Л. А., Панкеева А. Н.</b> Агломерация – приоритетные направления совершенствования территориально-пространственного и административного реформирования Украины .....	97

<b>Железнякова И. Л.</b> Кластеры – движущая сила организации эффективной интерагломерации .....	99
<b>Лагутина В. А.</b> Формирование жилой структуры городов средиземноморья (на примере греции) с учетом влияющих факторов ....	101
<b>Кузьменко Т. Ю.</b> Функціональна трансформація виробничих зон приміських сільських поселень як стратегія їх сталого розвитку .....	103
<b>Говша Е. Апатенко Т. Н., Панкеева А. Н.</b> Границы городских агломераций .....	106

### **СЕКЦИЯ № 3**

#### **Перспективи розвитку сучасної архітектурної теорії і практики** 108

<b>Мироненко В.</b> Условия формирования архитектурной среды студенческих кампусов .....	108
<b>Мироненко В. П., Шумакова В. Р.</b> Современные жилые комплексы .....	110
<b>Мироненко В. П., Цурикова Е.А.</b> Параметрический подход как метод проектирования городской инфраструктуры .....	113
<b>Крижановская Н. Я., Громова И. И.</b> Инфраструктура низкоуглеродного города и специфика его формирования .....	115
<b>Крижановская Н. Я., Хлапонина А.О.</b> Типологическая характеристика экоориентированой архитектуры жилых комплексов .	117
<b>Волчок Ю. П.</b> Новый музей Акрополя и амфитеатр Дионисия в Афинах: укорененность современности в историческом городе по концепции архитектора Бернара Чуми .....	119
<b>Воробьев А. Ю.</b> Методика междисциплинарных исследований: театральнй спектакль как модель городского пространства .....	121
<b>Коноплева Е. В.</b> Формирование новой парадигмы архитектурного образования во вхутемасе и Баухаузе .....	123
<b>Лях В. М.</b> Особенности развития малых городов .....	124
<b>Негай Г. А.</b> Інформаційна гармонізація архітектурної форми.....	126
<b>Дубинский В. П.</b> Концепция устойчивого развития архитектуры как следствие глобальных экологических кризисов .....	128
<b>Дубинский В., Саид Джафари Хагиги</b> Экологическая эстетика архитектуры - идеология нового типа .....	131
<b>Дубинський В. П., Семикіна Т.І.</b> Характеристика структури інтерактивного середовища сучасного міст .....	134
<b>Дубинский В. П., Лыкова Д. А.</b> Архитектурно-градостроительные принципы формирования инновационных технологических парков ....	136
<b>Иванов И. Є., Рогальський Р. Б.</b> Проблемы транспортного обслуживания современных міст.....	138
<b>Топорков В. Г., Сергієнко К. І.</b> Образно-композиційні особливості будівель банків .....	140
<b>Єрещенко О. Г.</b> Пошук засобів вираження національної ідентичності в інтер'єрі закладів культури в умовах сучасної глобалізації .....	142

<b>Данилов С. В.</b> Smart технологии как фактор формирования инновационной архитектуры .....	144
<b>Попова О. А.</b> Специфика формирования лофта в городской среде .....	147
<b>Смирнова О. В.</b> Особенности инновационного формирования жилых и общественных зданий в городской среде .....	149
<b>Бидюк Е. И., Жмурко Ю. В.</b> Принципы нейтрализации гомогенных и агрессивных полей в архитектуре .....	151
<b>Шахалова А. С., Жмурко Ю. В.</b> Влияние экотехнологий на формирование новых архитектурных форм .....	153
<b>Криворучко Н. И.</b> Методологические основы архитектурного проектирования в условиях евроинтеграции .....	155
<b>Мухортов М. Л.</b> Архологічні ідеї в урбаністиці початку ХХІ століття ...	157
<b>Насиковская А. А.</b> Особенности понятия «интерактивная среда» .....	158
<b>Гура Д. Н.</b> Композиционные приемы организации внутреннего пространства многофункциональных комплексов .....	161
<b>Коровкина А. А.</b> Архитектурные новации и современные технологии ...	163
<b>Гребенник О. С.</b> Арт-пространство как феномен архитектурной среды	165
<b>Демидюк Ю. В.</b> Адаптивная архитектура: приемы трансформации .....	167
<b>Жукова О. С.</b> Современные тенденции формирования архитектурной среды крупных городов .....	169
<b>Клёваный А. В.</b> Новые подходы к формообразованию в архитектуре конца ХХ – начала ХХІ ст. ....	171
<b>Матвеев В. В.</b> Новітні розробки в архітектурному середовищі реабілітаційних центрів для сліпих та слабозорих людей .....	173
<b>Сергеев К. В.</b> Интеграционные факторы формирования архитектуры автоцентров .....	175
<b>Новикова О. С.</b> Современные градостроительные тенденции формирования экоархитектуры .....	177
<b>Обідний О. М.</b> Питання перспективного функціонування сільської малокомплектної школи на прикладі окремих районів полтавської та Харківської областей .....	179
<b>Суфранова М. В.</b> Опыт проектирования всемирных выставочных комплексов .....	181

#### СЕКЦИЯ № 4

<b>Проблеми реконструкції міст та збереження архітектурної спадщини в контексті міжнародної інтеграції</b> .....	184
--	-----

<b>Ивашко Ю.</b> Международный опыт приспособления объектов модерна	184
<b>Milecka M., Myronenko V.</b> Современные проблемы городской среды ....	186
<b>Мироненко В. П., Маслова В. С., Мироненко О. В.</b> Проблемы утилизации твердых бытовых отходов в современном городе .....	188
<b>Древаль И. В.</b> Перспективы развития железнодорожных вокзальных комплексов в условиях международной интеграции .....	190

<i>Древаль И. В., Никитченко Н. Ю.</i> К вопросу реконструкции исторических кварталов в контексте процессов международной интеграции .....	192
<i>Древаль И. В., Хахалина А. С.</i> Формирование безбарьерной архитектурной среды в контексте процессов международной интеграции .....	194
<i>Шубович С. А., Левченко Д. Р.</i> Принципы формирования студенческих центров нового типа в современной градостроительной структуре .....	196
<i>Голик Й. М., Несух М. М.</i> Формування громадських центрів малих міст, які сформувалися на прирічкових територіях Закарпаття .....	198
<i>Дмитренко А. Ю.</i> Планування розвитку міст в умовах перспективної депопуляції .....	200
<i>Дерябина О. А.</i> Развитие идей конструктивизма в архитектуре харьковских клубов .....	202
<i>Дубинский В. П., Бондарева А. Д.</i> Дизайн городской среды как средство формирования архитектурного облика исторического центра современного города .....	203
<i>Жовква О. І.</i> Реконструкція і пристосування об'єктів архітектури під духовні навчальні заклади (ДНЗ) в умовах сьогодення .....	205
<i>Єрошкіна О. О.</i> Проблеми збереження й відновлення сакральної архітектурної спадщини у вдосконаленні архітектурного середовища історичної частини найбільшого міста (на прикладі Харкова) .....	207
<i>Коновалова Н.А.</i> Один из аспектов реконструкции исторических городов в Китае .....	208
<i>Козлов В.В., Осетрін М. М.</i> Оптимізація циклів світлофорного регулювання на прикладі району поділ міста Київ .....	210
<i>Осетрін М. М., Карпенко О. В.</i> Методи оцінки економічної ефективності як критерій обґрунтування інженерно-планувального рішення перетину міських магістралей в різних рівнях .....	212
<i>Осетрін М. М., Тарасюк В. П.</i> Оцінка впливу режиму руху транспортного потоку на енерговитрати в межах перетинів міських магістралей у різних рівнях .....	214
<i>Павлова Л. И., Сычѳв И. С.</i> Формы развития исторически сложившегося города как центра мегаполиса .....	216
<i>Постернак И. М.</i> Реконструкция жилых зданий исторической застройки города одессы в контексте международной интеграции .....	218
<i>Конюк А. Є.</i> Особливості енергоекономічних та нергоефективних планувальних рішень у житловій забудові міст .....	220
<i>Куцина І. А.</i> Реконструкція транспортної мережі Закарпаття в умовах міжнародної інтеграції .....	223
<i>Манохин В. П.</i> Использование опыта мастеров харьковской архитектурной школы в ходе реконструкции исторической застройки Харькова .....	225
<i>Пономарев В. В.</i> Городские скоростные автодороги - основа коренной	

реконструкции крупнейших украинских городов .....	226
<i>Лукьянович В. К.</i> Творческое наследие в.г. Шухова в Украине .....	229
.....	
<i>Швец Л. М.</i> Зовнішні залізничні комунікації у міжнародній інтеграції малих та середніх міст .....	232
<i>Дубровский Ю.В.</i> Многофункциональное городское пространство: вокзал .....	234
<i>Кузнєцова Я. Ю.</i> Передумови виникнення екологічних будівель на прикладі залізничних вокзальних комплексів .....	236
<i>Захеда Шахаб</i> Проблемы выявления своеобразия персидской исламской архитектурной школы в мировом наследии архитектуры ислама .....	238
<i>Ли Шуань</i> Проблемы приспособления наследия югендстиля в Циндао .....	240
<i>Сергеєва Є В.</i> Историчний контекст формування міських структур .....	242
<i>Сергеева А. В.</i> Архитектурно-градостроительная регенерация приречной территории как городской ресурс .....	244
<i>Кравченко К. С.</i> Аналіз техніко-економічних показників сучасної житлової забудови (на прикладі кварталів міста Києва) .....	246
<i>Полюх А. О.</i> Методика обґрунтування інженерно-планувального рішення перетину магістралей в різних рівнях .....	247

#### СЕКЦИЯ № 5

<i>Проблеми ландшафтної архітектури та ландшафтного будівництва в умовах міжнародної інтеграції</i> .....	249
<i>Крижановская Н. Я., Аврамыч Ю. Ю.</i> Специфика формирования архитектурно-ландшафтной среды города на основе ноосферного подхода .....	249
<i>Усачева Е. Ю.</i> Принципы реабилитации малых парков .....	251
<i>Shevchenko Lyudmila</i> The boulevard circles in the european practice .....	252
<i>Антонець М. О.</i> Розв'язання задач по благоустрою архітектурного середовища вздовж екскурсійних маршрутів .....	254
<i>Лысых О. Ю.</i> Этно-художественные традиции формирования ландшафтных объектов в условиях глобализации .....	256

#### СЕКЦИЯ № 6

<i>Формування рекреаційно-туристичних об'єктів в умовах міжнародної інтеграції</i> .....	258
<i>Вотинов М. А.</i> Формирование туристических комплексов как Объектов гуманизации городской среды в Украине .....	258
<i>Бородай Д. С.</i> Методика розрахунку місткості готелів туристичного призначення .....	261

<b>Чесноков Г.А.</b> Туристско-рекреационные особые экономические зоны федерального и регионального уровня .....	263
<b>Богданова Л.О.</b> Креативні туристичні об'єкти, як засіб формування мобільної рекреації .....	265
<b>Вітченко Д. М.</b> Формування туристично-рекреаційних комплексів на базі пам'яток археології в умовах міжнародної інтеграції .....	266
<b>Камардаш С. И.</b> К вопросу территориально - планировочной организации международного туризма в Украине .....	268
<b>Логвиненко О. С.</b> Кластер як система управління рекреаційною системою малого міста (на прикладі Полтавської області) .....	270
<b>Бородич М. М.</b> Стосовно моделювання системи рекреації та туризму рівня району .....	273
<b>Васильєв П. О.</b> Процес становлення туризму в контексті містобудування .....	276
<b>Заиченко Н. В.</b> Региональные особенности развития туристической инфраструктуры в национальных парках .....	278
<b>Муха Т.О.</b> Закономірності формування просторової структури агрорекреаційних екопоселень .....	280
<b>Прокопишин Р. В.</b> Новые методы просветительского и туристско-рекреационного использования памятников историко-культурного наследия на примере музея-усадьбы А.К.Толстого» .....	282
<b>Іменний покажчик</b> .....	285

Наукове видання

МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

**СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ АРХІТЕКТУРИ І  
МІСТОБУДУВАННЯ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ  
ІНТЕГРАЦІЇ**

**ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ**

**27-28 листопада 2014 р.**

Посвідчення УкрІНТЕІ №

Відповідальний за випуск І.В. Древаль

Матеріали друкуються в авторській редакції

Підп. До друку  
Друк на ризографі  
Зам №

Формат 60x84/16  
Ум. друк. арк. 4.4  
Тираж 100 пр.

Видавець і виготовлювач:

Харківська національна академія міського господарства,  
вул. Революції, 12, Харків, 61002

Електронна адреса: [rectorat@ksame.kharkov.ua](mailto:rectorat@ksame.kharkov.ua)

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи:

ДК № 4064 від 12.05.2011 р.

ХНАМГ 61002, Харків, вул. Революції, 12