

одновременно могут быть использованы как сиденья скамеек. Экраны, служащие для ветро- и шумозащиты, часто одновременно становятся опорами для вьющихся растений или декоративными стенками. Среди наиболее важных функций можно отметить рекреационные, культурно-бытовые, транспортные, визуально-коммуникационные.

Таким образом, назрела необходимость дополнить существующие разработки по проблематике малых архитектурных форм новыми классификациями, позволяющими соотнести качественные характеристики последних с требованиями конкретной исторической среды. Такой подход существенно облегчит поиск правильных решений дизайнера малых элементов в условиях исторической застройки города.

Получено 09.08.2001

УДК 711.455(2)"32"

О.В.ГАЛИЧ

Крымская академия природоохранного и курортного строительства, г.Симферополь

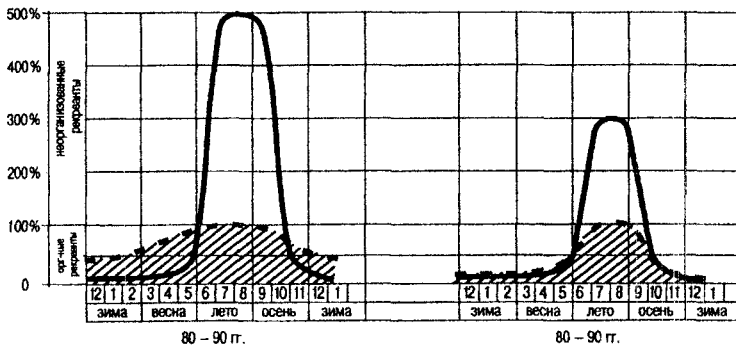
ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ЗАГРУЗКИ САНАТОРНО-КУРОРТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ И ОРГАНИЗАЦИИ СЕЗОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОТДЫХАЮЩИХ В КРЫМУ

Рассматриваются особенности загрузки санаторно-курортных учреждений в зависимости от их обустроенности и изменения экономической ситуации в регионе. Определяется группа мобильных сезонных объектов обслуживания как наиболее перспективный слой для реорганизации архитектурно-пространственной среды курортов. Выявлены основные особенности организации сезонного культурно-бытового обслуживания в курортных зонах Крыма.

Летний отдых у моря, зимний в горах и т.п. почти всегда сопряжен с сезонностью и цикличностью использования учреждений данного профиля по периодам года. Особый режим эксплуатации зданий и оборудования, неравномерная занятость обслуживающего персонала предъявляют особые требования к формированию инфраструктуры региона. В условиях плановой экономики удавалось избежать резких колебаний в загрузке крымских здравниц путем приближения комфортности зимнего отдыха к летнему и распространения системы льгот на путевки в периоды межсезонья. По обследованиям, проведенным КрымНИИпроектком в 1985г. [1], эффективность работы курортных учреждений зависела прежде всего от их обустроенности. Наименее комфортная группа сезонных учреждений отдыха заполнялась в последний месяц весны и заканчивала свою работу в сентябре. Высококомфортные дома и пансионаты без лечебно-плавательных бассейнов не функционировали только в январе, однако их полная загрузка на-

блюдалась в летние месяцы. Наиболее эффективной была работа высококомфортных санаторных учреждений с лечебно-плавательными бассейнами, загрузка которых даже в зимние месяцы была не ниже 90% [1].

Перестройка экономики и переход на рыночные отношения в нашей стране радикально изменили эту ситуацию. Данные по загрузке крымских курортов (рисунок) показывают, что даже высококомфортные, по меркам советского времени, учреждения вынуждены приостанавливать свою деятельность в периоды межсезонья. Зимой и большую часть осенне-весеннего периодов в целом по региону устанавливается "мертвый сезон" [2].



Динамика рекреационных потоков на курорты Крыма

Сформировавшаяся в советский период рекреационная инфраструктура в новых условиях нерентабельна и малоэффективна. Она слишком расточительна в периоды межсезонья, обладает недостаточной функциональной и пространственной динамичностью.

На сегодня нет научно разработанных долгосрочных программ по реорганизации архитектурно-пространственной среды курортов и их адаптации к новым условиям. Формирование мобильной среды для обслуживания отдыхающих в основном имеет стихийный характер и диктуется сиюминутными потребностями.

Предметно-пространственное наполнение города авторы работы "Эстетические ценности предметно-пространственной среды" [3] подразделяют на четыре слоя с точки зрения "относительности стабильности бытия". Первый слой — каркас, которым закреплены основные топологические характеристики системы; второй слой — это городская ткань, складывающаяся из "обычной" застройки; третий, проходящий

через более быстрые изменения слой – это "городской дизайн", обеспечивающий осуществление конкретных жизненных процессов; чет-вертый, самый мобильный во времени и наиболее изменчивый слой – это визуализированная или текстовая оперативная информация, связанная с конкретной "зlobой дня". Исходя из этой классификации, наиболее реальной на сегодня представляется реорганизация наиболее мобильных слоев.

Обследования архитектуры мобильных объектов обслуживания в Крыму показали, что для них характерно широкое развертывание сезонного объема и резкое сокращение, а иногда и полное сворачивание мощностей в периоды межсезонья. Следствием этого является применение быстровозводимых и нетрудоемких конструкций из легких, недорогостоящих материалов, которые дают возможность консервации или полного демонтажа объекта обслуживания в межсезонье, его передислокации и дальнейшего использования в последующие курортные сезоны.

Кроме того, прослеживается тенденция максимального приближения учреждений обслуживания к потребителю, к местам наибольшего скопления отдыхающих. Для курортных городов Крыма это, как правило, приморские набережные, железнодорожные и морские вокзалы, автобусные и троллейбусные станции. С одной стороны, это повышает качественный уровень обслуживания, уменьшая затраты времени потребителя на получение того или иного вида услуг, а с другой – снижает комфортность рекреационной среды, поскольку размещение этих объектов происходит с нарушением норм на территориях, изначально предусмотренных под иное функциональное назначение.

Особенностью мобильных сезонных учреждений сферы обслуживания является примитивность функциональных процессов и, как следствие, упрощение функционально-планировочных решений объектов. Соображения экономии, сезонности функционирования объекта и необходимости его передислокации вынуждают частного предпринимателя организовывать рабочий процесс на малых площадях, с минимальным набором помещений и количеством обслуживающего персонала. Нормативы для проектирования полноценной и рациональной работы подобных учреждений не выработаны, качество проектной проработки сезонных объектов сети культурно-бытового обслуживания находится на низком уровне. Это приводит к несоблюдению санитарно-гигиенических норм, созданию дискомфортных условий как для посетителей, так и для обслуживающего персонала.

Таким образом, основными особенностями организации сезонного культурно-бытового обслуживания в курортных зонах Крыма мож-

но считать преобладание частного бизнеса в отрасли; широкое разветвление рекреационных мощностей сезонного характера и радикальное сокращение их в период межсезонья; приоритетное использование легких, недорогостоящих материалов и быстровозводимых сборно-разборных и трансформируемых конструкций; упрощение функциональных процессов и архитектурно-планировочных решений; стремление максимально приблизиться к потребителю.

1. Разработка территориальной схемы размещения облегченных комплексов сезонного использования для отдыха и туризма неорганизованных отдыхающих с выдачей архитектурно-планировочных решений структурных отдельных комплексов для ЮБК, ЮВБК, ЗБК, АПК на базе действующих или вновь проектируемых комплексов. В.С.Кукунаев, В.Я.Ковалев, Ю.П.Анисимов / Научный отчет Н-15-56. – Симферополь: КрымНИИпроект, 1985. – С. 104.

2. Слепокуров А.С., Ефимов С.А., Пастушок С.М., Русяев В.Ф. Инновационная деятельность в Крыму: перспективы развития // Приложение к сборнику "Вопросы развития Крыма". – Симферополь: Таврия, 1998. – С. 29.

3. Эстетические ценности предметно-пространственной среды. Под ред. Иконникова А.В. / Всесоюзный научно-исследовательский институт технической эстетики. – М.: Стройиздат, 1990. – С. 242.

Получено 29.08.2001

УДК 72.03

И.В.ДРЕВАЛЬ

Харьковская государственная академия городского хозяйства

МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СТРУКТУРНО-КОМПОЗИЦИОННОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-АВТОБУСНЫХ ВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Рассматривается вопрос о повышении эффективности проектирования объединенных железнодорожно-автобусных вокзальных комплексов (ОВК) как важных структурно-функциональных элементов транспортно-планировочного каркаса городов и систем населенных мест в условиях динамичного развития урбанизированной среды. Предлагается метод структурно-композиционного моделирования ОВК, направленный на построение основания для эффективных композиционных поисков с помощью упрощенной теоретической модели структурно-композиционной организации объекта в заданных градостроительных условиях.

Объединенные железнодорожно-автобусные вокзальные комплексы являются важными структурно-функциональными и активными градоформирующими элементами транспортно-планировочного каркаса городов и систем населенных мест (СНМ). В Украине и за рубежом ОВК функционируют во многих городах [1].

Развитие урбанизированной среды влечет за собой неизбежные трансформации функционально-пространственной организации сложившихся вокзальных комплексов. Возникают вопросы эффективно-