

- 3.Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы. – М.: Стройиздат, 1981. – 152 с.
 - 4.Гольц Г.А. Транспорт и расселение. – М.: Наука, 1981. – 248 с.
 - 5.Максименко Н.В. Объединенные общественно-транспортные комплексы. – М.: ЦНТИ по гражданскому стр-ву и арх-ре, 1968. – 80 с.
 - 6.Марков Е.М., Бутузова В.П. Малые города. – М.: Стройиздат, 1985. – 238 с.
 - 7.Лотухина В.Н., Водзинский Е.Е., Топалаев В.В. Развитие малых городов УССР. – К.: Будівельник, 1988. – 105 с.
 - 8.Правдин Н.П., Рябуха Л.С., Лукашев В.И. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. – М.: Транспорт, 1990. – 246 с.
 - 9.Фомин И.А. Город в системе населенных мест. – К.: Будівельник, 1986. – 111 с.
- Получено 14.03.2008*

УДК 72

Е.Ю.УСАЧЕВА

Харьковская национальная академия городского хозяйства

АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ РЕКРЕАЦИОННОЙ СРЕДЫ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ ДЕТСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ГОРОДАХ УКРАИНЫ

Приводятся результаты натурного обследования детских железных дорог в городах Украины и характеристика их планировочной структуры и градостроительного размещения в городской среде. Даны рекомендации по совершенствованию формирования рекреационной среды в зоне влияния детских железных дорог.

В Украине фактически разрушена инфраструктура организации отдыха детей в природной среде из-за отсутствия госбюджетного финансирования этих объектов. Перестали функционировать лучшие детские парки в Сумах, Харькове, Симферополе и других городах, что значительно ухудшило показатели рекреационного качества городской среды. В современных условиях необходима разработка новой концепции организации отдыха детей в городах Украины с учетом особенностей их эксплуатации в условиях рыночной экономики.

Необходим творческий поиск инновационной структуры рекреации в городской среде, модернизация и реструктуризация существующих объектов отдыха для детей с максимальным сохранением существующего рекреационного потенциала в городах Украины. Из функционирующих объектов отдыха в городах Украины наибольшим рекреационным потенциалом обладают детские железные дороги. Их ведомственная принадлежность позволяет им успешно функционировать в условиях рыночной экономики, однако и они находятся в сложных условиях из-за недостаточного внимания городских властей и отсутствия должного финансирования.

Необходим анализ их деятельности с поиском приемов дальней-

шего совершенствования и развития на основе научно разработанных методических рекомендаций с учетом региональных, архитектурно-ландшафтных особенностей их формирования и характера градостроительного размещения. Анализ научных работ свидетельствует о том, что данной проблеме не уделяется должного внимания, многие работы устарели [1]. В большинстве работ превалирует ландшафтный и социально-педагогический аспект объектов рекреации для детей [2, 3].

Цель данного исследования – определить направления совершенствования формирования рекреационной среды в зоне влияния детских железных дорог в городах Украины. Исходя из поставленной цели были определены следующие задачи исследования:

1. Выявить особенности градостроительного размещения детских железных дорог в городах Украины и их планировочную структуру.
2. Определить архитектурно-ландшафтные особенности формирования рекреационной среды в зоне влияния детских железных дорог и выявить приоритетные направления совершенствования их деятельности.

Как показывает выполненный натурный анализ, сегодня в Украине функционирует девять детских железных дорог с разнообразным градостроительным размещением в городской среде (рисунок). Компактное градостроительное размещение имеет Малая Львовская железная дорога в г.Ужгороде, основной маршрут которой проходит вдоль р.Уж по территории Ботанического сада и заканчивается в городском парке. Она функционирует с 1947 г. Длина маршрута составляет 1,2 км и включает две станции: Парк и Пионерская.

Львовская детская железная дорога также расположена в природной среде и функционирует с 1951 г. Она находится в Стрыйском парке и имеет две станции: Солнечная и Парковая. Общая протяженность маршрута 1,2 км. Подвижной состав включает два тепловоза и четыре пассажирских вагона. В 1976 г. в связи с реконструкцией Стрыйской улицы была ликвидирована станция «Детский городок», что значительно ухудшило ее эксплуатационные и рекреационные характеристики. Детская дорога имеет четкий режим эксплуатации – в мае и сентябре – по воскресеньям, в июне-августе – по средам, четвергам и воскресеньям. В целом детская железная дорога имеет линейную планировочную структуру с природной средой Стрыйского парка, в которую следует включить рекреационные зоны для развлечения детей и улучшить ее эстетические и функциональные характеристики.

Некоторые детские железные дороги имеют маршрут вдоль реки или озера с интересными ландшафтными пейзажными картинами. На-

пример, маршрут детской железной дороги в г.Ровно проходит вдоль р.Устье и имеет протяженность 2,5 км с двумя станциями: Партизанская и Озерная. Конечная станция расположена на берегу озера Басов Кут. Ровенская детская железная дорога, функционирующая с 1949 г., расположена в центре города в природной среде. Эксплуатационный сезон – с начала мая по конец августа. В этот период движение поездов осуществляется по субботам, воскресеньям и праздничным дням.

Маршрут Луцкой детской железной дороги также проходит вдоль р.Сапалаевки, включает две станции: Пионерская и Молодогвардейская. Длина маршрута – 1,5 км. Малая Луцкая железная дорога функционирует с 1952 г., расположена в центре города. Необходима реконструкция маршрута как Ровенской, так и Луцкой детской железной дороги с включением в их структуры развлекательных тематических комплексов, что значительно повысит их эксплуатационные и эстетические характеристики.

Некоторые детские железные дороги имеют хорошее специализированное оборудование и необходимые постройки. Например, подвижной состав Донецкой детской железной дороги включает два тепловоза и семь пассажирских вагонов, а также две станции. На обеих станциях расположены хорошо оборудованные здания вокзалов с управлением дороги и учебными классами, в которых осуществляется профориентационная работа со школьниками. Эта работа успешно ведется на протяжении многих лет. Малая Донецкая железная дорога функционирует с 1972 г., расположена в городском парке, имеет линейную планировочную структуру общей протяженностью 2,1 км, с неплохими пейзажными ландшафтными видовыми картинками по ходу движения пассажирского состава, но ее эстетико-развлекательные характеристики также следует улучшить. Хорошие эстетические характеристики имела Малая Сталинская (ныне Приднепровская) детская железная дорога, функционирующая с 1936 г. Она расположена в парке им.Глобы (Чкаловский парк), включает две станции: Комсомольская и Пионерская. По своим эстетико-рекреационным характеристикам она превосходила первую Детскую железную дорогу в Тбилиси. Малая Приднепровская имеет компактную планировочную структуру с органичной связью с природной средой. Главный маршрут кольцом окружает пруд и площадку аттракционов. Особое разнообразие в восприятие элементов прилегающей среды вносят два тоннеля. Однако варварское отношение к детской железной дороге демонстрируют городские власти. Вначале 90-х годов XX ст. было разрушено здание депо, а один из паровозов ЮП-4-95 продан украинской туристической

фирме «Джерело» для организации ретро-туров. Такой подход недопустим к объектам детского отдыха в городах Украины.

Планировочная структура маршрута Малой Юго-Западной железной дороги в г. Киеве также достаточно компактная в виде кольца с природной парковой средой внутри. Малая Юго-Западная железная дорога функционирует с 1953 г. Протяженность дороги – 3,8 км. Расположена в ПКиО «Сырецкий» и включает три станции: Пионерская, Яблонька, Вишенка. В планировочную структуру входит виадук высотой 19,6 и длиной 100 м. Подвижной состав имеет два тепловоза и четыре вагона.

Следует отметить, что некоторые детские железные дороги не совсем удачно расположены в городской среде. Например, детская железная дорога в г.Запорожье расположена в дискомфортной среде, поскольку находится в промышленной зоне города в районе железнодорожной станции рядом с территорией Запорожского автозавода, что значительно ухудшает ее эстетические характеристики. Малая Приднепровская железная дорога им.П.Р.Поповича функционирует с 1972 г., имеет достаточную протяженность – 8,6 км, имеет одну станцию и семь пассажирских платформ. Подвижной состав – три тепловоза и два пассажирских вагона. Достоинством ее планировочной структуры является компактная трассировка маршрута в виде кольца с гребным каналом и пляжами по его берегам. В 90-х годах был построен тоннель, который разнообразил маршрут. Рекреационную среду обогатил созданный на станции Октябрьской живой уголок, по сути представляющий собой минизоопарк (с медведем, тигром, экзотическими птицами). Минизоопарк пользуется большой популярностью у жителей города, в связи с этим значительно повысилась посещаемость детской железной дороги и ее эстетико-воспитательные характеристики.

В целом, детские железные дороги пользуются большой популярностью у населения, обладают целым рядом специфических особенностей и в то же время являются частью общей системы объектов отдыха в городской среде.

В заключение проведенного исследования следует сформулировать следующие выводы.

1. Определено, что характер градостроительного размещения и структура сети детских железных дорог в городах Украины достаточно разнообразны:

- детские железные дороги являются элементом живописной ландшафтной среды и расположены вдоль реки, озера – (Ужгород, Ровно, Луцк) или размещаются в парках (Львов, Донецк, Харьков, Киев, Днепропетровск);

- детские железные дороги имеют, в основном, линейную (Ровно, Ужгород, Донецк, Львов, Луцк, Харьков) и компактную (Киев, Запорожье, Днепропетровск) планировочную структуры с минимальной 1,5 и максимальной 8,6 км протяженностью железнодорожного полотна.

2. На основании натурального обследования детских железных дорог в Украине определено, что необходима их реконструкция с целью совершенствования формирования рекреационной среды для детей. Для улучшения их функциональных, эстетических, эксплуатационных характеристик необходимо создание в зоне влияния детских железных дорог детских рекреационных комплексов.

3. Детский рекреационный комплекс представляет собой пространство площадью 0,5-3 га, включающее в свою структуру систему рекреационных модулей и небольших площадок для каждой возрастной группы детей, участки для свободного пользования ландшафтом, предназначенные для различных видов рекреационной деятельности детей.

Рекреационный комплекс формирует среду, которая позволяет детям не только играть и развлекаться, но и создает возможность ежедневного общения с природой, которое необходимо для их полноценного развития. Чаще всего рекреационные комплексы для детей проектируют двух видов: 1-3 года, 3-7 лет и 3-7, 7-14 лет. Здесь, кроме насыщенных различным игровым оборудованием зон, предусмотрены участки для свободного пользования ландшафтом: лужайки с куртинами деревьев, камнями, стволами для лазания, водоемами или ручьями и т.д., создающие иллюзию естественной природы. В этом их отличие от детских площадок, расположенных в городской среде. При их формировании широко используется микрорельеф – «игровой ландшафт», который представляет собой участки территории с небольшими холмами, зелеными валами, откосами; зеленые лужайки с группой деревьев; горками из валунов и др.

Рекреационные комплексы, проектируемые в зоне влияния детских железных дорог должны быть органично включены в существующую природную среду с максимальным сохранением ее компонентов – растительности, полян, лужаек, водных устройств и элементов геопластики. Они должны иметь мобильную, легко трансформируемую планировочную структуру с системой тематических модулей.

1. Ангелейко В., Александров Н. Малая Южная. – Харьков: Управление Южной железной дороги, 1947. – 67 с.

2. Крыжановская Н.Я. Городская среда .дети .транспорт. – К.: Будівельник, 1994. – 135 с.

З.Крыжановская Н.Я. Основы ландшафтного дизайна. – Ростов на Дону: Феникс, 2005. – 204 с.

Получено 12.02.2008

УДК 72.012 : 747 : 725.4

О.В.ПІДЛІСНА

Харківська державна академія дизайну і мистецтв

ПРОБЛЕМИ ПРОЕКТУВАННЯ ТА РЕКОНСТРУКЦІЇ ВИРОБНИЧОГО СЕРЕДОВИЩА СУЧАСНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Виконано аналіз існуючої дослідницької та методичної літератури і реального досвіду з історії проектування та реконструкції виробничих інтер'єрів, а також проблем, що виникають у цьому напрямку в умовах розвитку сучасної промисловості.

Ситуація в сучасній промисловості України складається таким чином, що на перше місце виходить саме організація внутрішнього простору, інтер'єру промислових виробничих приміщень, місць відпочинку, рекреаційні та допоміжні елементи. Це обумовлено перш за все широким використанням існуючих приміщень великих промислових цехів, які втратили своє колишнє значення з розпадом радянської держави, загальносоюзної системи промислових зв'язків, Переорієнтація промислової політики країни на невеликі приватні промислові підприємства, необхідність підтримки вітчизняного виробника при відсутності державних коштів на перебудову і реконструкцію зробили необхідною саме роботу дизайнера, проектування інтер'єрів, пристосування старих виробничих приміщень під сучасні вимоги організації робочого простору. До того ж, сьогодні як в Україні, так і за її межами колишні промислові і комунальні приміщення використовують за комерційним призначенням у вигляді супер-, гіпер- та мега-маркетів. Цей вид реконструкції швидко окупається. В цьому і полягає актуальність даної проблеми.

Мета запропонованої статті – визначити проблематику сучасних вітчизняних промислових інтер'єрів шляхом розгляду існуючих рішень в Україні та поза її межами, вивчення теорії промислового інтер'єру класичними розробками вітчизняних авторів та пошуки нових рішень проблеми у зв'язку з реконструюванням існуючих виробничих споруд.

Об'єктом статті є питання участі дизайнерів у сучасному проектуванні промислових приміщень та аналіз існуючої на сьогоднішній день літератури та наукових розробок у цій галузі.

За часів становлення капіталістичного суспільства найголовнішою метою була кількість продукції, що виготовляється, а до умов