



ПРОСТОРОВИЙ РОЗВИТОК ГРОМАДСЬКО-ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ

О.В. Рябова

*Донбаська національна академія будівництва і архітектури,
2, вул. Державіна, Макіївка, Донецька область, Україна, 86123.
e-mail: ar-proekt@yandex.ua*

Отримана 3 листопада 2008; прийнята 11 листопада 2008.

Анотація. У статті розглянуто типи архітектурно-планувальної організації міських (середніх і малих) громадсько-транспортних вузлів: компактного, змішаного, протяжного. Визначено напрямки розвитку міських громадсько-транспортних вузлів в архітектурно-планувальній структурі міст Донбасу по горизонталі: концентричний, лінійний полосовий, лінійний сітєвий, спіральний. Установлено (на прикладі міст Донбасу), що характер розвитку громадсько-транспортних вузлів по горизонталі та по вертикалі залежить від типу включення громадсько-транспортного вузла в міську забудову, типу планувальної структури громадсько-транспортного вузла. У результаті дії системних принципів при зміні класу транспортного вузла змінюється тип громадсько-транспортного вузла. Виявлено типи включення громадсько-транспортних вузлів в міську забудову: чотирьохстороннє, трьохстороннє, трьохстороннє неповне, двостороннє кутове, двостороннє кутове неповне; типи архітектурно-планувальної структури для середніх і малих громадсько-транспортних вузлів: статична, напівгнучка, гнучка. Установлено, що тенденція сучасних громадсько-транспортних вузлів (на прикладі міст Донбасу) виявляється в створенні багатоярусної структури незалежно від типу громадсько-транспортного вузла (крупний, великий, середній, малий).

Ключові слова: просторовий розвиток, громадсько-транспортний вузол, тип.

ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННО- ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ

О.В. Рябова

*Донбасская национальная академия строительства и архитектуры,
д. 2, ул. Державина, Макеевка, Донецкая область, Украина, 86123.
e-mail: ar-proekt@yandex.ua*

Получена 3 ноября 2008; принята 11 ноября 2008.

Аннотация. В статье рассмотрены наиболее часто встречающиеся типы архитектурно-планировочной организации городских (средних и малых) общественно-транспортных узлов: компактный, смешанный, протяженный. Определены основные направления развития городских общественно-транспортных узлов в архитектурно-планировочной структуре городов Донбасса по горизонтали: концентрическое, линейное полосовое, линейное сетевое, спиральное. Установлено (на примере городов Донбасса), что характер развития общественно-транспортных узлов по горизонтали и по вертикали зависит от типа включения общественно-транспортного узла в городскую застройку; типа планировочной структуры общественно-транспортного узла. В результате действия системных принципов при изменении класса транспортного узла изменяется тип общественно-транспортного узла. Вывявлены типы включения общественно-транспортных узлов в городскую застройку: четырехстороннее, трехстороннее, трехстороннее неполное, двустороннее угловое, двустороннее угловое неполное; типы архитектурно-планировочной структуры для средних и малых общественно-транспортных узлов: статичная, полугибкая, гибкая. Установлено, что тенденция современных общественно-транспортных узлов (на примере городов Донбасса) проявля-

ється в образванні многоярусної структури незалежно від типу громадсько-транспортного вузла (великий, великий, середній, малий).

Ключевые слова: просторове розвиток, громадсько-транспортний вузол, тип.

SPATIAL DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT JUNCTIONS

O. V. Ryabova

*Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture,
2, Derzhavin's street, Makeyevka, Donetsk Region, Ukraine; 86123.
e-mail: ar-proekt@yandex.ua*

Received 3 November 2008; Accepted 11 November 2008.

Abstract. The most often occurring types of architecture-planning organization of municipal public transport junctions have been considered in the article: compact, mixed, extensive. The main directions of public transport junctions' development for Donbas cities' architecture-planning structure have been defined on a horizontal line: concentric, linear by band, linear by network, spiral. As a result the system principles operation the type of public transport junction changes while class varying of a transport junction. It has been fixed the character of public transport junction development on a horizontal and a vertical line depends on the type of public transport junction including in to the town the building; type structure planning of public transport junction. The types of the public transport junctions including into the town building have been found out. They are: quadrilateral, trilateral, trilateral incomplete, bilateral angular, bilateral angular incomplete; the types of architecture-planning structure for average and small public transport junctions have been cleared out : static, hall flexible. The tendency of modern public transport junctions (by the example Donbas) town have been revealing in formation of multi-tiered structure regardless of public transport junction type (large, big, middle, small).

Key words: spatial development; public transport junctions; type.

Вступ

Гнучкість і просторовий розвиток архітектурної форми відкривають нові принципи композиції, такі як динаміка і мобільність форми, що означають зміну її кількісних і якісних категорій у часі й у широкому діапазоні понять від поступового зрощування статичних елементів до їхньої рухливості, здатності змінювати свій стан [1, с. 109-110].

Перспективна тенденція сучасної архітектури виявляється в створенні гнучких просторових форм без жорстко закріпленої заданої функції з можливістю подальшого послідовного розвитку приміщень, об'єктів обслуговування і забудови, а також планувальної структури міста в цілому [1, с.110].

Спираючись на дослідження В.А. Абизова і В.В. Куцевича, необхідність перспективного розширення громадсько – транспортних вузлів (ГТВ) викликають в основному такі умови, як "... ріст потреб населення і відповідно обсягів обслуговування, збільшення чисельності міського

населення і збільшення навантажень на підприємства й установи, розвиток, розширення і перерозподіл функцій об'єктів обслуговування" [1].

Гнучка організація мережі громадсько-транспортних вузлів (ГТВ) повинна передбачати наступні можливі зміни: "...перерозподіл функцій між об'єктами обслуговування; взаємозамінність і взаємодоповнюваність підприємств на основі збалансованого формування мережі; розвиток функцій і можливість збільшення місткості підприємств" [1].

Рішення питання розвитку громадсько – транспортних вузлів (ГТВ), що забезпечується розширенням існуючих будинків або будівництвом нових, пов'язано з організацією мережі і розміщенням громадсько – транспортних вузлів у планувальній структурі міста.

Як показав аналіз вітчизняної і зарубіжної практики, розміщення будинків громадсько – транспортних вузлів (фронтальне, кутове, півострівне, острівне) обумовлює характер розвитку останніх по горизонталі:

- концентричний;
- лінійний;
- глибинний [1].

Застосування вертикального прийому розвитку визначається ярусами об'єкта і характером навколишньої забудови [1].

При рішенні задач просторового розвитку громадсько-транспортних вузлів важливо зберегти цілісність архітектурної композиції комплексу. При розвитку громадсько-транспортних вузлів важливого значення набуває визначення головного і другорядного в композиції, основних напрямків її розвитку й ін. [2].

Основний матеріал. Просторовий розвиток громадсько-транспортних вузлів

Автором запропоновано моделі архітектурно-планувальної організації міських (середніх і малих) громадсько-транспортних вузлів на основі використання системних принципів. Виявлено типи архітектурно-планувальної організації міських (середніх і малих) громадсько-транспортних вузлів: компактний, змішаний, протяжний.

За основні характеристики різних типів архітектурно-планувальної організації міських (середніх і малих) ГТВ приймаються такі, як: просторова організація ГТВ (горизонтальна, вертикальна); тип включення ГТВ в міську забудову (двостороннє кутове, двостороннє кутове неповне, тристороннє, тристороннє неповне, чотирьохстороннє); характер розвитку ГТВ по горизонталі (концентричний, лінійний, полосовий, лінійний сітьовий, спіральний); тип планувальної структури ГТВ (статична, напівгнучка, гнучка); характер простору ГТВ (наскрізний, затримуючий); [3, с.12].

Установлено (на прикладі міст Донбасу), що характер розвитку громадсько-транспортних вузлів (ГТВ) по горизонталі (концентричний, лінійний, полосовий, лінійний сітьовий, спіральний) та по вертикалі пов'язан зі зміною типу ГТВ і залежить від типу включення ГТВ в міську забудову (чотирістороннє, тристороннє, тристороннє неповне, двостороннє кутове, двостороннє кутове неповне); типу планувальної структури ГТВ; при зміні класу транспортного вузла змінюється тип ГТВ (рис. 1,2,3) [5]. У середніх ГТВ з компактною і змішаною архітектурно-просторовою компо-

зиційною схемою просторовий розвиток по горизонталі відбувається за концентричною, лінійною (полосовою) схемою; з протяжною архітектурно-просторовою композиційною схемою – за спіральною, концентричною, лінійною (полосовою) схемою. У малих ГТВ з компактною і протяжною архітектурно-просторовою композиційною схемою просторовий розвиток відбувається за концентричною, лінійною (полосовою), лінійною (сітьовою), спіральною схемою (рис.3).

Розходження між типами ГТВ в частині функціональної і архітектурно-просторової структури обумовлюють різні прийоми їх архітектурно-планувальної організації. Архітектурно-планувальна структура – одна з основних характеристик – відбиває зв'язки між функціональними зонами ГТВ і планувальними елементами території. У результаті дослідження виявлено типи архітектурно-планувальної структури для міських (середніх і малих) ГТВ: статична, напівгнучка, гнучка [4].

Установлено, що статична планувальна структура міських ГТВ з концентричним розташуванням основних функціональних зон (з використанням вертикального функціонального зонування) не відповідає сучасним містобудівним вимогам динамічності планувальних структур – просторовий розвиток ГТВ обмежено; напівгнучка планувальна організація частково відповідає вимогам розвитку; лише гнучка планувальна структура з рівнобіжним розташуванням функціональних зон відповідає вимогам динамічного і гармонічного розвитку ГТВ [4].

В даний час переважають три типи територіального розвитку ГТВ (на прикладі міст Донбасу): розширення за рахунок прилеглої малоцінної забудови, односторонньо спрямований розвиток (лінійний, полосовий, лінійний сітьовий) і формування нового ГТВ на наново освоєній території. Відповідно до особливостей територіально-просторового розвитку ГТВ при їхньому розміщенні на периферії (міські ГТВ з протяжною архітектурно – просторовою композиційною схемою) здійснюється за рахунок збільшення нових обсягів на вільних територіях, а при розміщенні у центральній зоні міста (середні ГТВ з компактною архітектурно – просторовою композиційною схемою) за рахунок внутрішніх резервів з обліком їхнього інтенсивного використання. У випадку

		МІСТОБУДОВНІ УМОВИ І РОЗМІЩЕННЯ ГТВ			
		ПРИЙОМИ ВКЛЮЧЕННЯ ГТВ У МІСЬКУ ЗАБУДОВУ			
		СХЕМА ВКЛЮЧЕННЯ			
КЛАСИ ВУЗЛІВ-ПРИМИКАНЬ		IV		V	
ТИП ВКЛЮЧЕННЯ	ЧОТИРИСТОРОННЕ				
	ТРИСТОРОННЕ				
	ДВОСТОРОННЕ КУТОВЕ				
ДВОСТОРОННЕ КУТОВЕ НЕПОВНЕ					
		ТИП ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА ПРИМИКАНЬ			
		КІЛЬЦЕВІ			

Рис.1. Визначення типів громадсько-транспортних вузлів за прийомами включення в міську забудову.

		МІСТОБУДІВНІ УМОВИ РОЗМІЩЕННЯ ГТВ					
		ПРИЙОМИ ВКЛЮЧЕННЯ ГТВ В МІСЬКУ ЗАБУДОВУ					
		СХЕМА ВКЛЮЧЕННЯ					
КЛАСИ ВУЗЛІВ ПЕРЕТІНАННЯ		IV		V			
ТИП ВКЛЮЧЕННЯ	ЧОТИРИСТОРОННЕ					ТИП ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА ПЕРЕТІНАННЯ	КІЛЬЦЕВІ
	ТРИСТОРОННЕ						ЗМІШАНІ

Рис. 2. Визначення типів громадсько-транспортних вузлів за прийомами включення в міську забудову.

ХАРАКТЕР РОЗВИТКУ ГТВ		СХЕМИ ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКО-ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛІВ (ПО ГОРИЗОНТАЛІ)			
ЛІНІЙНИЙ	ПОЛОСОВИЙ				
	СТІТОВИЙ				
КОНЦЕНТРИЧНИЙ	У ДВОХ НАПРЯМКАХ				
	У ТРЬОХ НАПРЯМКАХ				
	У ЧОТИРЬОХ НАПРЯМКАХ				
СПІРАЛЬНИЙ					

Рис.3. Просторовий розвиток громадсько-транспортних вузлів (по горизонталі).

кооперованого і блокового рішення підприємства в складі ГТВ його розвиток може здійснюватися, крім того, і за рахунок простору інших підприємств з урахуванням розвитку і перетворення структури комплексу в цілому, а також доповнення і перерозподілу його функцій. Прийоми просторового розвитку підприємств у складі ГТВ варто визначати з урахуванням особливостей їхнього розміщення в комплексі, загального архітектурно-просторового рішення і композиційного розвитку ГТВ. Архітектурне рішення обсягу, що добудовується, обумовлюється композицією забудови ГТВ, розташуванням основних підходів і поблизу будинків [1, с.95-96].

Висновки

Запропоновано моделі архітектурно-планувальної організації міських (середніх і малих) громадсько-транспортних вузлів.

Отримано наукові результати: - створена типологія архітектурно-планувальної організації міських громадсько-транспортних вузлів, представлені основні характеристики типів архітектурно-планувальної організації міських ГТВ, виявлено наступні типи архітектурно-планувальної організації ГТВ: компактний, змішаний, протяжний.

Характер розвитку ГТВ (при зміні класу транспортного вузла) залежить від типу включення ГТВ в міську забудову; типу планувальної структури ГТВ. У результаті дії системних принципів при зміні класу транспортного вузла змінюється тип ГТВ.

Характер розвитку ГТВ по горизонталі:

- концентричний;
- лінійний полосовий;
- лінійний сітьовий;
- спіральний.

Типи включення ГТВ в міську забудову:

- чотиристоронне;
- тристоронне;
- тристоронне неповне;
- двостороннє кутове;
- двостороннє кутове неповне.

Визначено типи архітектурно-планувальної структури для середніх і малих громадсько-транспортних вузлів: статична, напівгнучка, гнучка.

Тенденція сучасних ГТВ виявляється в створенні багатоярусної структури незалежно від типу ГТВ (крупний, великий, середній, малий).

Література

1. Абызов В.А., Куцевич В.В. Архитектура общественных зданий с гибкой планировкой, - К.: Будивельник, 1990.-111с.
2. Иконников А. Художественный язык архитектуры. – М.: Искусство, 1985.-76с.
3. Рябова О.В. Методи архітектурного моделювання міських громадсько-транспортних вузлів: Автореферат дисертації на здобуття наук. ступ. канд. арх. – Харків, 2008.-20с.
4. Рябова О.В. Особенности архитектурно-планировочной структуры общественно-транспортных узлов. Мистецтвознавство. Архітектура// Вісник Харківської державної академії дизайну і мистецтв. Збірник наукових праць. – Вип. 2005-10.-С.102-106.
5. Черепанов В.А. Транспорт в планировке городов. – М.: Стройиздат, 1981.-215с.

Рябова Ольга Володимирівна – асистент кафедри архітектурного проектування Донбаської національної академії будівництва і архітектури, кафедра «Архітектурне проектування»; Наукові інтереси: виконання наукових досліджень за науковим напрямком – архітектурно-планувальна організація міських (середніх і малих) громадсько-транспортних вузлів Донбасу.

Рябова Ольга Владимировна – асистент кафедры архитектурного проектирования Донбасской национальной академии строительства и архитектуры, кафедра «Архитектурное проектирование»; Научные интересы – архитектурно-планировочная организация городских (средних и малых) общественно-транспортных узлов Донбасса.

Ryabova Olga Vladimirovna – the assistant Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture, the “Architectural Design” chair; Scientific interests: architectural-planning organization of Donbas public transport junctions.