

Тему стремительного проникновения подхватывает широкая белокаменная лестница, ведущая от вокзала к парку, – функционально она служит кровлей для автостанции, а эстетически придает всему сооружению торжественность и помогает вписать его не только в существующий ландшафт, но и в архитектурный контекст курортного города. «У лестницы есть и еще одна важная роль, – добавляет Никита Явейн, – она призвана задержать прибывающих пассажиров на какое-то время – в противном случае пиковая нагрузка окажется критичной и для входной зоны олимпийского комплекса, и для Олимпийского парка в целом. Этой же цели служит и привокзальная площадь на платформе с отметкой +6,3 м над уровнем моря. Она предназначена только для пешеходов и трактована как место встречи, обширное публичное пространство перед входом в Олимпийский парк. Праздничный, торжественный характер этой площади подчеркивают элементы благоустройства: фонтаны, скульптура, башня с часами и т.д.»

Существующие перепады высот архитекторы использовали максимально эффективно. Во-первых, разведены транспортные потоки: под пешеходной площадью (условно говоря, в самом низу) размещено автобусное сообщение (частично носящее временный характер, после Олимпиады оно будет ликвидировано) и вестибюль пригородного вокзала, уровнем выше – железнодорожные платформы и вестибюль вокзала дальнего следования. Во-вторых, само здание спроектировано как система видовых площадок: панорамный ресторан на отметках +10,50 – +11,12 м, распределительный зал вокзала дальнего следования на отметке +14,4 м и, наконец, зал ожидания на отметке +18,6 м. Каждый видовой уровень опоясан широкими террасами, с которых Олимпийский парк виден как на ладони, что позволит пассажирам легко сориентироваться в пространстве.

Таким образом, современные железнодорожные вокзалы и объекты инфраструктуры привокзальных площадей, являясь важнейшими градостроительными объектами, требуют совершенно иного, по сравнению с ранее существовавшим подходом к их проектированию, как сугубо функциональных зданий. В настоящее время железнодорожные вокзалы – это многофункциональные общественные здания, несущие определенную идеологическую нагрузку.

Список цитированных источников

1. Малков, И.Г. Архитектура железнодорожных вокзальных комплексов: монография / И.Г. Малков, И.И. Малков, М.М. Власюк; под общ. ред. И.Г. Малкова; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2013. – 116 с.
2. Беларуская чыгунка / Отдел информации и рекламы Белорусской железной дороги. – Минск, 2002. – 47 с.
3. Виноградов, И. Автовокзал для столицы / И. Виноградов // Архитектура и строительство. – 2007. – № 9. – С. 16–17.

УДК 712.4:711.4/5

Мартысюк Н.А., ассистент кафедры «Архитектурное проектирование и рисунок», УО БрГТУ, г. Брест

НЕТРАДИЦИОННОЕ ОЗЕЛЕНЕНИЕ В УСЛОВИЯХ УПЛОТНЕННОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Как известно, архитектура неразрывно связана с человеком. Человек создавал архитектуру, человек развивал ее и совершенствовал. Вполне обосновано высказывание: нет человека – нет архитектуры. В свою очередь человечество существует с давних времен. Но еще дольше человека существуют растительный мир. В ходе своей деятельности человек подчинял себе природу и воспроизводил все больше и больше рукотворных антропогенных объектов. Сначала появлялись убежища от непогоды, чуть позже возникали дома, дома перерастали в селения, селения в города, а города образовывали агломерации с высокоурбанизированной средой обитания. В настоящее время все чаще можно услышать, что города стали сравнивать с «каменными джунглями», где большое развитие получило применение искусственных материалов (стекла, бетона, пластика и др.), ускорились темпы жизни человечества, возросла автомобилизация и ухудшилась экология. При существовании множества негативных экологических и социологических факторов население все равно стремилось переселиться в город, что неизбежно повлекло за собой расширение жилищного фонда и сферы приложения труда. В свою очередь нехватка этих объектов вызвала бум строительства жилых и производственных зданий, а так же общественных и административных зданий, и как следствие, – уплотнение застройки (так как город не может постоянно расширяться, поглощая все новые территории пригорода). Немного позже возникла еще одна проблема – проблема излишней ав-

томобилизации населения, появление которой не было предусмотрено при градостроительном проектировании. При этом приходилось реконструировать территории отводя значительные площади под парковки и стоянки. Зачастую все эти мероприятия производились за счет уменьшения озеленения. В итоге человечество столкнулось с проблемой нехватки озеленения в плотной застройке города. В таких, далеко неблагоприятных условиях, стали зарождаться идеи по возможности проведения мероприятий по озеленению и внесению разнообразия в городскую среду без использования обширных территорий. Решение этой проблемы было найдено в применении озеленения крыш и фасадов зданий и сооружений, озеленении трамвайных путей, применении озелененных парковок и мобильных систем озеленения.

В настоящее время город представляет собой антропогенную систему, в которой озеленение выполняет важную роль и на протяжении всей эволюции архитектурно-ландшафтной среды города определяет качество его территорий. Озеленение в городе способствует улучшению состояния комфорта, нейтрализуя большую часть негативного воздействия факторов урбанизированной среды. Существующие на современном этапе теории предполагают формирование озеленения в условиях статичного существования города, но в процессе урбанизации город подвержен изменениям во времени и пространстве, в результате которого происходит ухудшение условий психологического и физического, санитарно-гигиенического и эстетического комфорта в пространстве современного города. В условиях высокоплотной застройки проектируемые объекты озеленения зачастую не имеют возможности занимать значительные площади. В связи с этим выявилось два направления развития озеленения: горизонтальный и вертикальный (см. рис. 1).

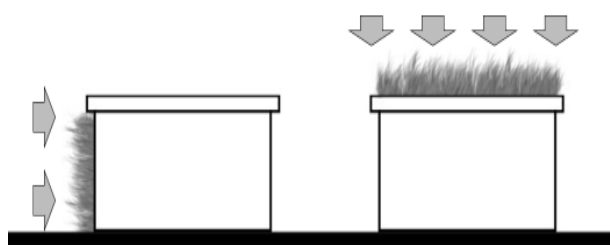


Рисунок 1. Пути развития озеленения в уплотненной городской застройке

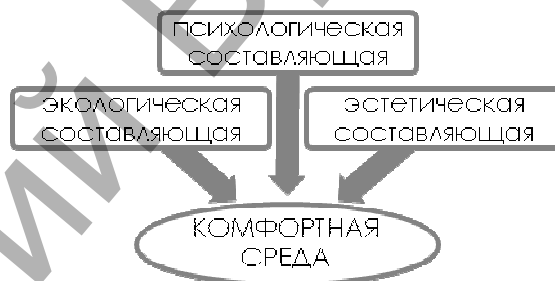


Рисунок 2. Составляющие комфортной среды обитания в городе

При этом для эффективности системам озеленения необходимо обладать рядом свойств, позволяющих внедриться и успешно существовать в современных условиях города, а именно – быстровозводимостью, мобильностью, изменяемостью. Мобильность (от лат. mobilis – подвижный) – это способность приспосабливаться к новым обстоятельствам, условиям, техническим возможностям, месту [1]. Таким образом, мобильность систем озеленения заключается в способности к быстрому передвижению и изменению места расположения. Изменяемость – это способность объекта со временем менять свой внешний вид и свойства. Свойство быстровозводимости заключается в возможности производить монтаж конструкций объекта с минимальными временными затратами. При этом, перед системами озеленения ставится основная задача – создать комфортную для населения среду обитания. В свою очередь комфорт складывается из экологической, психологической и эстетической составляющих. Экологическая составляющая включает понижение температуры в жаркий период, поглощение углекислого газа и выработку кислорода, повышение влажности воздуха и очистку воздуха – уменьшение пыли и вредных выбросов, уменьшение шума. Психологическая составляющая заключается в создании психологического комфорта включающего субъективный комфорт, связанный с личностными ценностями и объективный, определяемый общественными условиями [2] (см. рис. 2). Главной задачей эстетической составляющей сегодня становится создание жизнеспособной, естественной, занимательной городской среды [3]. Отталкиваясь от наличия вышеперечисленных свойств, является возможным выделить виды нетрадиционного озеленения, применяемого в городской среде – вертикальное озеленение фасадов зданий и сооружений, озеленение кровли по экстенсивному и интенсивному типам и мобильные системы озеленения (см. рис. 3). Основной задачей любого вида озеленения является создание комфортной в экологическом, психологическом и эстетическом планах среды. Отсюда вытекают основные функции озеленения: санитарно-гигиеническая, утилитарная и эстетическая. В соответствии с поставленной задачей – созданием комфортной среды, объекты озеленения выполняют следующие функции: санитарно-гигиеническую, утилитарную, эстетическую. Санитарно-гигиеническая функция заключается в

формировании полноценного пространства городской среды, соответствующего требованиям комфорта – нейтрализация негативных факторов: шума, пыли, газа, перегрева и так далее. Утилитарная функция включает обеспечение функционального разнообразия при помощи озелененных пространств, а также в выявлении пространственных, композиционных и функциональных связей. При создании благоприятных условий в городе с точки зрения психологического и эмоционального комфорта и в организации композиционно-художественных пространств, в создании композиционных связей между природой и урбанизированными территориями проявляется эстетическая функция [4] (см. рис. 4).



Рисунок 3. Виды нетрадиционного озеленения



Рисунок 4. Основные функции озеленения

Таким образом, в условиях современного города мероприятия по улучшению окружающей среды и озеленению становятся все актуальнее. При формировании внешнего облика урбанизированной среды значение естественной природы возрастает с каждым днем. Современные требования к организации комфортной городской среды определяются тенденцией поиска новых направлений при проектировании озелененных территорий, а главное – решением проблемы нехватки места в городском пространстве для размещения таких зон. Нетрадиционное озеленение является примером реализации доступности озелененных пространств для городских жителей и решением нехватки площадей для проведения мероприятий по озеленению. Грамотно запроектированные и размещенные объекты нетрадиционного озеленения способны выполнять утилитарную, эстетическую и санитарно-гигиеническую функции, а также разнообразить городскую среду, сделав ее индивидуальной и композиционно привлекательной.

Список цитированных источников

1. Что такое мобильность в нашей жизни? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://nrsecrets.ru/alitbitmobile/>. – Дата доступа: 05.05.2016
2. Экологическая топология в архитектуре [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://greenconsumption.org/ehkologicheskaia-topologija-v-arhitekture>. – Дата доступа: 05.05.2016
3. Трушина, Л.Е. Эстетика среды // Эстетика сегодня: состояние, перспективы: материалы научной конференции. 20–21 октября 1999 г. Тезисы докладов и выступлений Санкт-Петербург: Санкт-Петербургское философское общество, 1999. – Серия “Symposium”. – Выпуск 1. – С. 84–86.
4. Булдакова, Е. А. Решение проблем экологии путем организации мобильных систем озеленения [текст] // Технические науки: теория и практика: материалы Междунар. науч. конф. (г. Чита, апрель 2012 г.). – Чита: Издательство Молодой ученый, 2012. – С. 112–119.
5. Бычков, В. Эстетика: краткий курс – М.: Проект, 2003. – 384 с.
6. Горохов, В.А. Городское зеленое строительство: учеб. пособие для вузов. – М.: Стройиздат, 1991. – 416 с.: ил.
7. Иовлев, В. Экопсихология для архитекторов: процесс и форма: учеб. пособие. – Екатеринбург: Архитектон, 1996. – 304 с.

УДК 712.01(476.7)

Мартысюк Н.А., ассистент кафедры «Архитектурное проектирование и рисунок», УО БрГТУ, г. Брест
Бондарчук О.А., студентка 4 курса, кафедра АПиР СФ БрГТУ, г. Брест, Республика Беларусь

ОСВОЕНИЕ ПРИБРЕЖНЫХ ТЕРРИТОРИЙ РЕКИ МУХАВЕЦ ГОРОДА БРЕСТА

Исторически сложилось, что люди во многих случаях устраивали свои поселения вблизи водных объектов – рек, озер, морей. При таком выгодном расположении селение обеспечивалось водой, рыбой и возможностью вести торговые отношения, но в то же время водный объект диктовал городу условия развития. Так начиналось непрерывное взаимодействие города и реки. Сначала город подчинялся, а потом