

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

**СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ АРХІТЕКТУРИ ТА МІСТОБУДУВАННЯ**

Науково-технічний збірник

Заснований в 1997

**Випуск № 17**

Київ КНУБА 2007

В останні роки сформувалася тенденція до все більшого ускладнення просторових структур, різноманітності атріумів та пасажів.

Сьогодні пасажі, що збереглися у Парижі та інших містах, живуть та функціонують так же активно, як і раніше. Вони існують як один з останніх прикладів яскравого виразу багатофункціональної міської структури.

Одним із сучасних та вдаливих прикладів багатофункціонального комплексу з пасажем може бути комплекс Aqua House у Берліні, яких був дуже добре інтегрований у існуючу міську тканину саме завдяки пасажам. Комплекс інтегрує у собі мікс із життєвих функцій: п'ятизірковий готель Redysson з конференційним центром, офісні приміщення, житловий блок, широкий спектр магазинів та ресторанів а також секції розваг (як наприклад атріум із акваріумом морського життя).

Пасажі та атріуми, що перекриті скляною покрівлею, створюють вражаючі міські простори та атмосфери, які притягують до себе відвідувачів усіх категорій.

#### Література

1. Саксон Р. Атриумные здания. Москва. Стройиздат 1987г. С.135
2. Мейтленд Б. «Пешеходные торгово-общественные пространства» Москва. Стройиздат 1989г. С.156
3. Репин Ю.Г., Ежов С.В. Интегрированные архитектурные комплексы (Обзор). – М., 1988г.

#### Анотація

У статті коротко розглядається еволюція розвитку та формування пасажів у багатофункціональних громадсько-торгівельних комплексах, починаючи з часів стародавньої Греції, прообразів сучасних комплексів, та до наших днів. Виділена основна тенденція до все більшого ускладнення об'ємно-просторових композицій та використання пасажів у комбінації з атріумними просторами.

#### Аннотация

В статье коротко рассматривается эволюция развития и формирования пассажей в многофункциональных общественно-торговых комплексах, начиная со времён древней Греции, прообразов современных комплексов, и до наших дней. Выделена основная тенденция к всё большему усложнению объёмно-просторных композиций и использования пассажей в комбинации с атриумными пространствами.

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЯХТЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ НА ЧЕРНОМОРСКОМ ПОБЕРЕЖЬЕ УКРАИНЫ

В последние годы в Украине возрастают масштабы развития внутреннего и международного туризма, различных видов и форм отдыха, любительского спорта, одним из направлений которого является яхтинг.

К морским яхтенным регионам относятся Одесский залив, район Днепробугского лимана, Южный берег Крыма.

В Одесском заливе, в черте города располагаются три яхтенных комплекса. Это Я.К. «Отрада», «Посейдон», «Одесса». Все они классифицируются как малые яхтенные порты. Вместимость каждого не превышает 100 стояночных мест.

Я.К. «Отрада» и «Посейдон» располагаются в рекреационной зоне города – в зоне городских пляжей, а Я.К. «Одесса» – на территории Одесского морского торгового порта, в районе пассажирского терминала. Приведенные выше приёмы размещения оказывают как положительное, так и отрицательное воздействие на функционирование, и развитие данных комплексов.

Формирование архитектурно-планировочной структуры происходило по принципу адаптации существующей материально-технической базы под нужды Я.К.

Акватории Я.К. на момент строительства не предназначались для хранения и обслуживания яхт. Их строительство было обусловлено необходимостью создания временного укрытия в штормовую погоду технического флота, используемого для строительства берегоукрепительных гидротехнических сооружений побережья Одессы. К подобным объектам можно также отнести водные станции в районе пляжа «Ланжерон» и мыса Большой Фонтан. На сегодняшний день их потенциал практически не используется. Располагаясь непосредственно у городских пляжей, эти объекты могут использоваться как базы для дайвинга, виндсёрфинга, кайтсёрфинга, вейкбординга, проката водного снаряжения и оборудования.

Я.к. «Черноморский яхт-клуб» в районе пляжа «Отрада» (рис.1.) специализируется в основном на парусном спорте, туризме и отдыхе. Особенностью комплекса является наличие спортивной школы по подготовке яхтенных рулевых и капитанов.

Защищённая от волн акватория состоит из южной и северной бухт, образованных двумя молами из бетонных блоков. Относительно береговой линии Я.К. является встроенно-пристроенным. Генеральный планом предусмотрен отстой яхт и катеров, пришвартованных непосредственно к причальному фронту.



Рис.1. здание Я.К. «Черноморский яхт-клуб» и общий вид акватории. Наличие школы по подготовке яхтсменов-парусников определяет функциональную направленность.

Данная схема компоновки плавсредств не обеспечивает полного использования потенциала акватории комплекса, так как длина причального фронта относительно площади акватории мала. Для увеличения вместимости могут быть применены наплавные причалы, образованные понтонами различных форм и размеров.

Увеличение высоты надводной части оградительных молов исключит возможность переката волн, что в свою очередь позволит использовать внутреннюю часть молов под причал для яхт.

В связи с замерзающей акваторией предусмотрено «сухое» хранение плавсредств. Подъём осуществляется с помощью слипа, стационарного крана, автокрана. Для увеличения вместимости территории можно сократить маневровые площади за счёт использования самоходных спускоподъемных машин.

Отсутствие топливно-заправочного комплекса затрудняет заправку ГСМ. Текущий и капитальный ремонт плавсредств осуществляется на местах сухого хранения.

Доминантой комплекса является двухэтажное здание клуба, размещённое в центральной части комплекса, вблизи гостевого пирса. На первом этаже

располагаются кают-компания, медпункт, административные помещения. Планировочная схема этажа – коридорная. На втором этаже размещаются диспетчерская комплекса, учебные комнаты. Планировочная схема – галерейная. Выход на второй этаж осуществляется по наружной маршевой лестнице. Конструктивная схема здания – металлический каркас, обшитый сэндвич панелями.

На территории комплекса отсутствуют предприятия общественного обслуживания. Комплекс является самостоятельным объектом, расположенным на рекреационном побережье города.

Транспортная связь комплекса с инфраструктурой города осуществляется через пешеходную зону побережья, что является недопустимым. Решением данной проблемы может быть строительство отдельной дороги, не пересекающей пешеходные транзиты.

Я.к. «Посейдон» на 8-ой ст.Б.Фонтана (рис.2.) специализируется в основном на водно-моторном туризме, спорте и отдыхе. Особенностью комплекса является наличие развитой жилой застройки на территории комплекса, образованной блокированными индивидуальными жилыми домами и сетью предприятий общественного обслуживания.

Акватория Я.К. по своим характеристикам во многом совпадает с акваторией Я.К. «Отрада», имея меньшую площадь, а следовательно и вместимость.



Рис.2. Я.К. «Посейдон» на 8-ой ст. Б.Фонтана. Развитая жилая застройка формирует планировочную структуру комплекса

Планировочная схема генерального плана Прикордонной территории аналогична Я.К. «Отрада». На тыловой территории размещаются блокированные индивидуальные жилые дома, каждый из которых имеет вид на море и акваторию комплекса. Доминантой комплекса являются два объёма, в которых размещаются дискотека и ресторан. Расположенные в центральной

части комплекса, эти сооружения выполнены в образе галер, видимых как с суши, так и с воды. На время проведения соревнований по водно-моторным видам спорта ярусы этих объёмов используются под зрительские трибуны. Спуск-подъём яхт осуществляется автокраном, с помощью стационарного электрокрана и слипа.

К недостаткам комплекса можно отнести: близость жилья к шумному центру комплекса, отсутствие отдельного подъезда к комплексу, не пересекающего пешеходную зону, стихийность организации стояночных мест для яхт и катеров. Одним из основных недостатков комплекса является его замкнутая территория, прерывающая транзиты отдыхающих между рекреационной зоной Аркадии и 9-ой станции Б.Фонтана.

**Я.К. «Одесса» (рис.3.)**, расположенный в непосредственной близости от исторического центра города, является наиболее привлекательным для иностранных туристов, прибывших в город на яхтах. Комплекс является примером кооперирования с более крупным объектом – торговым портом, в частности с морским вокзалом. Это обстоятельство делает возможным использование инфраструктуры порта для нужд ЯК (подъём и спуск яхт, хранение, ремонт). В связи с тем, что комплекс расположен в акватории морского торгового порта, он может обслуживать яхты любых размерений и типов. Вписывание Я.К. в структуру такого объекта, как порт, является наименее затратным, так как нет необходимости проводить дорогостоящие гидротехнические работы по созданию оградительных сооружений, созданию транспортных сетей и инфраструктуры по обслуживанию яхт. Такие Я.К. целесообразно использовать для межсезонного хранения яхт, их ремонта и строительства, а также для проведения выставок-продаж, бот-шоу. Однако для отдыха такое размещение не благоприятно.

ЯК «Одесса» является единственным в Украине Я.К., отвечающим мировым стандартам по материально-технической оснащённости. Наплавная часть комплекса состоит из двух основных понтонов, длиной 200м. каждый и четырёх гребешковых,

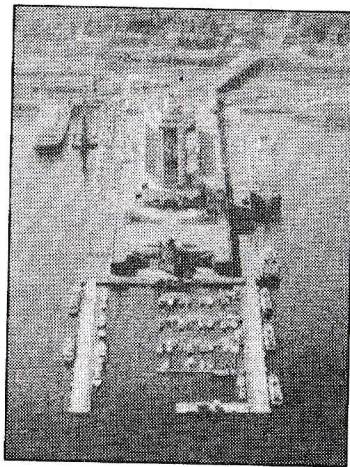


Рис.3. Я.К. «Одесса» в условиях кооперации с инфраструктурой Одесского морвокзала.

образующих акваторию комплекса площадью 16500м., где могут стать на безъякорную стоянку до 60 яхт. Причалы оборудованы системой пожаротушения, водо- и электроснабжения. Береговая часть комплекса включает в себя: помещения для зимнего хранения яхт, в летнее время используемые под парковку автомашин, автостоянку, кладовые для яхтенного вооружения, ремонтные мастерские. К услугам посетителей предоставляются: факсимильная, компьютерная и спутниковая связь, медпункт, туалеты, душевые, прачечная, сушилка для вещей, морская галерея. Перечисленные выше помещения располагаются в стилобатной части морского вокзала. Я.К. не имеет отдельного здания, все помещения располагаются в постройках морского вокзала. Это обстоятельство лишает комплекс индивидуальности.

К недостаткам можно отнести: близость производственной зоны, оживлённое судоходство, затрудняющее выход и заход яхт в акваторию порта, а также отсутствие таких предприятий общественного обслуживания, как продуктовые и хозяйственные магазины, аптеки, предприятия общественного питания.

Я.К. Одесского региона, за исключением Я.К. «Одесса», не могут принимать суда с осадкой более 3-х метров, а это яхты крупных размерений, хранение и обслуживание которых является наиболее прибыльным. Потому в перспективе необходимо проведение дноуглубительных работ акваторий и фарватеров.

В связи с тенденцией проведения выходных и отпусков горожан и гостей региона в районе Затоки представляется перспективным строительство там яхтенного порта и ряда водных станций. Приём размещения городского Я.К. в сельской местности позволит решить ряд проблем, возникающих при строительстве подобного объекта в городе.

Относительная отдалённость от зоны разделения движения судов обеспечит безопасное движение яхт.

Наличие свободных прибрежных территорий позволит решить проблему дефицита территории и стратегического развития комплекса.

Благоприятная экологическая обстановка региона создаёт условия для отдыха и оздоровления на территории комплекса.

**«Николаевский яхт-клуб» (рис.4.)** является примером морского Я.К., расположенного в устье реки. Это объясняется тем, что принадлежность Я.К. к морскому или к речному, определяется по району плавания яхт, приписанных данному комплексу. Комплекс расположен в рекреационной зоне города, на склоне левого берега реки Буг.

Территория вытянута полосой 300м. и шириной 75 – 100м. для зимней стоянки яхт используются асфальтированные аллеи. Подъём яхт осуществляется автокранами.

В связи с отсутствием волн комплекс не имеет волноломов и молов, что делает размытыми границы акватории комплекса.

Доминантой является 2-х этажное с двумя башнями здание яхт-клуба. Это единственное здание яхт-клуба на Украине сохранившееся с 19 века, построенного специально под функции яхт-клуба. Это обстоятельство необходимо учитывать при формировании комплекса на современном этапе. На первом этаже располагаются эллинги, рундучные, мастерские и служебные помещения.

На втором этаже расположены кают-компания, плаз для обмеров парусов, помещения судейства, административно-служебные помещения. Башни предназначены для судейства, а широкая терраса для наблюдения за соревнованиями. Особенностью объёмно-планировочного решения здания является его размещение на склоне, где отметка второго этажа расположена в уровне верхней террасы склона. Над эллингом расположена танцплощадка, изолированная от основного объёма здания.

В середине 20 века на территории в связи с проведением крупных соревнований были построены объекты общественного обслуживания. Это столовая, летняя эстрада, спортивные площадки. На сегодняшний день потенциал комплекса практически не используется. Такое явление обусловлено отсутствием финансирования и состоянием экономики области. Изменение ситуации возможно только в случае включения Николаевского яхт-клуба. в сеть Я.К. северного Причерноморья. Основной из функций которого, является капитальный ремонт и техническое обслуживание яхт, а также проведение регат в акватории Днепробугского лимана.

Для возрождения Я.К. необходимы следующие меры:

Улучшение навигационной обстановки, в частности ремонт навигационных знаков и оборудования, проведение дноуглубительных работ.

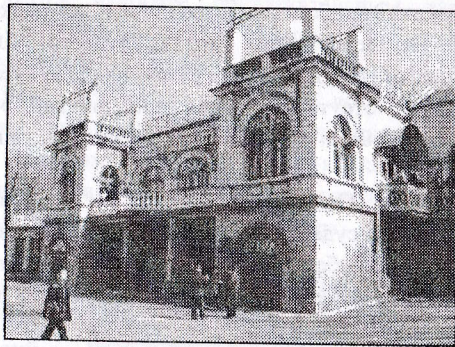


Рис.4. Я.К. «Николаевский яхт-клуб» вид на причал и здание клуба, специально построенного для клубных функций в начале 19 века.

Устройство наплавной части комплекса с подводом всех инженерных сетей непосредственно к местам швартовки.

Реставрация существующих и строительство новых типов объектов общественного обслуживания на территории комплекса, ориентированных на современного потребителя.

**Южный берег Крыма** имеет огромный потенциал для развития яхтинга в целом. Наиболее перспективными являются: яхтенный туризм и спорт. (Такие области яхтинга, как капитальный ремонт, яхтостроение целесообразно развивать в Николаевском и Одесском регионах как индустриально более развитых.) Это объясняется природно-климатическими условиями полуострова, способствующими развитию курортно-рекреационной сферы, в частности неотъемлемой её части – яхтинга.

Центром яхтинга на Крымском полуострове можно считать г. Севастополь. В структуре города располагаются два Я.К. Это международный яхт-клуб «Адмирал» и спортивная база по подготовке яхтсменов «ЮГ».

Расположенная в окрестностях Севастополя, **Балаклавская бухта** (рис.5) - лучшая бухта для организации Я.К. на Черноморском побережье с точки зрения географических, природных и навигационных особенностей. Она закрыта от ветра и волн со всех направлений. Бухта не загружена крупнотоннажными судами, что создает меньше проблем в безопасности навигации.

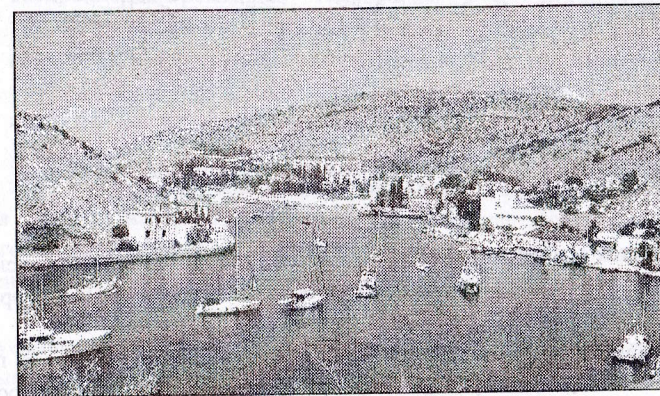


Рис.5. Общий вид Балаклавской бухты.

Гавань предназначена для приёма яхт всех классов и размеров на протяжении всего года. Потенциал бухты огромный, на сегодняшний день

практически не используемый. Это объясняется её недавним прошлым. Балаклавская бухта была секретным военным объектом и только в 90-х годах прошлого века получила статус открытой. В настоящее время в бухте располагается один яхтенный комплекс «Золотой Символ», расположенный на её восточной стороне. Яхтенная гавань имеет причалы длиной 300м. с корневыми частями, к которым планируется пристроить наплавную часть комплекса (рис.6). Расположенный в защищенной от волн и ветра Балаклавской бухте, Я.К. «Золотой Символ» не имеет оградительных гидротехнических сооружений, что удешевляет его эксплуатацию и мероприятия по его расширению. Большая глубина, в среднем 6м. не ограничивает размеры принимаемых яхт. Причалы оснащены инженерными сетями и раздаточными устройствами воды и электроэнергии. Сегодня ведутся работы по благоустройству причального фронта. Комплекс оснащён туалетами, душевыми, медпунктом, ремонтными мастерскими и рундуками.

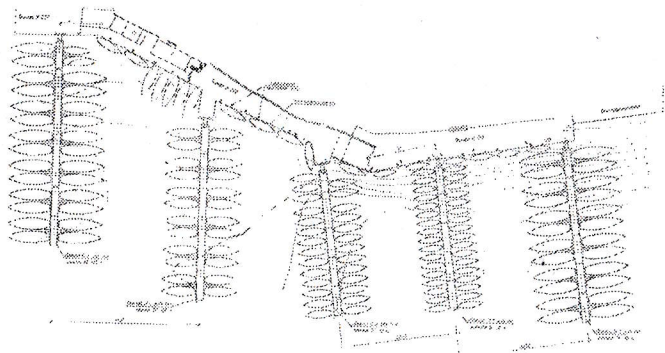


Рис.6. генплан Я.К. «Золотой Символ» в Балаклавской бухте.

Развивается инфраструктура тыловой территории. В условиях кооперации с Я.К. строятся предприятия общественного питания, торговли, бытового обслуживания.

Для дальнейшего развития Балаклавской бухты, как яхтенного центра Крыма необходим ряд следующих мероприятий. Это - перепрофилирование БСРЗ "Металлист" на ремонт и сервисное обслуживание яхт и маломерных судов, вывод всех военных подразделений за пределы бухты, создание плана стратегического развития и проекта архитектурно-планировочной структуры Балаклавской бухты, как городской агломерации, функциональным ядром которой является яхтенный порт.

Перспективным является строительство комплексов в Ялте, Евпатории, Судаке, Феодосии, а также в районе оз. Донузлав.

Рассмотренные выше регионы обладают большим туристическо-рекреационным потенциалом, который на сегодняшний день практически не используется. Это связано со следующими обстоятельствами:

- отсутствует сеть яхтенных комплексов и причалов, а также координация их совместной деятельности.
- вместимость и техническая оснащённость большинства яхтенных стоянок недостаточна.
- Слабо развита инфраструктура яхтенных комплексов и прилегающих территорий.
- Сервис, предлагаемый яхтенным туристам, находится в стадии зарождения и не соответствует мировому уровню.

Растущий интерес к яхтингу и различным формам отдыха, спорта и развлечений на воде приводит к необходимости увеличения вместимости существующих Я.К. и повышению уровня обслуживания яхт и экипажей. Неотъемлемой частью этих процессов является:

- увеличение номенклатуры объектов общественного обслуживания, входящих в структуру Я.К.;
- внедрение современных технологий в организацию хранения, техобслуживания и ремонта плавсредств;
- пересмотр существующей нормативной базы по проектированию и строительству учреждений водного спорта, туризма и отдыха, прежде всего Я.К. как базового объекта.

В ходе анализа отечественной и зарубежной практики формирования объектов яхтинга нами разработана функциональная модель современного яхтенного комплекса (таб.1.) особенностью которой является универсальность применения данной модели к любому типу яхтенного комплекса.

В модели определены основные типы зданий и сооружений, формирующие его структуру.

Выявлена основная особенность формирования Я.К. Все типы зданий и сооружений, по своему функциональному назначению в структуре комплекса делятся на две основные группы – это группа сооружений и устройств обслуживающих плавсредства и группа зданий и сооружений, обслуживающих посетителей комплекса. Для комплексного обслуживания плавсредств необходимы следующие типы объектов: защищённые от волн оборудованные

стояночные места, ремонтные мастерские со спуско-подъёмными устройствами, места и сооружения для сухого хранения яхт. Особое внимание необходимо уделять посетителям комплекса. Расширенная номенклатура таких предприятий общественного обслуживания, как предприятий общественного питания, спортивно-оздоровительных и туристических объектов и т.п. позволяет наиболее рентабельно использовать потенциал комплекса в целом.

Приведенные выше группы являются принципиально разными по составу объектов и в то же время должны быть взаимоувязаны в контексте комплекса. Для этой цели на базе функциональной модели нами разработана функционально-планировочная структура яхтенного комплекса (таб. 2.). В таблице сформированы и взаимоувязаны основные типы зданий и сооружений, обеспечивающие гармоничное функционирование как всего комплекса в целом, так и его отдельных элементов. Функционально-планировочная структура представлена в виде условной схемы генерального плана яхтенного комплекса, состоящего из четырёх зон. Каждая из этих зон сформирована определёнными типами объектов.

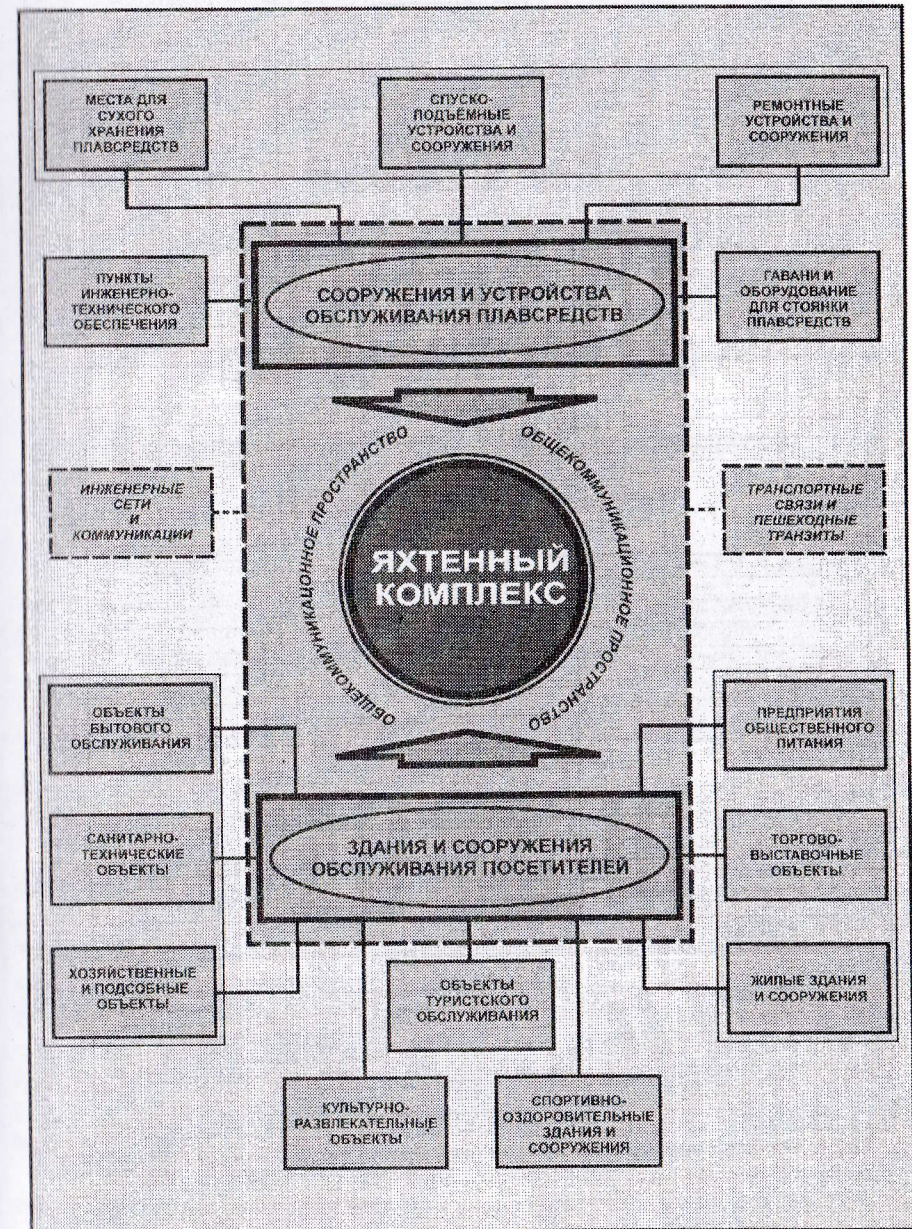
Первая - это акватория, образованная с помощью оградительных и причальных сооружений.

Вторая - это прикордонная территория, сформированная причальными и берегоукрепительными сооружениями. На ней необходимо размещать пункты инженерно-технического обеспечения, спуско-подъёмные устройства, топливно-заправочный комплекс. В прикордонную зону могут входить диспетчерская комплекса, спасательная станция, здания и сооружения яхт-клуба. Также прикордонная территория предназначена для сухого хранения и ремонта плавсредств, что определяет расположение здесь соответствующих сооружений и зданий.

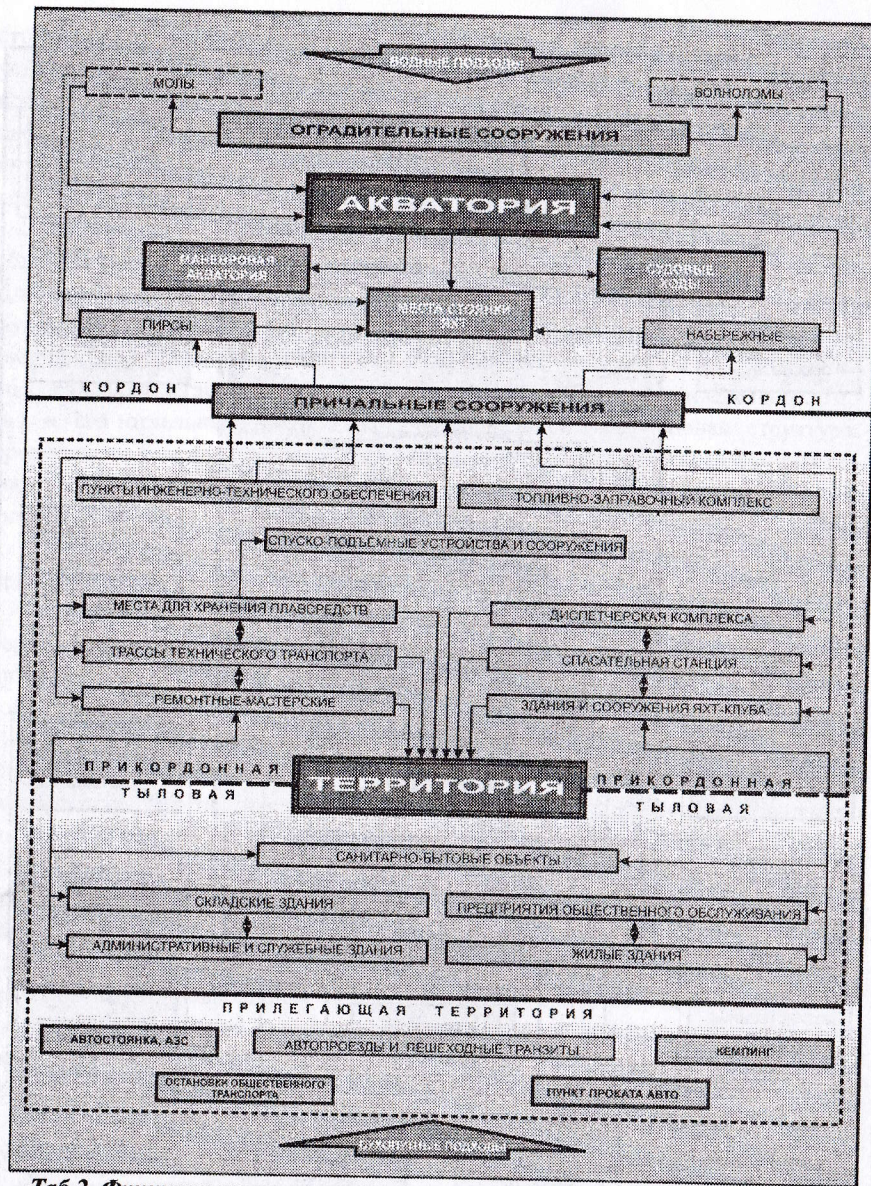
Третья - тыловая территория, предназначенная для размещения предприятий общественного обслуживания, жилья, а также складских, служебных, административных, санитарно-бытовых объектов.

Четвёртая - прилегающая территория, необходимая для формирования транспортных и пешеходных транзитов. Как правило, расположенная вдоль автодороги территория предназначена для парковки и заправки автомашин, размещения кемпингов и пунктов проката авто, а также для размещения остановок общественного транспорта.

Данная функционально-планировочная структура предоставляет архитектору-проектировщику возможность кооперировать различные типы зданий и сооружений в единые комплексы, предназначенные для обслуживания плавсредств и посетителей.



Таб.1. Функциональная модель яхтенного комплекса



Таб.2. Функціонально-планувальна структура яхтеного комплексу

### Литература

1. Г.Н. Смирнов. Порты и портовые сооружения. – М.: Стройиздат, 1979. – 607 с., ил.
2. И.И. Ионов. Градостроительные проблемы черноморских курортов. – М. Стройиздат, 1979. – 127с., ил. 74.
3. Bagwell C. Regeneration of harbours for sport and recreation. International Navigation Assotiation PIANC, Portugese Section, Lisbon, June 7-9, 1998, pp105-125
4. International Navigation Association. Mooring systems for recreational craft. Report of Working Group 10 of the Recreational Navigation Commisiion. Brussels 2002

### Аннотация

В статье определена функциональная модель современного яхтеного комплекса, на базе которой сформирована его функционально-планировочная структура.

### Анотація

У статті визначена функціональна модель сучасного яхтового комплексу, на базі якої сформована його функціонально-планувальна структура.

УДК 728.2

Е.Ю.Евсеева

### АПАРТАМЕНТЫ КАК РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ВРЕМЕННОГО ЖИЛЬЯ

Апартаменты, как тип временного наемного жилья, за свою более чем 200-летнюю историю нашли широкое распространение в мировой градостроительной практике. Их развитие объясняется целым рядом преимуществ перед другими формами организации жилой среды, в связи с особой привлекательностью для людей возможностью обеспечить комфорт проживания и комплексность обслуживания, сочетание различных функций, экономию времени, общую благоприятную среду для различных видов деятельности. Кроме того, большое значение имеет высокая социально-экономическая эффективность, возможность использования универсальных решений и передовых технологий.

Проблема временного расселения людей имеет глубокие исторические корни. Жилые дома для сдачи квартир внаем начали строить в Европе еще в 30-е годы 19 века. В начале 1860х годов ускорился рост большинства русских