

УДК 711.72

д.арх., професор Б.С.Черкес, О.А.Дида,
Національний університет «Львівська політехніка»

ПРОБЛЕМА АРХІТЕКТУРНОЇ АТРАКТИВІЗАЦІЇ МАЛИХ ТРАНЗИТНИХ МІСТ

Сформульовано поняття транзитних малих міст як окремої групи населених пунктів, визначено їх характерні особливості і вимоги щодо підвищення їх архітектурної атрактивності.

Ключові слова: мале місто, транзитне місто, архітектурна атрактивність, туризм.

Постановка проблеми. Малі міста становлять особливу групу населених пунктів. Через свої незначні розміри їм досить важко підтримувати свою економіку на належному рівні. Для позитивної динаміки розвитку таких міст дуже важливими є підтримка і розвиток їх атрактивності. Для малих міст вагому роль відіграє туристична галузь. Зараз у світі вона займає досить значне місце в економіці і продовжує зміцнювати свої позиції. Тому для кожного міста, особливо для малого міста, питання приваблення до себе туристів і приїжджих стає надзвичайно актуальним. Гостро постає проблема архітектурної атрактивності міського середовища. Поняття „атрактивність” визначається як «притягання» (з латинського **attraho**, traxi, tractum, ere – притягати; натягувати; стягувати; приводити силоміць, притягати; долучати, залучати; вимушувати, схилити, спонукати [1, с.628].

Саме для туристичної атрактивності міста архітектура відіграє вирішальну роль. Окремою групою малих міст, яка вимагає особливого підходу до вирішення питання архітектурної атрактивності, є малі міста, розташовані на шляху між такими містами або об'єктами, котрі переважно є кінцевим пунктом призначення для туристів і подорожуючих (курортні місцевості, великі міста, економічні центри і т. д.). Ця група міст має певні особливості, оскільки їх розташування значно ускладнює завдання затримати приїжджих і туристів у місті. Потрібно також наголосити, що проблема атрактивності міст такого типу є актуальною в цілому світі, в тому числі і в Україні, яка, завдяки своєму географічному розташуванню, має історично сформовану сітку міжнародних транспортних сполучень. Основним засобом атрактивізації міського середовища є архітектура у всіх її рівнях і проявах.

Мета статті. Висвітлення проблеми архітектурної атрактивності малих транзитних міст, визначення основних напрямків і способів її вирішення.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблема атрактивності архітектури піднімається з огляду на економічну функцію архітектури. Про це, зокрема, згадується у книзі Анни Карвінської [2]. В літературі категорія транзитних міст не зустрічається. Малі міста у науковій літературі не класифікуються за категорією атрактивності і за об'єктами атрактивності.

Поняття транзитного малого міста у сучасній науковій літературі не зустрічається, хоча ця група міст має особливі потреби до формування архітектурного середовища.

Дослідження та публікації, що якоюсь мірою стосуються проблематики атрактивізації міського середовища, складають кілька груп.

Першу тематичну групу становлять наукові джерела, присвячені впровадженню сучасної архітектури в міське середовище, проблемам його архітектурної ідентичності [3]. У закордонній літературі різні підходи до цього питання були викладені у книгах авторів G.B.Watson і J.Bentley [4]. Аналіз основних стилістичних напрямків в сучасній архітектурі наведено в книзі Б.Черкеса і С.Лінди [5].

Другу групу наукових джерел становлять праці, що вивчають потенціал малих міст в плані наявності в них історичної, архітектурної і культурної спадщини. Відомо багато праць дослідників-архітекторів про історію містобудування і архітектури малих міст, зокрема, історії виникнення і розвитку, особливостей планувального вирішення.

Третю тематичну групу становлять наукові джерела, котрі вивчають проблеми розвитку туризму і систем рекреації, в яких малі міста відіграють, залежно від їх природного потенціалу, важливу, а іноді провідну роль. В них узагальнено досвід територіальної організації туризму, характеристику природних та історико-культурних туристичних ресурсів, методику їх комплексної оцінки, туристичне районування території, наукові засади формування територіальних систем туризму та його архітектурно-ландшафтного середовища. Існуючу ситуацію в цьому плані щодо України подає в своїй монографії Т.Ф.Панченко [6]. Питанням розвитку туризму, природним та природно-оздоровчим якість середовища малих міст присвячено матеріали багатьох українських та міжнародних конференцій.

Окрему групу становлять законодавчі акти державного і місцевого значення, в яких наведені основні напрямки розвитку малих міст на державному рівні.

Виклад основного матеріалу. Малі міста є різними за своїми функціями, природним, економічним, культурно-історичним потенціалом. Наприклад міста-пам'ятки архітектури, міста-курорти, міста-осередки традиційних промислів і т.д.

За ознакою розміщення міста в планувальній, культурно-економічній, соціальній системі регіону, можемо виділити групу транзитних малих міст. Під поняттям **транзитне місто** – розуміємо місто, котре лежить на важливому транспортному шляху (міжнародного, державного, місцевого значення), і не є кінцевим пунктом призначення для більшості туристів і подорожуючих. Прямуючи до якогось більшого культурного або економічного центру, люди користуються певними основними напрямками, трасами (автомобільні дороги, залізниці). Ці траси проходять через, або поряд, із іншими меншими населеними пунктами, зокрема і малими містами. На перший погляд, таке географічне положення видається сприятливим для міста, оскільки через нього проходить великий потік людей. Але ці люди здебільшого мають конкретну ціль мандрівки і намагаються без потреби не затримуватися у дорозі. Тому таким містам переважно залишаються всі негативні наслідки проїзду туристів через їхню територію (розбиті дороги, забруднене повітря) і не дістається жодних переваг. Потрібно зазначити, що проблема транзитності може частково виникати на різних просторових рівнях, починаючи від рівня держав і закінчуючи окремими частинами населених пунктів. Проте на макрорівнях (держави, області, великі міста) ця проблема може бути досить легко компенсована іншими галузями культурної та економічної діяльності. Перед транзитними малими містами, котрі мають менше можливостей розвитку альтернативних функцій, постає проблема, як затримати «транзитних» туристів. Для таких міст підвищення атрактивності є надзвичайно важливим питанням.

Як зазначає Г. Курде [7], людина сприймає архітектурне середовище переважно зором. Тому архітектурно-просторова організація – це те перше, що сприймає людина, приїхавши у місто. Таким чином архітектурна атрактивність для транзитних міст стає однією з основних умов притягнення туристів до міста. Зокрема архітектура, котра формує саме міське середовище відіграє у цьому процесі надзвичайно важливу роль.

Як вже зазначалося, транзитні малі міста відносяться до окремої категорії малих міст і мають певні особливості, які потрібно враховувати при розв'язанні проблеми їх атрактивності.

1. Основною ознакою транзитних малих міст, окрім розташування в структурі регіону, є відсутність об'єктів, які є кінцевим пунктом призначення туристів і подорожуючих. Тут не маємо на увазі фактичну відсутність будь-яких атрактивних об'єктів, але той факт, що вони на даний момент не є цікавими або відомими широкому загалу і не можуть змусити переважну більшість туристів обрати ці міста як основний об'єкт, заради якого здійснюється мандрівка.

2. Транзитні малі міста залежні від уподобань туристів, котрі через них проїжджають, подорожуючи до кінцевого пункту призначення своєї мандрівки. Для таких міст дуже важливо виділити саме ці атрактивні об'єкти, котрі можуть бути цікавими для певної групи туристів. Якщо кінцевим пунктом призначення подорожі туристів є певні збережені пам'ятки історії, то ці люди навряд чи зацікавляться можливістю відвідати якусь спортивну подію чи можливістю відвідати завод з виготовлення автомобілів, і навпаки. Тому, вирішуючи питання про підвищення архітектурної атрактивності малих транзитних міст, потрібно працювати не лише з окремим вибраним населеним пунктом, а розглядати його в аспекті планувально-культурної системи регіону.

3. Основне місце займає дорожня і транспортна інфраструктура. З огляду на те, що малі міста, котрі ми розглядаємо, є транзитними, то основне навантаження сприймає на себе саме їхня дорожньо-транспортна система. Зазначимо, що проблему потрібно розглядати в першу чергу з точки зору містобудівельної і архітектурної організації дорожнього простору. Коли турист подорожує, то дорогу він сприймає не як ділянку землі покриту асфальтом чи бруківкою. Переважно людина навіть не звертає уваги на власне дорогу. Дорога у розумінні людини, котра подорожує – це передусім те, що вона бачить з вікна транспортного засобу. Саме ці візуальні образи мають вирішальний вплив на те, які враження людина отримує від подорожі загалом і від конкретного транзитного міста зокрема.

4. Транзитні міста несуть значні збитки від транзитного потоку людей і транспорту. Оскільки транзитні малі міста не є виділені в окрему групу населених пунктів, а дорожньо-транспортна система у більшості малих міст знаходиться у незадовільному стані, то при наявності великого навантаження від транзиту дороги швидко руйнуються і через свої якісні характеристики не здатні витримати покладеного на них навантаження. Проблема з дорогами актуальна у більшості міст, проте саме для транзитних міст вона стоїть особливо гостро. Ситуація погіршується ще й через те, що місто отримує лише збитки від надмірної експлуатації доріг, не отримуючи жодних вигод і прибутків. Однією з основних причин цього явища є саме відсутність атрактивності транзитних міст, зокрема відсутність архітектурної атрактивності.

5. Виникають складнощі із затриманням туристів і подорожуючих у місті. Подорожуючи людина має певний часовий план. При сучасному швидкому темпі життя будь-які відхилення від цього плану вносять хаос у подорож. Тому потрібно прикладати дуже значні зусилля для того, щоб заохотити людину затриматися на певний час у дорозі і присвятити увагу ознайомленню з містом (див. мал.1).



Мал.1

Серед транзитних міст виділяємо окремі групи. Поділ проводиться за їх розташуванням в системі розселення регіону. До окремої групи потрібно віднести малі міста-супутники великих міст-культурних центрів. Такі міста, як показує досвід, з часом стають частиною великого міста. І навіть якщо адміністративно вони залишаються самостійними населеними пунктами, то на практиці стають просто одним із районів міста: спальним, громадським, промисловим, в залежності від спеціалізації і розташування малого міста. Такі міста досить швидко втрачають свою культурну і економічну незалежність. Через це підвищення їхньої атрактивності постає дуже важким, але і водночас важливим завданням. Затримання у таких містах туристів також є складною справою, адже, із наближенням до кінцевого пункту призначення, для подорожніх значно зменшується потреба затримуватися у дорозі, і мале транзитне місто-супутник втрачає можливість «побутового» заохочення туристів до перерви у подорожі (нічліг, обід, відпочинок). Для таких міст важливо орієнтуватися не так на приїжджих, як на самих мешканців великого міста, для яких такі малі міста є можливістю відпочити, набратися нових вражень, не від'їжджаючи далеко з дому і не відриваючись від роботи.

Ще одну групу транзитних міст становлять прикордонні малі міста. У цих населених пунктах основну увагу потрібно приділити обслуговуючій

інфраструктурі, якісній організації місць короткотривалого відпочинку подорожніх. Основними новобудованими архітектурними об'єктами повинні бути готелі, мотелі, заклади громадського харчування. Увагу потрібно приділити містобудівельній організації міста, зокрема збільшенню кількості місць для паркування туристичних автобусів а також приватного транспорту, включно з кемпінгами. Важливо також обладнати місця для відпочинку недалеко від основної траси. Велику увагу потрібно приділити малим архітектурним формам, котрі б носили інформативний характер. Крім звичної інформації про сам населений пункт, важливо також зробити доступною інформацію про регіон і саму країну в цілому. Архітектурний образ таких міст набирає особливого значення і ваги, оскільки прикордонні транзитні міста – це перше, що бачать іноземні туристи, котрі приїжджають у державу, і у залежності від того, що вони побачать, у них буде складатися враження про країну (див. мал.2).



Мал.2

Названі вище проблеми і особливості малих транзитних міст вимагають докладного аналізу і розгляду із врахуванням місцевої специфіки.

Для розв'язання проблеми підвищення атрактивності малих транзитних міст потрібно у першу залучити до цього процесу всю наявну у місті базу.

Як вже зазначалося, основна увага у транзитних містах повинна бути звернена на транспортну інфраструктуру. Сучасний стан основних

автомобільних трас у малих містах, у тому числі і у транзитних, не здатен забезпечити комфортні умови для подорожніх. Якщо розглядати питання облаштування дороги як комплексу архітектурних об'єктів, котрі є частиною містобудівельного простору міста, то слід виділити два напрямки, у яких потрібно проводити дії для підвищення атрактивності дорожнього простору. Перший напрям – це атрактивний вигляд і формування простору. Другий напрям – це змістове наповнення простору. Дуже важливим є зберігати відповідність між зовнішнім вирішенням просторової організації дороги і її змістовим наповненням. Змістове наповнення архітектурного простору дороги, як показує досвід, забезпечує переважно основні потреби подорожуючих (харчування, нічліг, відпочинок). Дуже важливим елементом простору дороги є інформативні елементи. Сюди відносяться, в першу чергу, дороговкази, інформаційні таблиці із вказаними на них атрактивними об'єктами, котрі можна відвідати у місті, малі архітектурні форми, тематика яких присвячена якійсь певній особливості даного міста. Для дороги важливо також те, щоб з неї можна було бачити ті об'єкти або той архітектурний ансамбль, силует будинків, котрі становлять основу атрактивності міста.

Другою необхідною умовою для підвищення атрактивності малого транзитного міста, є забезпечення максимально легкого доступу до всіх атрактивних об'єктів міста, у тому числі і архітектурних. Для цього, у першу чергу, потрібно організувати якісну транспортну і містобудівельну систему. Якісні дороги нададуть можливість комфортно і швидко добратися до атрактивного об'єкту. Завдання архітекторів-містобудівельників – продумати найзручнішу і найпростішу схему руху туристів. При цьому не можна забувати також про місця для паркування як приватного транспорту, так і туристичних автобусів. Адже, коли туристи поспішають і не мають багато часу, то складнощі з маршрутом і зупинкою можуть змусити їх відмовитися від відвідування атрактивних об'єктів. Для максимально легкого доступу до атрактивних об'єктів малого міста одну з вирішальних ролей відіграють малі архітектурні форми, котрі носять інформативний характер. Загалом малі архітектурні форми є надзвичайно важливими елементами архітектурного простору міста, оскільки вони є своєрідними посередниками між живими, динамічними людьми і неживою статичною архітектурою. Також малі архітектурні форми через свій малий масштаб роблять архітектурний простір міста співмасштабним до людини.

Особливістю транзитних міст є те, що вони є дуже важливими обслуговуючими вузлами для подорожніх і туристів. Це в першу чергу місця, де, як вже зазначалося, подорожні мають можливість отримати певний набір необхідних у дорозі послуг. Яким би місто не було атрактивним, відсутність

або незадовільний стан обслуговуючої інфраструктури може звести усі старання з підвищення його атрактивності а нанівець. Саме обслуговуюча інфраструктура служить своєю «приманкою», що заохочує подорожніх зробити паузу у своїй подорожі і відвідати кафе, ресторани, магазини, - тобто вступити у безпосередній контакт з середовищем міста, зробитися його частиною. Після цього є дуже велика ймовірність того, що турист захоче затриматися у місті ще на невеликий проміжок часу для того, щоб познайомитися ближче з цим населеним пунктом.

Необхідно враховувати, що, яким би місто не було атрактивним і цікавим, якщо воно є в статусі транзитного, не можна розраховувати на те, що туристи будуть мати можливість, навіть при великому бажанні, спонтанно вносити у часовий графік своєї подорожі кілька годин екскурсії по місту, не кажучи вже про екскурсію, якій потрібно присвятити, наприклад, день. Такий сценарій відвідування малого міста можливий лише у тому випадку, коли воно змінить статус транзитного на місто, яке є кінцевим пунктом подорожі туристів. Тому для підвищення атрактивності транзитного міста необхідно добре продумати туристичні маршрути і програми екскурсій так, щоб за максимально короткий час дозволити гостям міста побачити найцікавіші місця і об'єкти, а також познайомити туристів з історією і сьогоденням міста загалом. Також потрібно залучати рекламу для популяризації міста. Це сприятиме тому, що люди, проїжджаючи місто, будуть заздалегідь інформовані про об'єкти, котрі там можна оглянути, і зможуть зарезервувати у своїй подорожі час на відвідування міста.

Атрактивізація будь-якого населеного пункту, окрім розвитку існуючої бази, також вимагає створення нової бази. Кожне місто потребує докладного дослідження всього його потенціалу, визначення основних напрямків розвитку. На основі цих досліджень можна визначити, які архітектурно-планувальні методи необхідно застосувати у міському середовищі для його атрактивізації.

Як уже згадувалось, для транзитних малих міст велике значення має обслуговуюча інфраструктура – заклади масового харчування, мотелі, торгові заклади, станції технічного обслуговування. Ця інфраструктура є необхідною, оскільки заклади подібного змістового наповнення є необхідними для більшості подорожніх.

Крім обслуговуючої інфраструктури важливо створювати нові архітектурно атрактивні об'єкти. Їх призначення повинно відповідати визначеній пріоритетній «спеціалізації» малого транзитного міста. Атрактивними об'єктами можуть бути також і різноманітні виробництва, якщо при їх організації врахована можливість атрактивної візуальної і змістової експозиції. Окрім змістового наповнення, новозбудовані об'єкти повинні

створюватися з розрахунком на те, що вони стануть своєрідною «візитною карточкою» транзитного малого міста.

Висновки. Проблема архітектурної атрактивізації малих міст є актуальною і потребує окремого розгляду. Особливу групу малих міст становлять транзитні, характерними особливостями яких є.

1. Розташування в структурі регіону.
2. Відсутність об'єктів, котрі є кінцевим пунктом подорожі переважної більшості приїжджих і туристів.
3. Часткова залежність напрямку туристичної спеціалізації міста від туристичної спеціалізації кінцевого пункту призначення туристів.
4. Активний стихійний розвиток дорожньо-транспортної системи.
5. Значні збитки від транзитного потоку людей і транспорту.
6. Складнощі із затриманням туристів і подорожуючих у місті.

Для транзитних міст їх візуальний образ є особливо вагомим і архітектура займає важливе місце у процесі атрактивізації цих населених пунктів. Серед транзитних міст виділено окремі підгрупи, згідно їх функцій та розташування.



Мал.3

Для розв'язання проблеми підвищення атрактивності малих транзитних міст потрібно:

А залучити до цього процесу всю наявну у місті базу. Для цього потрібно забезпечити:

- 1) облаштування придорожного комплексу архітектурних об'єктів з функціональним змістовим наповненням і з атрактивним архітектурним виглядом;
- 2) присутність інформативних елементів у просторі дороги;
- 3) візуальна інтеграція атрактивних архітектурних об'єктів у дорожній простір;
- 4) максимально легкий атрактивних об'єктів;
- 5) популяризація інформації про атрактивні об'єкти у ЗМІ.

Б створення нової бази.

- 1) Розвиток обслуговуючої інфраструктури;
- 2) архітектурно-просторовий розвиток міста з урахуванням визначених пріоритетних напрямків;
- 3) Створення нових архітектурно атрактивних об'єктів (див. мал.3).

Список літератури

1. Латинсько-український словотвірний словник Укладач Г.В. Петрова Тернопіль: «навчальна книга – Богдан», 2010. – 880с.
2. Anna Karwinska. Gospodarka przestrzenna. Uwarunkowania społeczno-kulturowe / Anna Karwinska. – Wydawnictwo Naukowe PWN SA Warszawa, 2008. – 258 s.
3. Черкес Б.С. Національна ідентичність в архітектурі міста / Б.С. Черкес. – Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2008. – 266с.
4. Georgia Butina Watson. Identity by design / Georgia Butina Watson, Ian Bentley. – Видавництво Elsevier, 2007. – 289 с.
5. Черкес Б.С. Архітектура сучасності. Остання третина ХХ – початок ХХІ толіть: навч. Посібник / Б.С. Черкес, С.М. Лінда. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2010. – 384 с.
6. Панченко Т.Ф. Туристичне середовище: архітектура, природа, інфраструктура / Т.Ф. Панченко. – К. : Логос, 2009. – 176с.
7. Gerhard Curdes. Stadtstruktur und Stadtgestaltung 2. Auflage / Gerhard Curdes. – Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln, 1997. – 248 S.

Аннотация

В статье сформулировано понятие транзитных малых городов как отдельной группы населенных пунктов, определены их характерные особенности и требования к повышению их архитектурной атрактивности.

Summary

The paper deal with the definition of transitional towns as a special category of the settlements, with determination of the main characteristic features of this kind of towns and the demands to increasing of its architectural attractivity.