

УДК 711.1

Покладок О.В.,
НУ «Львівська політехніка»

МОБІЛЬНІСТЬ, ЯК ФАКТОР АРХІТЕКТУРНО-ПРОСТОРОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРИМІСЬКИХ РЕКРЕАЦІЙНИХ СИСТЕМ

Розглянуто особливості організації приміських рекреаційних систем та проаналізовано мобільну складову в архітектурно-просторовій організації рекреаційної системи в приміській зоні. А також обґрунтовано нові види рекреації для приміської зони Львова на основі цієї складової.

ВСТУП. У формуванні структури приміського рекреаційного простору важливу роль відіграють центри, що "генерують" і "випромінюють" потоки відпочиваючих на різні від себе відстані. Такими центрами в першу чергу слід розглядати міста, але ними можуть бути й установи відпочинку, що породжують потоки відпочиваючих у ближній навколишній простір, а також осередки потреб ще більш низького рангу, наприклад, туристські стоянки. При цьому, кожний із генеруючих центрів, поряд із «випромінюючою» може виконувати ще й збірну функцію [1]. Міста, наприклад, як екскурсійні об'єкти, приймають потоки туристів з інших міст і районів країни. У той же час окремі центри відпочинку, володіючи досить сильною далекою дією і притягаючи до себе відпочиваючих зі значних відстаней, виступають також потужними вузлами системи.

Приміська рекреаційна система не є об'єктом, який сам розвивається, а підпорядковується попиту, формується під впливом територіальної організації розселення опосередковано через попит, який є об'єктом прогнозування. Тобто, в даному випадку, ключовими факторами, які впливають на формування приміської рекреаційної системи є попит населення, рекреаційні ресурси території та існуюча система розселення, які мають бути основою для її планування.

Метою даної публікації є: проаналізувати мобільну складову в архітектурно-просторовій організації рекреаційної системи в приміській зоні та обґрунтувати нові види рекреації для приміської зони Львова на основі цієї складової.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ. На протязі останніх декількох десятиліть вчені вивчали особливості організації приміських рекреаційних систем та пропонувати моделі їх просторової структури. В ході просторової організації короткочасного приміського відпочинку [2] розглядалися дві принципові моделі: 1) інтенсивне освоєння територій у вигляді лінійної системи шириною до 6 км, розташованої вздовж транспортних магістралей, перпендикулярних головній

трасі, що пересікає увесь район; 2) інтенсивне освоєння територій у вигляді концентричної системи навколо роздільно-обслуговуючого міста у радіусі 12 км.

Для приміської зони Львова характерна всестороння урбанізація відпочинкової місцевості. Її інтенсивна урбанізація, яка проявляється у всіх площинах, первинні функції відпочинку витісняють житлові функції. Потенційно рекреаційна зона може розвиватися поблизу колишньої рекреаційної місцевості, але тільки тимчасово.

Оскільки потреби у відпочинку міських мешканців не до кінця задоволені, відбувається переміщення «другого житла» на нові території, де утворюється чергова рекреаційна зона.

Виділення та коротка характеристика етапів розвитку [3] рекреації на приміських територіях Львова дозволяє привести дослідження кожного з етапів з метою виявлення об'єктів «з минулого», які можуть бути залучені до рекреаційного процесу в нових умовах, а також переоцінити архітектурно-планувальне рішення окремих з них.

В іншому випадку [4] запропоноване наступне територіально - просторове зонування систем групового розселення в залежності від транспортної досяжності елементів рекреаційної системи: 1) зони розповсюдження щоденних видів рекреації; 2) зона розповсюдження щотижневих видів рекреації; 3) зона розповсюдження тривалих і змішаних видів рекреації; 4) зона розповсюдження тривалих видів рекреації.

В одному з останніх видань [5] рекомендується при формуванні територіально-просторової структури курортно-рекреаційних систем брати до уваги витрати часу на переміщення населення від місць проживання до об'єктів щоденного відпочинку (лісопарки, міські парки, спортивні центри, сади) — до 0,5 год., до об'єктів щотижневого відпочинку у вихідні, святкові дні (заміські пункти відпочинку без ночівлі і з ночівлею, рибальські бази, дачні і садівничі селища) - 1-1,5 год., до місць тривалою відпочинку в період відпустки, канікул (бази відпочинку, оздоровчі дитячі і молодіжні табори) - 2-3 год. і більше.

В окремих роботах можна зустріти пропозиції по удосконаленню просторової структури заміського відпочинку [6], де пропонується змінити схему розподілу навантажень від рекреантів в базах відпочинку на ландшафт приміської зони, а також вводиться так звана "0" - зона, найближча до міста, з якої мають бути винесеними застарілі бази відпочинку.

Слід використати шанс, який туризм і рекреація створюють для колишнього промислового регіону — позитивний вплив на розвиток послуг, можливість створення нових місць праці, перетворення функціональної і просторової структури міст і регіону, покращення його екологічної ситуації, і зрештою,

зміну негативного промислового образу значних територій міст та їх приміських зон [7, 8].

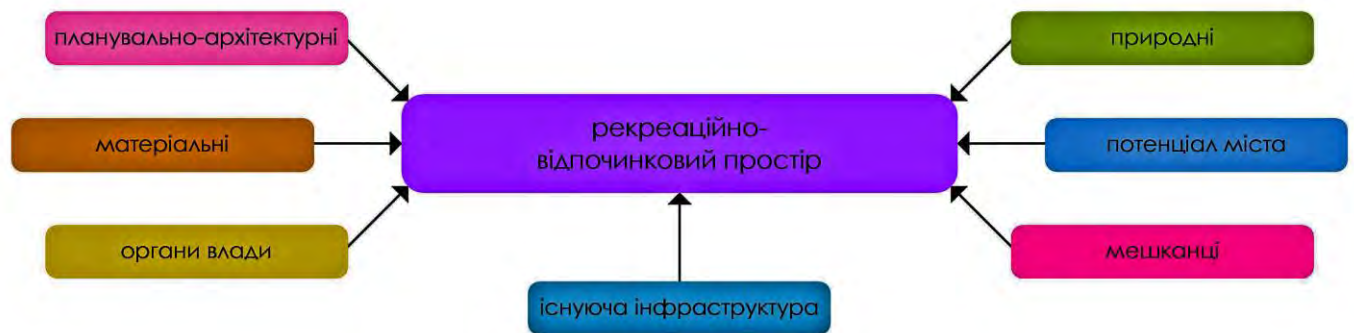


Рис. 1. Фактори, що формують рекреаційно-відпочинковий простір

Поєднання у приміських зонах стаціонарних і нестаціонарних, цілорічних і сезонних, більш чи менш комфортабельних споруд дозволяє урізноманітнити рекреаційну забудову, сформувати єдину систему обслуговування.

Використання для відпочинку індивідуальних транспортних засобів – автомобілів, мотоциклів, човнів – сприяє розвитку кемпінгово-мотельного туризму. Можливе спорудження двох типів мотелів: багатоповерховий і малоповерховий (1-2 поверхи), з можливістю розміщення в різних умовах місцевості. Запропоновано також комбіноване використання високих і низьких будівель, що забезпечує різноманітність типів номерів і взаємозв'язку «стоянка автомобіля - номер». Приміщення громадського харчування мають у своєму розпорядженні біля в'їзду на територію мотелю та зблоковані з багатоповерховим будинком мотелю, створюючи зручності як для проживаючих, так і для відвідувачів. Одноповерхові житлові павільйони розміщуються по периметру території, утворюючи внутрішній дворик-сад з дитячим майданчиком.

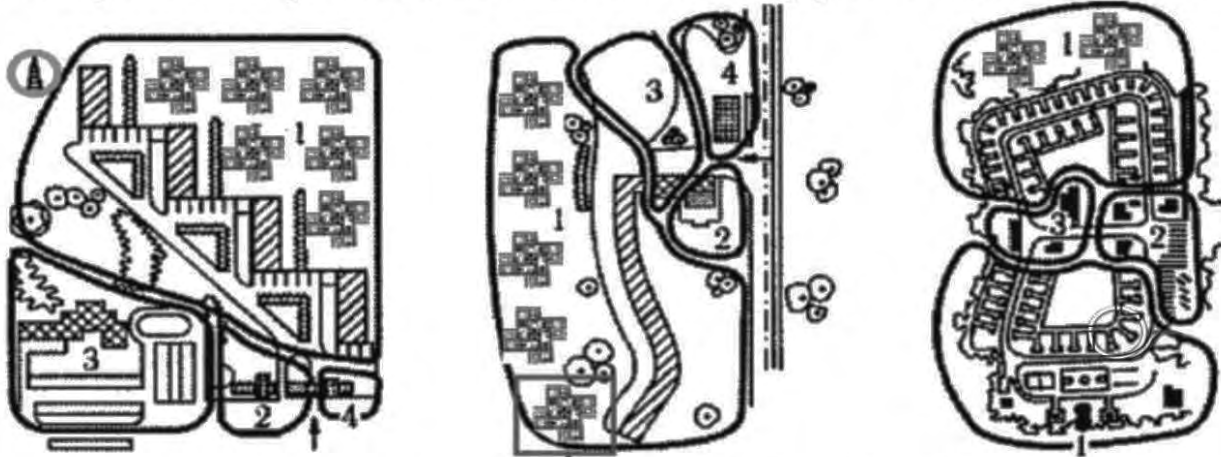
Проведений автором цих моделей аналіз показав, що у зоні впливу Львова - найкращі умови для організації короткочасного заміського відпочинку міського населення забезпечує друга модель.

Нові види рекреації в приміських зонах великих міст.

Найбільш характерною ознакою рекреаційної системи приміських зон великих міст є мобільність та короткотермінове перебування. Це зумовлює вимогу обґрунтування нових видів рекреації для цих територій.

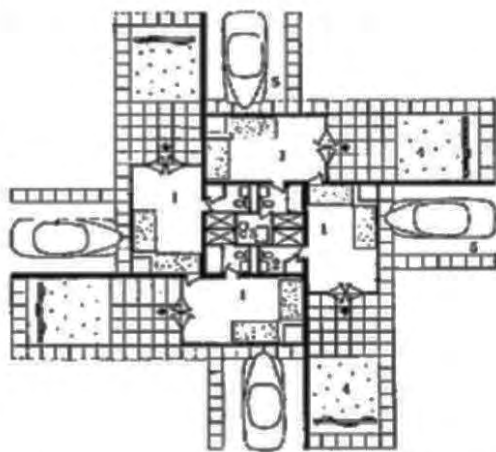
Вимога мобільності в розвитку приміської рекреації призвела до розвитку системи установ автотуризму: мотелів, кемпінгів, що розміщуються на туристських маршрутах.

Планувальна організація ділянки автотуристичного комплексу



а-мотель павільйонного типу;
б-мотель централізованого типу;
в-кемпінг блочного типу;

1-житлова зона;
 2-адміністративно-господарська зона;
 3-торговельна зона;
 4-зона технічного обслуговування



Загальний вигляд будівлі кемпінгу

Планувальне рішення приміщення кемпінгу

1-житлова кімната; 2-санвузол; 3-сауна; 4-зона відпочинку; 5-стоянка для автомобілів

Генплан ділянки кемпінга

1-ставок;
 2-майданчик для ігор;
 3-зелені насадження;
 4-номери;
 5-стоянка для автомобілів

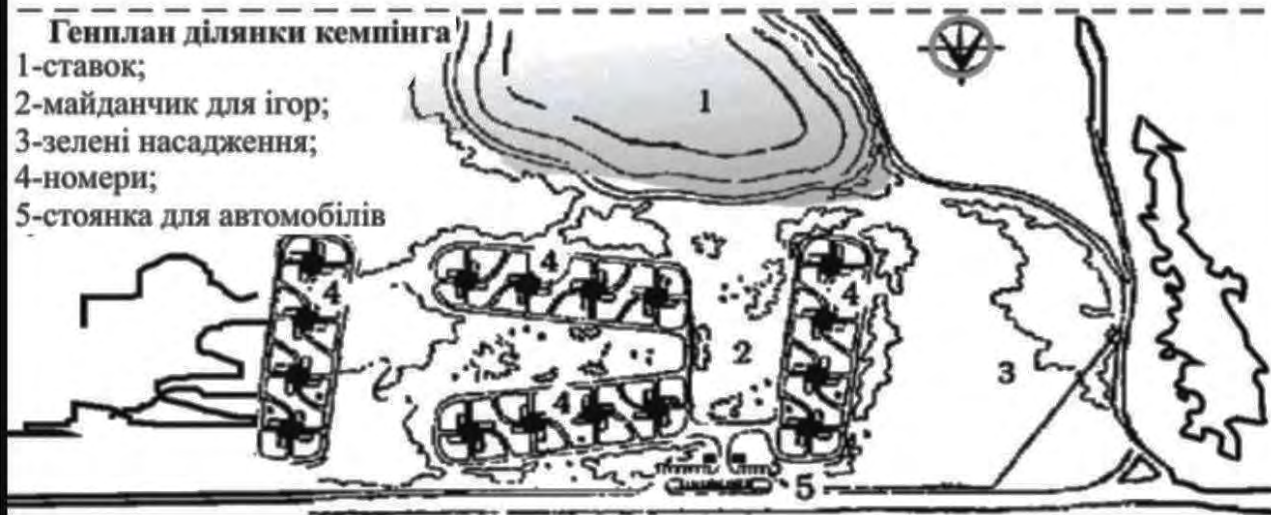


Рис. 2. Планувальне рішення приміського кемпінгу [9]

Мотель – автотуристська установа [9] готельного типу цілорічної експлуатації, призначена для тривалого проживання з повним комплексом послуг культурно-побутового та технічного обслуговування.

Кемпінг – автотуристська установа сезонної експлуатації з обмеженим набором послуг культурно-побутового і технічного характеру, призначена для короткочасного проживання в стаціонарних будиночках або наметах. Залежно від місця розташування на маршруті розрізняють установи автотуризму транзитного, кінцевого і комбінованого типу. Транзитні установи автотуризму призначені для короткочасного відпочинку в дорозі; кінцеві - для тривалого перебування; комбіновані можуть використовуватися як для тривалого, так і для короткочасного перебування.

Для проведення літнього відпочинку можна використовувати пересувні кабіни-вагони – трейлери: від простого вагона-причепа до добре обладнаної квартири. Трейлер як пересувне житло на колесах визначив появу мобільних споруд для літнього відпочинку. Мобільні споруди вперше з'явилися у народів, що ведуть кочовий спосіб життя. Для перших мобільних будівель використовували шкури тварин або повсть, натягнуті на дерев'яний каркас. Намети, шатри, кибитки, вози застосовували для влаштування військових таборів під час завойовницьких походів ще в давні століття. У середні століття для проведення ярмарків, базарів, церковних і театральних вистав зводили збірно-розбірні споруди. Потреба в таких спорудах з'явилася в 50-х роках минулого століття у зв'язку з розвитком масового літнього відпочинку.

Мобільна споруда являє собою призму трикутного перерізу («Тригон»), одна з площин якої може підніматися і опускатися, перетворюючись на терасу перед застеленою стіною будинку.

Мобільні споруди використовуються у вигляді пересувного збірно-розбірного літнього будинку, що транспортується за допомогою спеціальних засобів на підготовлений майданчик, в різних конструктивних рішеннях і видах матеріалів. Пересувний будинок для замиського відпочинку з відкидними і обертовими площинами обладнаний усіма інженерно-технічними пристроями. При проведенні тривалих туристичних маршрутів для ночівлі або добового відпочинку туристам надаються об'єкти тимчасового проживання – бунгало або блоковані будинки.

Під *бунгало* [9] розуміються невеликі котеджі, відокремлені від основної будівлі рекреаційного закладу. В ньому може бути декілька поверхів, які займає одна сім'я.

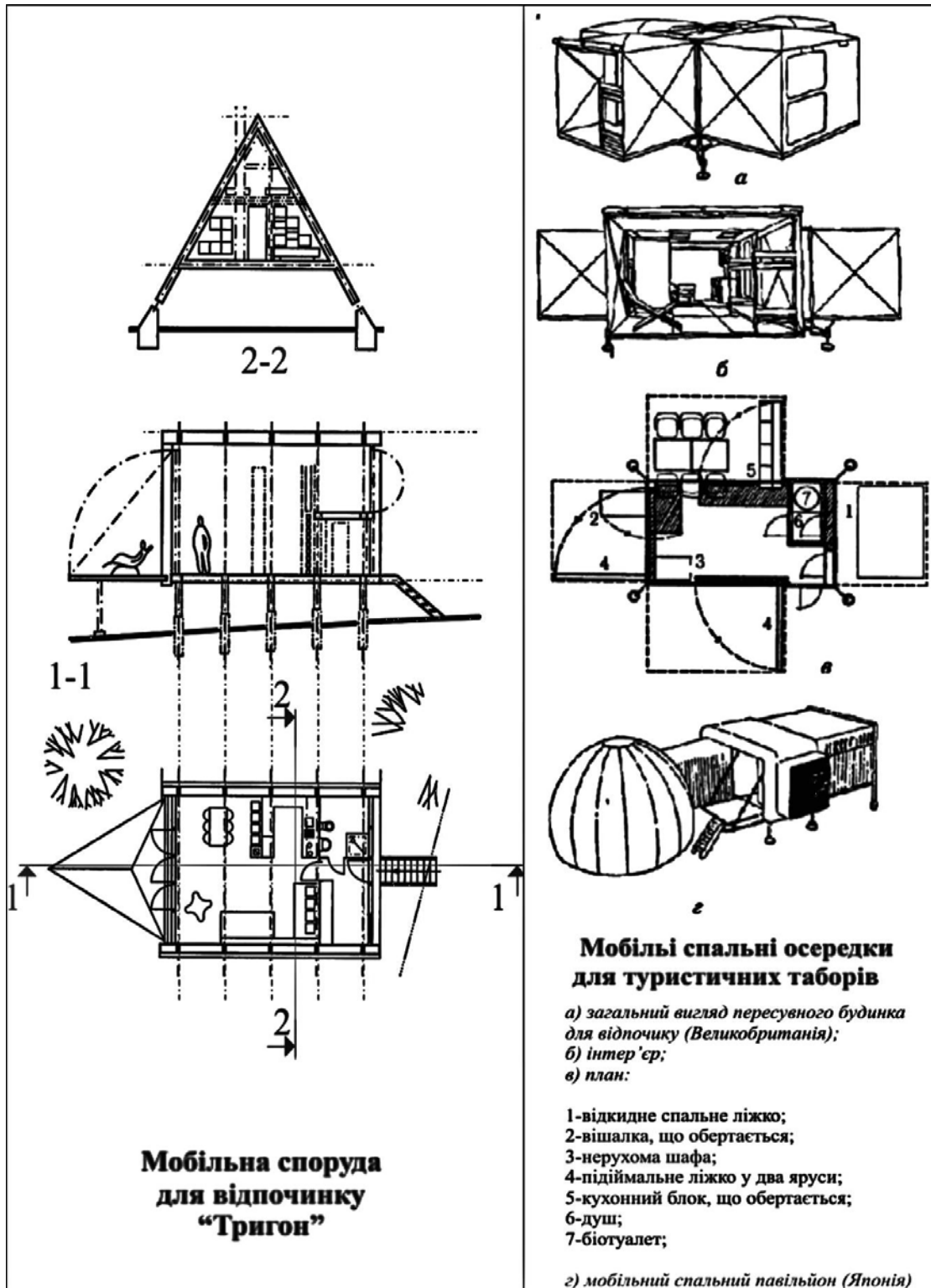


Рис. 3. Мобільні споруди [9]

Мобільні блоковані будинки, призначені для тимчасового проживання або ночівлі, створені набором планувальних блоків. Блок являє собою одну, дві або більше квартири із загальним входом. Блок-квартира може розташовуватись в одному або двох рівнях. Планування квартири, розміщення віконних прорізів і входів вирішуються таким чином, щоб при формуванні будинку була можливість зсуву, повороту окремих блоків один відносно

одного. Блоковані будинки можуть бути розраховані на проживання двох і більше сімей. Прийом блокування в одному об'ємі декількох житлових секцій дозволяє отримати суттєву економію будівельних та експлуатаційних витрат. До пересувних споруджень для туристських таборів відносяться також, мобільні спальні осередки і деякі збірні споруди для відпочинку. При розміщенні стаціонарних блокованих будинків, важливим моментом є й компактна пляма забудови, яка дозволяє зекономити площу ділянки. Кожна з секцій являє собою комфортабельну квартиру, розраховану на одну сім'ю. Як правило, вона вирішена у двох рівнях, один з яких мансардний; є вбудований гараж або навіс для машини. Найширше застосування багатосімейні будинки для тимчасового проживання або ночівлі мають при комплексній забудові територій, наприклад, при будівництві котеджних комплексів (кемпінгів) при рекреаційних закладах.

При створенні сезонних мобільних споруд відпочинку використовуються не тільки традиційні матеріали (цегла, залізобетон), але і нові будівельні матеріали на основі пластмас, відходів паперового виробництва. Основна конструктивна ідея таких споруд - індустріальний підхід, використання стандартних елементів і легких огорожувальних конструкцій, що виготовляються заводським способом. У зарубіжній практиці будівництва сезонних споруд застосовують клеєну фанеру і матеріали на паперовій основі. Запропонована різноманітність спальних осередків (призматичні, кубічні, трапецієподібні) дозволяє створювати оригінальні об'ємно-просторові рішення житлових корпусів. Своєрідність і привабливість архітектурного вигляду визначається фактурою і кольором панелей, розкриттям фасадів на природу лоджіями, балконами, терасами.

Особливість функціонування мобільних будівель – регламентована тривалість експлуатації на заданій території, яка виражається в ступені оборотності, що охоплює процеси транспортування і монтажу, експлуатації, демонтажу. Ці види рекреаційних об'єктів мають знайти більш широке застосування на приміських територіях в нових умовах життя міст та їх оточення.

Висновки

- Для рекреаційних систем приміських зон характерним є: недостатній розвиток рекреаційної інфраструктури, її переповнення, в окремих випадках її відсутність. В цілому, вона відстає від показників розвинених європейських країн, де майже вся територія задіяна в рекреаційному процесі.
- Транспортна (чи часова) досяжність - ключовий параметр при формуванні просторової структури рекреаційних систем. Однак, такий підхід не враховує закономірності самоорганізації рекреаційних систем, яка

формулюється у вигляді правила трьох кілець, що віддзеркалюють зміну щільності відпочивальників (та необхідних місць відпочинку) у такій послідовності: низька – висока – низька, тобто, не враховує розташування існуючої системно обумовленої зони максимальних рекреаційних навантажень навколо міст. Для виправлення такого стану запропонована модель внутрішньої динаміки рекреаційної системи міста, де представлені зони максимальної рекреаційної активності населення у природно-антропогенному (заміському) середовищі.

- Використання історичних об'єктів рекреаційного призначення у нових умовах. Нові форми рекреації: мобільні споруди, мотелі, кемпінги, бунгало, мобільні блоковані будинки.

- Застосування мобільних будівель в будь-яких рекреаційних установах забезпечує можливість створення на їх основі гнучкого матеріально - просторового середовища для задоволення постійно мінливих потреб людей у відпочинку, а також дозволяє дотримуватися екологічних вимог при будівництві та експлуатації комплексів масового відпочинку і туризму. Сучасні мобільні будівлі, виготовлені та обладнані в заводських умовах, об'єднують в мобільні комплекси різного рекреаційного призначення з можливістю зміни місткості і функціонально-планувальної структури.

Література

1. Шулик В.В. Про особливості просторової самоорганізації заміських рекреаційних систем / В.В.Шулик // Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. зб. — К. : КНУБА, — 2007. — №27. — С. 351-357.

2. Бобков И.В. Проектирование центров кратковременного отдыха в зоне влияния крупных городов // Градостроительство. Вып. 7/ М.: ЦНТИ по гражд. строит. и арх./ ЦНИИП градостроительства. — 1977. — 36 с.

3. Моркляник О.І., Покладок О.В. Історичний аспект пошуку нових форм рекреації в приміських зонах великих міст // Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. зб. — К. : КНУБА, 2012. — № 46. — С. 385–391.

4. Панченко Т.Ф. Формирование курортно-рекреационных систем во взаимосвязи с расселением// Градостроительство. Вып. 5/ М.: ЦНТИ по гражд. строит. и арх./ КиевНИИП градостроительства. 1978. — 48 с.

5. Містобудування. Довідник проектувальника / За ред.. Т.Ф.Панченко. — К.: Укрархбудінформ, 2001. — 192 с.

6. Горбик А.Р. Проблемы размещения комплексов баз отдыха в рекреационных системах // Тезисы докладов и сообщ. Научного симпозиума «Человек-среда-рекреация». — Рига: Лат.НИИСтроительства. — 1987.- с.31-34.

7. Kronenberg M. Dziedzictwo przemyslowe w rejestrach zabytkow najwiekszych miast w Polsce / Kaprowski W., Midura F., Sienkiewicz J. (red.) // Dziedzictwo przemyslowe Mazowsza i jego rola w roswoju turystyki, Almamet, Warszawa. — 2008. — S. 21–34.

8. Liszewski S. Miasto jako przedmiot badan geografii turystyki w Polsce // Turyzm, z. 1 (18), WUL, Lodz. — 2008. — S. 27–38.

9. Л. Г. Лукьянова, В. И. Рекреационные комплексы: Учеб. пособие / Под общ. ред. В. К. Федорченко. — К.: Вища шк., 2004. — 346 с.; ил.

Аннотация

В статье рассмотрены особенности организации пригородных рекреационных систем и проанализирована мобильная составляющая в архитектурно-пространственной организации рекреационной системы в пригородной зоне. А также обоснованы новые виды рекреации для пригородной зоны Львова на основе этой составляющей.

Annotation

The article describes the features of the organization of suburban recreation systems and analyzed the mobile component in the architectural and spatial organization of recreational system in a suburban area. And also developed new types of recreation for commuters Lviv based on this component.