

Проблеми розвитку міського середовища. Вип.2 (12) 2014

проектированию архитектурной среды площади, его визуального и навигационного улучшения.

Ключевые слова: площадь, архитектурная среда, пространство.

Annotation. In this project, there is an emphasis on the analysis of connections between an architectural environment and human actions. There are the types of functional and spatial organization of urban space recognized. Also there conditions of impact on person's actions have been determined. The proposals for the projecting of architectural space environment and its visual and navigational improvements were created.

Keywords: square, architectural environment space.

Стаття надійшла до редакції у грудні 2013р.

УДК 72.01

Трошкіна О.А.(к.арх.,доц.),
Сіряк А.О.(магістрант),³⁷
Національний авіаційний
університет, Київ

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ СУЧАСНОГО ВУЛИЧНОГО ПРОСТОРУ

Анотація. У даному дослідженні зроблено акцент на вивчення зв'язків людини та архітектурного середовища. Розглянуто деталі вуличного середовища, їх значення в формуванні архітектурного простору. Проаналізовано стан досліджуваної проблеми. Встановлено поняття комфорту вуличного середовища.

Ключові слова: вуличний простір, комфорт середовища, сприйняття архітектурного простору.

Актуальність дослідження. Архітектурний простір – сукупність будівель та споруд, призначених для визначених функцій і наділених необхідною та достатньою для споживача інформативністю, в тому числі за допомогою

³⁷ © Трошкіна О.А., Сіряк А.О.

архітектурної пластики. Щодня людина перебуває в тісному контакті з міським середовищем, яке передає людині безліч інформації. На естетичному рівні інформативні якості архітектури посилюються тим, що інформація не просто передається людині, а, що більш важливо, породжує нову інформацію. Інформація про стійкість міського середовища зчитується людиною, в першу чергу, при зоровому сприйнятті. Тому питання зорового сприйняття набувають щоразу нову актуальність і обумовлюються, найчастіше, новими чинниками.

Сьогодні у швидко змінюваному місті люди ведуть активне життя, часто переміщаються в різні частини району та міста, нерідко відчують психологічні перевантаження. Вони щодня перебувають у щільному контакті з сучасним міським середовищем, яке несе безперервний потік інформації. Вулиці, переповнені транспортом і людьми, викликають напругу, хвилювання, іноді стресові стани, при цьому людина змушена постійно вирішувати ділові питання, здійснювати зустрічі в різних частинах міста. Архітектурне середовище повинне допомогти людині в цьому процесі адаптації до мінливих ритмів, існуючих в сучасних містах. Зрозуміти конкретні потреби людей в організації середовища і вирішити існуючу проблему неможливо без аналізу системи, яка розглядає взаємний зв'язок і взаємний вплив архітектурного середовища та поведінки людини.

Питання теми «людина і архітектурне середовище» в своїх роботах розглядали такі теоретики архітектури як Е.Грушка, М.Я. Гінзбург, Д.Саймондс, Е.Л.Беляєва, Р.Арнхейм, Філіна В.А., Шимко В.Т., Березін М.П., Холл Е.Т., Дей К. та ін.

Мета дослідження. Вивчення взаємодії архітектурного простору і людини шляхом дослідження сприйняття інформаційного навантаження вуличного середовища людиною.

Завдання: вивчити стан проблематики дослідження та узагальнити його результати щодо особливостей сприйняття інформативності архітектурного простору людиною; визначити поняття комфорту міського вуличного середовища.

Сучасне міське середовище дає багато нових прикладів організації соціально значущого простору, дослідження яких допомагає визначити механізми впливу архітектурного середовища на поведінку людини. Відбувається підвищення зовнішньої і внутрішньої активності людини.

Зміна швидкості взаємодії людини з навколишнім архітектурним середовищем і більш тісний і складний характер цього процесу вимагають уважного вивчення. У цьому зв'язку, актуальність дослідження середовищної поведінки зростає. Аналіз взаємодії нового архітектурного середовища і сучасної людини, дослідження конкретних форм психічної активності в обраному архітектурному контексті дозволяють визначити оптимальність тих чи інших прийомів просторової організації, а так само внести важливе доповнення до концепції сучасної міського середовища в цілому [1].

У вітчизняній і зарубіжній теорії архітектури проводилися дослідження з даного питання. Але, на сьогоднішній день, поведінку як фактор, що впливає на організацію архітектурного середовища, досліджено недостатньо, так як швидко змінюється архітектурне середовище вимагає додаткових досліджень, що враховують

психологію сучасної людини, закони поведінки, моторику його рухів, розмірну ритмам сучасного міста.

Всю інформацію, яку отримує людина від міського простору, можна розділити на інформацію, отриману безпосередньо від архітектурних елементів самого простору (будівель, їх деталей, вулиць, площ, озеленення, малих архітектурних форм, творів мистецтва тощо) та інформацію, створену навмисно, задля самої інформації (реклама, пропаганда, інформаційні знаки, символіка тощо). Якщо першу споживач повинен самостійно опрацювати і розкодувати, то друга надається в готовому вигляді та не потребує додаткових зусиль з боку споживача. Саме цей, другий, вид інформації деякі дослідники архітектурної семантики називають «шумом», який погіршує сприйняття архітектурного простору і його об'єктів зокрема [2].

Вертикальні площини виступають формотворчими одиницями вулиць. Вулиці поряд з площами – це головний простір міста. Перебуваючи в міському просторі людина отримує безліч інформації від оточуючих її об'єктів, про тип середовища, інформацію про будівлі, малі архітектурні форми. Всі ці деталі вуличного простору впливають на формування уяви людиною про образ даної місцевості внаслідок чого визначає чи комфортне це середовище для перебування в ньому.

Будуючи будь яку велику громадську споруду на площі або великій вулиці, ми дуже мало дбаємо про те, як воно буде поєднуватися з оточуючими ансамблями будівель; наскільки вигідно його місце розташування на даній вулиці; узгоджуються чи розміри ширини вулиці з висотою споруди і т.д. але далеко не байдуже для форми споруди, яка повинна впливати на нас, як розчленований фасад, які оточують його

будівлі, з яких точок зору споруди буде видно. У таких випадках архітектура вчить: ступінь впливу і цілісність враження від частини і від цілого споруди залежить від ретельної координації їх один з одним і оточуючим. Деталь може зіпсувати враження від цілого. Зменшуючи величину членувань будівлі, надаючи цим членуванням величину, так чи інакше відповідає висоті людського зросту, ми можемо значно підвищити зорове враження, одержуване від споруди. Виявляється, що наявність зв'язку між членуваннями фасаду споруди з величиною людського зросту дає останньому ту мірку, за допомогою якої він судить про відносні величини споруди.

Відчувши дію невиразності і монотонної одноманітності довгих прямих вулиць. Відомо почуття нудьги, фізичної втоми і загубленості, які вони викликають. Ось чому надати вулицям оформлення не тільки з точки зору їх закономірних, приємних форм, але і з точки зору елементарних зручностей, допомогти мешканцю легко орієнтуватися в місті, знаходити головні і другорядні напрямки до центру, до периферії, до площ і житлових кварталів – річ у міській плануванні далеко не другорядна.

Комфортними називаються такі параметри навколишнього середовища, які дозволяють створити найкращі для людини умови життєдіяльності.

З надзвичайно швидкими темпами росту та забудови сучасних міст виникає ряд проблем. Однією з таких проблем є кількість транспорту міських жителів та транспорту в'їжджаючого кожного дня в місто з міст супутників. Внаслідок чого проблемою урбанізації стають центральні частини міста, які були запроектовані на навантаження значно меншої кількості транспорту. Відсутність місць для

Проблеми розвитку міського середовища. Вип.2 (12) 2014

паркування, недостатня пропускна спроможність вулиць приводить до паркування та руху транспорту по тротуарам не залишаючи пішоходам передбаченого для них простору.

Для комфортного перебування в вуличному середовищі слід розуміти такий простір в якому в необхідному співвідношенні один до одного проектують різні деталі простору. Адже комфорт в міському просторі це не ідеальна поверхня дорожнього полотна, це сукупність факторів які впливають на людину. Комфортними називаються такі параметри навколишнього середовища, які дозволяють створити найкращі для людини умови життєдіяльності. Розміщення будівель в системі вуличного простору які забудовано не в хаотичному порядку, а в якомусь певному ритмі утворюючи ансамбль будівель, напрям та форма вуличного середовища, який буде змінюватись з певним членуванням чим буде зацікавлювати пішохода рухаю чогось в ньому. Меблі вуличного простору огороження, лави, смітники, рекламні стели, ліхтарі невід'ємна частина міського простору. Кожен з цих елементів може виступати безпосередньою або умовною межею для руху людини. Всі вони також повинні буди взаємопов'язані і працювати як система. Озеленення, теж важливий фактор комфорту. Пропорційність площі озеленення до площі дорожнього полотна, дерева з певним кроком розсадження та стрічкові та точкова посадка кущів можуть служити межами руху людини. Фасади будівель, їх членування, матеріали, деталізованість, поверховість, відношення висоти будівель до ширини вуличного простору всі ці деталі без винятку впливають на поняття комфорту людиною від даного вуличного простору.

Проектуючи будь який вуличний простір, який є поряд з площами формотворчою одиницею міста, необхідно встановити велику кількість інформації про дане середовище. Розроблені схеми зразкової забудови, Стайна і Райта, відображали ідею: вулиця це погане середовище, будівлі повинні бути відвернуті від неї і «дивитись» в іншу сторону, на затишні зелені закуточки, базовою одиницею міського дизайну повинна бути не вулиця, а квартал, торгівля повинна бути відділена від зелених насаджень і житла [4].

Вулиці в формуванні міста відіграють роль «граней» площин якими є квартали. Насамперед квартали чи інші формотворчі одиниці міста мають як мінімум три «грані» – вулиці. Вуличне середовище в будь якому випадку виступає середовищем яке в свою чергу об'єднує ці квартали в єдине місто. В сучасному місті, де людина проводить велику кількість часу рухаючись чи то на роботу чи то на навчання, вуличне середовище передає інформацію пішоходу і певним чином впливає на нього.

Вулиця в сучасному місті це широкий діапазон різноманітності від спокійної маленької вулиці в старій частині міста, до широких магістралей що з'єднує райони міста. Створюючи сучасний міський простір необхідно провести величезний аналіз даної задачі що постає перед архітектором, від місця розташування вулиці в місті до функції(житлова, торгова, транспортна) і при встановленні функції продовжити визначення функцій формотворчих одиниць (будівель), завершуючи розумінням хто буде жителем цієї чи іншої будівлі, чи споживачем будь якого торгового закладу на даній вулиці. Встановивши ці дані архітектор отримує завдання на проектування, формування даного простору.

Вивчивши закордонний та вітчизняний досвід можна сформулювати декілька прийомів зміни вертикальних площин фасадів, що допоможе поліпшити стан в вуличних середовищ вже існуючих сучасних міст.

Масштабність – результат суб'єктивної чуттєвої оцінки розмірів спостережуваної форми або будівлі, заснованої не стільки на нейтральному візуальному враженні, скільки на емоційному резонансі отриманої різноманітною візуальної інформації.

Для забезпечення «єдності» вуличного середовища слід передбачувати масштабність, співрозмірність будівель.

Матеріали оздоблення фасадів будівель слід об'єднати, що перетворюватиме вуличний простір в ансамбль. Насамперед це не значить що всі фасади певної вулиці необхідно пофарбувати в один колір. При вирішенні фасадів будівель формуючих середовище слід використовувати приблизно однакову кількість типів матеріалів (скло, метал, цегла), також кольорове рішення, одна тональність різних кольорів, чи один колір в різних тональностях об'єднає будівлі, можливість створення ритмічних рядів, при цьому забезпечити зацікавленість пішохода.

Членування будівель. Вертикальне чи горизонтальне. Правильне використавши цей засіб формування фасаду, дає можливість візуально збільшити чи зменшити, видовжити чи скоротити будівлю.

Зміна розмірів та співрозмірності деталей фасадів. Цей засіб дає змогу виділити ті чи інші ознаки будівлі, що забезпечують формування певного «образу–силуету» будівлі, що формує перше враження у людини про тип та функцію даної будівлі, а отже і середовища. Запозичення певних

елементів будівлі, в нову проєктовану, дасть змогу створення «ансамблю» все існуючої і нової забудови.

Висновки: Вивчено стан проблематики та узагальнено його результати щодо особливостей сприйняття інформативності архітектурного простору людиною; визначено поняття комфорту міського вуличного середовища. В подальшому дослідження повинно бути спрямоване на виявлення особливостей формування міського вуличного середовища за допомогою вертикальних площин.

Список використаної літератури

1. Грушка. Е. Развитие градостроительства / Е. Грушка. – Братислава: Вид-во Словацької АН, 1963. – 660 с.
2. Беляева Е.Т. Архитектурно-пространственная среда как объект визуального восприятия / Е.Л. Беляева. – М.: Стройиздат, 1977.– 128 с.
3. Филин В. А. Видеоэкология и архитектура. / В. А. Филин. – М.: Московський центр «Видеоэкология», 1995. – 52 с.
4. Тиц А. А. Архитектура, стандарт, красота. / А. А. Тиц. – К.: Вид-во «Будивельник», 1972. – 132 с.

Аннотация. В данном исследовании сделан акцент на изучение связей человека и архитектурной среды. Рассмотрено детали уличной среды, их значение в формировании архитектурного пространства. Проанализировано состояние исследуемой проблемы. Установлено понятие комфорта уличной среды.

Ключевые слова: уличное пространство, комфорт среды, восприятие архитектурного пространства.

Abstract. In this research focuses on the study of human relationships with the architectural environment. Items considered street environment, their importance in shaping the architectural space. The state of the research problem. Established the concept of comfort street environment.

Keywords: outdoor space, comfort, environment, perception of architectural space.

Стаття надійшла до редакції у грудні 2013р.