

МИСТЕЦТВОЗНАВСТВО ТА АРХІТЕКТУРА

Макухін М.О.

аспірант,

Національна академія образотворчого мистецтва і архітектури

БАГАТОФУНКЦІОНАЛЬНІ МОСТОВІ СПОРУДИ У СТРУКТУРІ МІСТА

У світовій архітектурі та містобудуванні протягом останніх десятиріч набуває зацікавленості тема багатофункціональних мостових споруд (БМС), яка почала розвиватися ще в XII–XVI столітті в країнах Західної Європи. Ці споруди – «залюднені мости» – забезпечували зв'язок між двома берегами водойм, а їх додаткові функції полягали в розміщенні на цих мостах магазинів, житла, майстерень тощо [4].

Причинами повернення сучасної архітектури до ідей БМС у містах, особливо значніших та найзначніших, з наявністю водойм є виникнення проблем: транспортних – внаслідок значного збільшення кількості автомобілів у містах, а також необхідності подальшого розвитку міст та браку вільних територій, особливо у центральній їх зоні, висока вартість земельних ділянок.

В сучасній практиці проектування та спорудженні БМС притаманні дві основні їх функції: транспортно-пішохідна та додаткова – розміщення установ і підприємств обслуговування, житла тощо.

БМС розташовані у межах міста за своєю транспортно-пішохідною функцією відіграють таку ж роль як і традиційні мости. Їх розміщення не суперечить принципам традиційних мостів і визначається наявністю та напрямом транспортних та пішохідних потоків відповідно характеру вулично-транспортної мережі.

Виходячи з необхідності організації транспортного та пішохідного руху у межах БМС та існуючої класифікації мостових споруд, БМС також слід розрізняти за довжиною, але з урахуванням прийнятого показника пішохідної доступності (500 м) [1],: малі – до 25 м, середні – 25-100 м, великі – 100-1000 м, значні – понад 1000 м. Таке поділення БМС необхідне в зв'язку з певними особливостями планувальної організації споруд кожної групи [2].

Транспортна роль БМС залежить від типу споруди та її місця розташування у планувальній структурі міста. Планувальна організація БМС багато в чому залежить від містобудівного значення споруди – загальноміського, районного чи місцевого і можливості організації пропуску транспорту та пішоходів. При відсутності транзитного транспортного руху у межах споруди вони стають багатофункціональними пішохідними мостовими спорудами, які також отримали розповсюдження у світовій практиці.

Існуючий досвід свідчить, що до складу додаткових функцій БМС найчастіше входять торгівельні підприємства, паркінги, заклади громадського харчування, бібліотеки, виставкові приміщення, концертні та лекційні зали,

школи, офіси та житло. БМС фактично формують центри обслуговування міста певного значення.

Найвищої концентрації установи обслуговування досягають у центральній зоні міста, у значніших та найзначніших містах – у центрах планувальних зон та планувальних районів, центрах житлових районів. БМС через специфіку свого розміщення можуть бути гармонійним елементом таких обслуговуючих центрів.

Ширина водойми визначає довжину БМС, ширина споруди та її висота приймаються при проектуванні у відповідності до багатьох факторів, зокрема, об'єму установ та підприємств обслуговування, які там розміщуються, що в свою чергу визначає значущість споруди, як центра обслуговування. До складу БМС як центрів обслуговування, можуть входити також існуючі установи обслуговування, що знаходяться поряд із спорудою. Обсяги об'єктів, які можливо розмістити в БМС залежать від її місцеположення в архітектурно-планувальній структурі міста визначеного генеральним планом міста або окремим проектом цієї споруди.

Визначаючи основи функціонально-планувальної структури БМС, містобудівне оточення безпосередньо впливає і на архітектурно-просторове її вирішення. Такі риси містобудівного оточення як функціональне зонування, рівень урбанізації прирічкової території, характер її забудови – вид, обсяг, поверховість, щільність, рівень її прилягання до БМС, – суттєво впливають на структуру та зовнішній вигляд споруди.

На основі існуючих досліджень забудови міста [3] можна констатувати, що найбільший вплив на композицію БМС і її архітектурно-просторове вирішення може мати забудова (існуюча і перспективна), розташована на відстані до 200–500 м. У міру збільшення відстані від БМС до її наявності безпосередній вплив на композицію споруди буде зменшуватись.

При розв'язанні завдань гармонійності архітектурно-просторового вирішення БМС відповідно до навколишнього середовища з урахуванням архітектурно-просторового значення самої споруди важливим є визначення таких категорій архітектури, як масштаб і масштабність, архітектурного домінування споруди тощо.

Таким чином, при необхідності створення в містах нових мостових переходів, особливо у центральних частинах міста, доцільно розглядати можливість формування багатофункціональних мостових споруд, вирішуючи при цьому задачі як покращення організації руху транспорту та пішоходів, та й інші, зокрема розвиток системи обслуговування населення з підвищенням ефективності використання прирічкових територій та поліпшення загальної архітектурно-просторової організації міста.

Список використаних джерел:

1. ДБН 360-92** Планування і забудова міських і сільських поселень. – Київ: Держбуд України, 2002. – 107 с.
2. Макухин Н. О. Градостроительные аспекты формирования многофункциональных мостовых сооружений // Сборник статей по материалам XXII международной заочной научно-практической конференции. Вип. 2(22). Москва, 2014. – С. 168-177.
3. Основы формирования архитектурно-художественного облика городов // М.: Стройиздат, 1981. – 192 с.
4. Peter Murray. Living Bridges. The Inhabited Bridge: Past, Present and Future // Royal Academy of Arts, 1996. – 160 p.