

общественно-культурный центр // Жилищное строительство и архитектура. – 1989. – №7. – С.13–15. 5. Куцевич В.В. Перспективні типи кінотеатрів // Архітектура України. – 1993. – N 2. – С.8–13. 6. Березин О.С. Цифровой кинотеатр // Техника кино и телевидения. – 2003. – №4. – С 5–9. 7. Василевский Ю.А. Цифровое кино в Европе: состояние и перспективы развития // Техника кино и телевидения. – 2003. – №8. – С. 17. 8. Гадиян Г.С., Вацик В.А., Терехова М.М. Эра цифрового кинематографа – будущее, доступное сегодня // Техника кино и телевидения. – 2003. – №5. – С. 8–9.

УДК 711

Г.Є. Підмазко

Одеська державна академія будівництва і архітектури,
кафедра архітектури та містобудування

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ РОЗВІТКУ МОРСЬКИХ ВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ

© Подмазко Г.Є., 2006

Розглянуто засади розвитку морських вокзальних комплексів, специфіку архітектурного проектування цих будов та їх елементів.

Як відомо, стан архітектури є істотним індикатором соціальних і технічних змін у світі. Останні десятиріччя світ змінюється достатньо динамічно. Головним рушієм цього процесу є глобалізація й ринкова економіка, які надзвичайно швидко змінюють умови економічного, політичного й соціального життя в будь-якій країні.

Загальновідомий факт, що архітектура є одним з істотних компонентів культури, подібно науці, творчості, мистецтву. Культура продовжує боротися з архаїчними забобонами, і доти, поки глобальна або екологічна катастрофа не змусить її різко активізувати свої зусилля, навряд чи можна буде сподіватися на масштабний культурний прорив, зокрема й в архітектурі. Однак уже сьогодні можна розглянути досить радикальні зміни в архітектурі, які, з одного боку, пов'язані із серйозними трансформаціями в науковій сфері, а з іншого боку, повинні поступово поширитися на всі інші області життя. Останнім часом з'явилися фундаментальні колективні дослідження тих революційних змін у картині світу, методологічних підставах науки, у самому стилі наукового мислення, які відбуваються у зв'язку з розвитком теорії самоорганізації (синергетики). Спираючись на можливості, наданні комп'ютерними технологіями, цей новий погляд на світ знаходить відгук у процесах, що змінюють характер архітектури.

Ці зміни вимагають опрацювання нової концепції містобудівного розвитку. Для стійкого економічного росту міста загалом важливо, щоб у ньому сформувалися й одержали розвиток галузі, що найефективніше використовують місцеву специфіку й наявний потенціал. Основу потенціалу створюють географічне положення, транспортні мережі, порт, висококваліфіковані кадри, архітектура, культурно-історична спадщина. Для цього потрібні відповідна інфраструктура й підтримка контактного середовища, якому притаманні відкритість, безпека, зручність, привабливість, краса й унікальність. Всі ці якості вдало поєднає морський вокзальний комплекс – контактний центр з транспортною, діловою, інформаційною, туристсько-культурною функціями. У ньому повинні розвиватися всі форми контактів: торговельні, фінансові, виробничі, наукові, культурні, політичні. У зв'язку із цим у сучасних умовах відбувається адаптація проектно-планувальної практики до умов вільного ринку. Це вимагає якісно нової методології й принципово інших прийомів містобудівного проектування, зокрема, у частині планування, забудови й реконструкції морських вокзальних комплексів у структурі морського узбережжя. Морський вокзальний комплекс необхідно розглядати в структурі міста як один з основних елементів

планувальної структури морського узбережжя та його “морського фасаду”, архітектурно-художнього обличчя міста.

Відповідно до ситуації виникає необхідність у розробці методичних пропозицій і рекомендацій з організації морських вокзальних комплексів, які можна покласти в основу розробки передбачуваних “Концептуальних засад розвитку морських вокзальних комплексів у сучасних соціально-економічних умовах”. Тема актуальності концептуальних засад не є новою: вона цікавила видатних теоретиків архітектури Рема Колхааса, Чарлза Дженкса, Поля Андре й ін. Але проблему концептуальних засад далеко не вичерпано, тому цю статтю присвячено подальшому розробленню цієї теми.

Актуальність досліджень принципів архітектурно-планувальної організації морських вокзальних комплексів визначається таким:

- станом практики містобудівного проектування на сучасному етапі загалом;
- існуючою проблемою в сфері містобудівного розвитку міста, у сучасних соціально-економічних умовах країни;
- станом вивченості цієї проблеми;
- необхідністю розвитку інфраструктури;
- можливістю забезпечення високого рівня обслуговування;
- потребою створення об'єднаних морських вокзальних комплексів.

З давніх давен мореплавання є одним із найбільш надійних видів транспортного сполучення, передумовою для створення міжконтинентальних торговельних і пасажирських зв'язків. У системі міжнародних перевезень морський флот відіграє значну роль і у галузі світового вантажообігу є основним.

Як свідчить історія містобудування, морські вокзали, як правило, є складовою частиною великих торговельних портів і пов'язані з великим обсягом вантажних робіт. Не існує морських суден, призначених лише для перевезення людей, на відміну від річкових теплоходів, пасажирських поїздів, літаків або автобусів, які спеціально пристосовані тільки для обслуговування пасажирів. Всі пасажирські лайнери, як би комфортабельні вони не були, з метою надійності й рентабельності перевозять у трюмах сотні й тисячі тонн різноманітних вантажів. Експлуатація морських вокзалів зазвичай пов'язана з обробленням великої кількості вантажів і багажу. У зв'язку із цим під час проектування морських вокзалів необхідно розділяти потоки руху пасажирів і потоки перевезення вантажів, що найдоцільніше здійснювати по вертикалі. Переважно під вантажі відводять нижній ярус, безпосередньо пов'язаний із залізничними платформами, а для пасажирів – верхній (морські вокзали в Одесі й Владивостоці, а за кордоном – у Булоні, Гаврі, Алжирі, Саутгемптоні, Хельсінкі й ін.)

Сучасні типи морських вокзалів розроблено в різних країнах порівняно недавно. Будівництво морських вокзалів стало масовим з 30-х років минулого сторіччя. Найбільш комфортабельні вокзали, що суперничали за оздобленням з океанськими лайнерами, споруджено в довоєнні роки в основному у Франції й Італії; майже всі вони були зруйновані під час Другої світової війни. Після закінчення періоду відновлення знову спостерігався період активізації у цій галузі.

Відповідно до існуючих загальносвітових тенденцій у більших масштабах розгорнулося будівництво морських вокзалів у портах Чорного, Каспійського й Балтійського морів, а також на Тихому океані.

Йокогама розташована на узбережжі Тихого океану, в 20 кілометрах від Токіо. Це місто, оточене мальовничими пагорбами з півночі, півдня й заходу, завжди відіграло важливу роль у морському сполученні Японії з іншими країнами. Сучасна реконструкція порту розпочалася в 1989 році, коли міська влада розробила план розвитку території. Амбіційний проект реалізовували на підйомі японської “бابل-економіки”, тому для нього знайшли досить лаконічну назву – “Минато Мирай-21” (Порт майбутнього). Головна ідея проекту – створення міжнародного портового міста XXI століття за допомогою новітніх архітектурно-будівельних технологій і досягнень містобудівного мистецтва. Його композиційна домінанта – відкритий пасаж завдовжки понад три кілометри від району “ММ-21” до “Минато Миру Ока Коен” (парк Ока з видом на порт). Пасаж з'єднав торговельні простори з будинками комерційних, промислових компаній і висококласних

готелів. Проект передбачав збереження іноземних кварталів (португальських, англійських, голландських, китайських та інших), які є важливою складовою історичного середовища міста.



Рис. 1. Міжнародний портовий термінал Йогогама, 1995–2002 р.
Foreign Office Architects [FOA]

Фінальною частиною програми реконструкції Йогогамського порту стало будівництво Міжнародного пасажирського терміналу (МПТ) (рис. 1). Передбачалося, що МПТ стане унікальним спорудженням “Минато Мирай-21”. Автори проекту – іспанець Алехандро Заеро Поло та іранка Фаршид Моуссави з *Foreign Office Architects* – запропонували дуже чітку структуру: на першому рівні терміналу повинен розташовуватися паркінг, на другому – величезний простір холу для пасажирів. Зовні будинок (100 м завширшки й 400 м завдовжки) було покрито своєрідною мембраною – тривимірними площинами. За основу проекту взято концепцію необмеженого простору “No return system”. Передбачалося, що два основні потоки – пасажирів й відвідувачів терміналу – можуть вільно пересуватися в цьому унікальному просторі, не зіштовхуючись один з одним. Будівництво почалося в 2000 році, коли завершили аналіз і відпрацювання структурних систем, а також розв’язали фінансові питання. Роботи було виконано до травня 2002 року, а пасажирів і відвідувачів МПТ прийняв наприкінці того ж року. Термінал став одним з перших архітектурних шедеврів нового тисячоріччя.



Рис. 2. Проект намівних територій Василівського о-ва у С.-Петербурзі
(Російський ін-т урбаністики)

У Санкт-Петербурзі починається реалізація амбіційного проекту, здатного змінити морський “фасад” Північної столиці. На новостворених на захід від берегів лінії Василівського острова територіях розташуються громадсько-ділові зони (рис.2). Відповідно до планів міської влади, західна частина Василівського острова в найближчі роки перетвориться в епіцентр будівельної діяльності. На користь ухваленого рішення свідчать дві обставини. По-перше, Василівський острів

є частиною міського центра, і іноземні туристи практично відразу опиняються в самому серці Північної столиці. По-друге, створення пасажирського порту можна сполучити з високоприбутковим комерційним будівництвом. Крім морвокзалу, на нових територіях планується побудувати багатофункціональний діловий район із кварталами елітного житла.

Морські вокзальні комплекси повинні бути розраховані на виконання багатопланових пасажирських і вантажних функцій обслуговування.

Укрупнення установ обслуговування при вокзалах, перетворення їх у більш комфортабельні підприємства загальноміського значення є одним з основних шляхів регенерації комплексів загалом.

Кооперування вокзалів з установами культурно-побутового обслуговування є виправданим і в економічних відносинах. Відомо, що вартість будівництва й обладнання одного великого будинку практично завжди менша, ніж сумарні витрати на декілька невеликих будинків того ж обсягу, але споруджених на різних площадках. Кооперуванням можна запобігти дублюванню площ основних і допоміжних приміщень, скоротити сумарний обсяг об'єднаного вокзалу (без погіршення його експлуатаційних якостей) не менш ніж на 10–15 % і разом з тим створити передумови для повноцінного вирішення естетичних завдань.

Перераховані вище положення, їх концептуальні й методологічні підстави в сукупності з логікою їхнього викладу саме й становлять актуальність викладеної проблеми.

1. Джекс Ч. Новая парадигма в архитектуре // Проект international. – 2004. № 3. – С.30–35.
2. Муллагильдин Р. Первый ветеран виртуального будущего // Современный дом. – 2004. – №1. – С. 28–33.
3. Бабуров В. Навстречу морю // Современный дом. – 2005. – №7. – С. 34–37.

УДК 725.8

В.І. Проскуряков, Б.В. Гой

Національний університет “Львівська політехніка”
кафедра дизайну архітектурного середовища

ПРИНЦИПИ ТА СКЛАДОВІ ФОРМУВАННЯ СУЧАСНОЇ АРХІТЕКТУРИ ЄВРЕЙСЬКОГО ТЕАТРУ В УКРАЇНІ

© Проскуряков В.І., Гой Б.В., 2006

Висвітлено принципи та складові формування сучасної архітектури театральновидовищних будівель та споруд єврейської громади України

Постановка проблеми. Україна (в культурно-територіальному сенсі) є місцем зародження і становлення професійного єврейського театру, а разом з цим – і місцем проектування та будівництва єврейських театрів як спеціальних архітектурних просторів, будівель та споруд.

У сучасній Україні існує необхідність вдосконалення середовища для відродження та розвитку єврейської театральної культури, а водночас і її архітектури, що пов'язано з такими факторами:

- історичним зв'язком процесу зародження та розвитку професійного єврейського театру і сучасного єврейського мистецтва загалом з етнічною українською територією та культурою її мешканців;
- виникнення сучасних соціально-політичних умов, які сприяють процесам еволюції єврейської культури в Україні, зокрема і театральної;
- важливістю єврейського національного культурного відродження для процесів рееміграції та послаблення еміграційних настроїв громадян України єврейського походження, що має важливе загальнокультурне й економічне значення.

Загалом соціальна ефективність відродження та створення мережі єврейських театральновидовищних будинків на території сучасної України полягає в: 1) подоланні нетерпимості між