

УДК 711.557:711.558

О.В.ФОМЕНКО

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ

Дана формулировка понятия “*современный придорожный туристический комплекс*”. Изложены результаты анализа формирования архитектурной среды придорожного туристического комплекса в Украине. Обозначены хронологические рамки основных этапов формирования архитектурной среды ПТК Украины.

Сформульовано поняття “*сучасний придорожній туристичний комплекс*”. Викладені результати аналізу формування архітектурного середовища придорожного туристичного комплексу в Україні. Визначено хронологічні рамки основних етапів формування архітектурного середовища ПТК України.

The author has presented the term *a modern roadside tourist complex (RTC)*. The outcomes of the analysis of the Ukrainian architectural environment formation of RTC were illuminated. The timeframes the main stages of the Ukrainian architectural environment PTC formation were identified.

Ключевые слова: архитектурная среда, придорожный туристический комплекс Украины, этапы развития украинских придорожных туристических комплексов.

В XX в. украинскую степь называют связующим звеном между Азией и Европой [1]. Эти связи явились катализатором развития придорожной архитектурной среды украинских земель. Систематизация этапов развития инфраструктуры путепроводов нашей страны и детальное их изучение – фундамент для решения проблем формирования архитектурной среды современных придорожных туристических комплексов. Научные исследования, выявляющие связь истоков и ее новейших тенденций, пока не дают полной картины освещения проблематики. В работах рассматриваются отдельные аспекты темы [1-3].

Целью данной работы является ретроспективный анализ архитектурной среды придорожной инфраструктуры территории Украины. Исходя из поставленной цели, определены следующие задачи:

1. Дать формулировку понятию “Придорожный туристический комплекс”.
2. Выявить эволюцию формирования придорожной архитектурной среды Украины.

Выполнив анализ организации ПТК в ближнем и дальнем зарубежье, следует отметить, что они являются прежде всего *средовыми объектами*. Таким образом, *архитектурная среда придорожных объектов* представляет собой систему зданий и сооружений разной степени комфортности, размещенных вдоль путепроводов, предназначенную для комплексного обслуживания путешественников.

Развитие дорожной инфраструктуры Украины происходило в рам-

ках архітектурно-планувальних напрямів, існують на різних частинах її земель, розділених в силу політичних обставин, територіальної експансії і воєн між окремими державними утвореннями. С цим пов'язано стилістичне різноманітність її видів.

К основним шляхам, що перетинали в різні періоди територію України, належать: Шовковий шлях (забезпечував стабільність зв'язків зі странами Західної Європи, Волинсько-Камською Болгарією, Середньої Азії і Китаєм); Солоний і Железний шляхи (з'єднували Прикарпаття і Кавказ); Грецький шлях (з варяг до греків, т.є. з Скандинавії до столиці Візантії Константинополя), що проходив по Дніпру і об'єднував Русь з ринками Прибалтики і Причорномор'я). Вони сприяли розвитку придорожньої інфраструктури українських земель з давніх часів. Результати археологічних досліджень свідчать про те, що на землях України процес формування перших примітивних елементів придорожньої інфраструктури – створення шатрово-каркасних споруд, гнізд, шалашів, землянок, а також мобільних жителів типу кибиток, встановлених на телегах, відокремлений від нашої епохи тисячоліттями і відноситься до найбільш раннього для нашої цивілізації. В 1-й стадії – (раніше II тис. до н.е.) – в *Доісторичний період* – в епоху індоєвропейського єдності в IV – на початку III тисячоліття до н. е. саме на території сучасної України між Південним Бугом, Дніпром, Північним Дніпром і Азовським морем племенами середньостоговської культури були винайдені колесо і возок. Відомі чіткі зображення колес і колісниць на Кам'яній Могилі під Мелітополем, що датуються епохою неоліту і відносяться до 32-го століття до н. е. Совершенствуються елементи придорожньої інфраструктури, поряд з появою колісного транспорту, безпосередньо пов'язано і з розвитком коневодства. Доведено, що перші спроби домінування коня були здійснені також найдавнішими індоєвропейськими племенами на землях Північної Припонтиди (Причорномор'я) – середина V тис. до н. е. [2]. В цей час на українських землях уже використовувалися 4-колісні телеги [1]. Саме з України телеги близько 1500 г. до н.е. поширилися до земель Китаю і Єгипту.

2-й стадії – (III тис. до н.е. – IV в.н.е.) – *період Античності* – В Північному Причорномор'ї існували численні елліністичні міста-колонії. Їх жителі володіли технологією дорожнього будівництва, про що можна судити по відкритим археологами величезним міським вулицям. До придорожніх об'єктів цього періоду належать: таверни – прототипи пунктів громадського харчування; пандоклеї – державні заїзди; катагогії – приватні заїзди, двори,

пританеи (дома для ночлега почетных гостей); палатки- мобильные шатрово-каркасные сооружения.

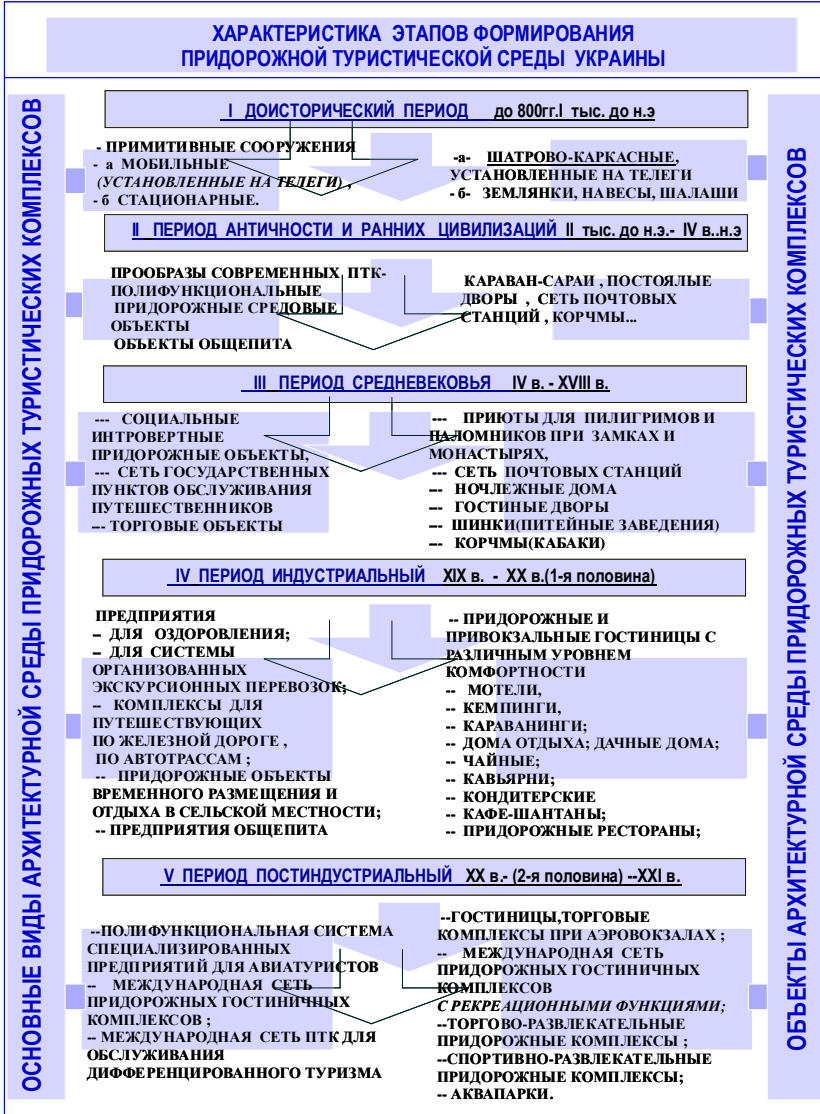
3-й этап – (IV-XVIII в.в.) – в период *Средневековья* – земли современной Украины контролировались Киевской Русью. В целом в Киевской Руси дороги были грунтовыми и слабо обустроенными. В период монгольской зависимости появляется система станций – «ямбов» – со сменными лошадьми, запасами продовольствия и воды. В XV веке завершилась их централизация: был создан Ямской приказ, который строил ямские станции, организовывал тяговую повинность и управлял ямщиками. Уже в XIX в. по типовым («образцовым») проектам, разработанным в Санкт-Петербурге, были построены каменные станционные дома на шоссе Петербург – Киев, продолжая с XIII в традиции ямской системы. Торговые связи с зарубежным купечеством способствовали возникновению и успешному функционированию на землях Киевской Руси такого типа придорожной инфраструктуры, как гостинные двory (с XI века). Они предназначались для иностранных путешественников, а также выходцев из различных княжеств Киевской Руси. Гостинный двор – обозначение помещений преимущественно для оптовой торговли, отводившихся в удобных коммуникационных узлах населенных пунктов или вдоль дорог. Они и планировочно и функционально были схожи с западноевропейскими и совмещали функции жилых помещений и пунктов торговли. В период средневековья широкое распространение получило паломничество. Для приема странников повсеместно – в том числе и на землях Украины – устраивались гостиницы – *gospitali (hospes)*. Примером таковой может служить гостиница у стен Печерского монастыря в Киеве. Элементами дорожной инфраструктуры являлись также средневековые замковые и монастырские комплексы, контролировавшие военные и торговые пути. В основном их создавали на коммуникационных линиях в западной части современной Украины и в районах Карпат. Часть помещений этих комплексов использовалась для ночлега, отдыха, питания странников. Примером может служить уникальный наскальный город-крепость Тустань (IX-XVI вв.), размещенный на карпатском участке трансевразийского Шелкового пути (от Китая до Италии). Торговые пути Украины были обустроены постоянными дворами и корчмами, часть из которых выполняла функции ночлежных домов и общественных центров. Именно «при гостинице», т.е. у дороги, корчмы становились наиболее удобной формой дорожного сервиса [3]. Функционировали также шинки (кабаки). Со временем они были переименованы в питейные дома, а затем на смену питейным домам пришли трактиры, которые стали играть ведущую роль в обеспечении путешественников питанием как в городах, так и в сельской местности. Наряду с

торговими залами для продажи вина, в состав трактиров входили кухни для приготовления горячих блюд. Вплоть до середины XIX века на Украине, сохраняются лишь уже существующие виды различного рода архитектурных объектов для обслуживания путешественников. *Типичными видами придорожных предприятий питания Украины в XIX – начале XX вв. были: шинки(кабаки), трактиры, корчмы (харчевни), чайные, кофейни (кавьярни, кондитерские, кафе-шантаны).*

В 4-й период – (XIX в.-XX в. (первая половина)) – *Индустриальный* – благодаря появлению туристического движения и возникновению нового вида транспорта-железнодорожного, а затем и автомобильного-появляются качественно новые и трансформируются старые объекты придорожного сервиса. Вокзалы и железнодорожные станции, явившись инновационным комплексным видом придорожной инфраструктуры, обслуживающей в том числе и туристические потоки, изменили градостроительный характер населенных пунктов вдоль железнодорожных путей. Рост экономики Украины во второй половине XX в. создал импульс для формирования внутреннего туризма, обмена делегациями, увеличения числа командированных и отпускников, а значит и для расширения системы придорожных туристических комплексов. С развитием экономики росла мобильность населения, развивалось туристическое движение, расширялись международные экономические и культурные связи. С 1980-х гг. реальное развитие получил автомобильный туризм Украины, который стимулировал организацию в стране придорожных комплексов целевого назначения для автотуристов (мотелей, кемпингов), а также объектов обслуживания средств транспорта (придорожных технических станций). Однако строились в основном лишь единичные многоэтажные мотели и придорожные гостиницы вблизи крупных городских агломераций.

На 5-ом этапе (XX в.(вторая половина)-XXI в.) – в *Постиндустриальный период* автотранспорт остается важнейшим видом инфраструктуры туристической сферы Украины. При среднем ежегодном росте автотранспортных средств в стране на 4-5%, интенсивность дорожного движения за последние годы возрастает до 20 % ежегодно [4]. В украинский мотельный бизнес приходят международные операторы (Radisson SAS, Rixos, Hilton и др.), позволяющие поднять на новый уровень архитектурную среду туристических объектов зон путепроводов. На крупных транспортных магистралях создаются полифункциональные комплексы туристической сферы с высокой степенью окупаемости. Организуются также и небольшие монофункциональные архитектурные объекты обслуживания автотуристов, способствующие развитию малого бизнеса Украины.

Проведенный ретроспективный анализ формирования ПТК на Украине позволяет сделать вывод, что в целом выделение пяти этапов развития ПТК нашей страны хронологически совпадает с общеевропейскими процессами (рисунок):



1-й этап – (ранее II тыс. до н.э.) – *Доисторический период* – создание простейших форм архитектурной среды придорожных объектов.

2-й этап – (II тыс. до н.э.-IV в. н.э.) – *период Античности и ранних цивилизаций* – развитие формирования простейших объемов придорожной архитектурной среды с дифференциацией по социальному рангу.

3-й этап – (IV-XVIII в.в.) – *период Средневековья* – возведение инновационных типов архитектурной среды для путешественников.

4-й этап – (XIX в.-XX в. (первая половина)) – *Индустриальный период* – развитие формирования придорожных туристических архитектурно-ландшафтных объектов с унифицированным набором функций, связанных с революционными процессами в создании средств транспорта.

5-й этап – (XX в. (вторая половина)–XXI в.) – *Постиндустриальный период* – организация полифункциональных систем придорожных туристических комплексов для дифференцированного обслуживания путешествующих в сочетании с инновационными средствами транспорта и путепроводов.

Для организации современной транспортно-туристической инфраструктуры, на Украине необходимо создание на научной основе единой концепции формирования архитектурной среды придорожных туристических комплексов и разработки государственной программы поэтапно ее осуществления. Это позволит увеличить темпы экономического развития и эффективнее использовать потенциал страны в туристической отрасли.

1. Дида І.А. Екологічні основи традиційної української архітектури: Монографія. – Львів: Вид. Національного університету "Львівська політехніка", 2009. – 332с.

2. Рассоха И.Н. Прародина Русов [Электронный ресурс]: – <http://lib.rus.ec/b/271247/read>.

3. Сардаров А.С. Придорожная гостиница в Беларуси (от корчмы до мотеля) [Электронный ресурс] / Архитектура и строительство. – 27.12.2005. – <http://ais.by/story/1464>.

4. Национальные сообщения Украины по вопросам изменения климата, подготовленные на выполнение статей 4 и 12 Рамочной конвенции ООН об изменении климата и статьи 7 Киотского протокола [Электронный ресурс]: – http://unfccc.int/re-source/docs/natc/ukr_nc5rev.

Получено 11.12.2012

УДК 72. 01

В.А.ЛАГУТИНА

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ОСОБЕННОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ (НА ПРИМЕРЕ Г. ПАТРА)

Рассматриваются специфические особенности жизнедеятельности городской среды с выявлением негативных тенденций (на примере г. Патра).

Розглядаються специфічні особливості життєдіяльності міського середовища з вияв-