

Егер де бос кеңістік элементтерге «дем алуға» мүмкіндік берсе, әлдеқайда жақсы болар еді. Мәтін мен логотип бір-бірін теңестірген кезде, визиттік карточканың пішініне көңіл аударылады. Сауатты тұрғыда құрастырылған ақпарат визитканы әлдеқайда функционалды етіп, ақпаратты дұрыс қабылдау ретін көрсетіп, компанияның және иесінің бейнесінде жағымды әсер қалдырады (3-сурет).



3 сурет – Көлденең пішінді визитка

Визиткалардың ең танымал түрі көлденең пішінді, сонымен қатар тік пішінді визитка да кеңінен қолданылады (4-сурет). Мұндай композицияда ақпаратты берудің жаңа тәсілі, өзгеше дизайны, стилі көзге түседі. Практикалық тұрғыда айтылатын кеңес визитканың макетін жасап, үлгі ретінде сақтап қоюға болады. Қажет болған уақытта жеңіл және тез арада ақпаратты жаңалап,

керекті өзгерістер енгізіп, жылдам жасау мүмкіншілігі туады.



4 сурет – Тік пішінді визитка

Жалпы айтқанда, визитка - бірнеше әріптер басылған бір жапырақ қағаз емес, бұл өнер туындысы деп танылу керек. Жақсы жасалған визитка бірдеден өзіне көңіл аудартып, өзіне қаратады. Енді қолыңызға визит карточкасы түскен кезде, оның қаншалықты көркем, тартымды, жүктелген мақсатына сай, иесі туралы ақпараттың толықтығын біле аласыз.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Н.Т. Ермаков. Компьютерлік графика. - Астана: "Фолиант", 2007. - 150 б.
2. Р. Паркер. Как сделать красиво на бумаге. - Санкт-Петербург: "Символ-Плюс", 1999. - 336 с.: цв.ил.
3. AGAINST THE CLOCK. Искусство дизайна – с компьютером и без... /Пер.с англ. – М.: КУДИЦ-ОБРАЗ, 2004. – 208 с.

Тойшиева А.А., старший преподаватель, ЕНУ им.Л.Н.Гумилева
УДК 72

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ В ФОРМИРОВАНИИ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ ПАРКИНГОВ В СТРУКТУРЕ ГОРОДА

Түйіндеме

Бұл мақалада автокөлік қою ғимаратының архитектураны қоршаған ортасының құрылуындағы, экологиялық аспектісінің маңыздылығы қарастырылған, соның ішіндегі негізгі аспектілері, қазіргі заман қалаларының құрылымындағы сол ортаның экологиялық мәселелерінің болуы.

Summary

This is article include the importance of ecological aspect in formation of the architectural environment of constructions of a parkovaniye reveals, some aspects environmental problems of this environment in structure of the modern city are considered.

На современном этапе развития городов все большее значение обретает проблема хранения личного автотранспорта населения. Массовая автомобилизация, как результат роста благосостояния населения, привела к тому, что недостаточная емкость

существующих автостоянок не покрывает всех на сегодняшний день потребностей во временном и постоянном хранении индивидуального автотранспорта.

Эта одна из самых актуальных проблем крупных городов мира и, глядя в буду-

щее; можно утверждать, что это грозит обернуться катастрофой для экологии наших городов, здоровья людей и будущих поколений. Негативные последствия автомобилизации по существу приняли глобальный характер. Чем больше по своим размерам пространства приходится осваивать архитекторам и градостроителям, тем острее ощущается необходимость поиска разумного компромисса между тем, что создано природой по законам гармонии, и тем, что формируется человеком преимущественно из соображений функциональной необходимости [1].

Быстрый рост городов, увеличение численности населения, увеличение застроенных территорий определяют в современном мире необходимость пересмотра существующих подходов к решению архитектурно-пространственной организации среды города. Так, развивая наши города, мы тем самым ввели человека в искусственную окружающую среду, которая менее благоприятна для здоровья, но более удобна для проживания.

Застройка городов постсоветского пространства в начале – середине XX века велась в основном в расчете на развитие общественного транспорта и не рассчитана на увеличение индивидуальных транспортных средств. Нарастающее воздействие автомобилизации в городах, беспорядочное паркование автотранспорта в полосах пешеходного движения, неизбежно приводит к сокращению жизненного пространства человека и дополнительному дискомфорту для него.

На современном этапе развития городов основным местом **для постоянного и временного хранения автомобилей становится паркинг**, который характеризуется как сооружение, либо часть сооружения, или специальная открытая стоянка. Учитывая тот факт, что легковые автомобили индивидуального пользования в растущих городах, таких как Астана, составляют более 70 % от общего числа пассажирского автотранспорта, то они в основном и определяют основную потребность в площади паркования, хранения. На сегодняшний день, как констатируют специалисты, на двух, трех жителей столицы приходится по одному легковому автотранспорту. Такое изобилие индивидуальных транспортных средств, поглощающее все более открытые пространства, приводит к дискомфорту и экологическому кризису городской среды.

В связи с бурным развитием строительной деятельности Астаны (особенно в

ее исторической части) наблюдается увеличение плотности застройки. Безусловно, это приводит к нежелательным результатам: сокращению норм озеленения, детских площадок для игр, площадок для отдыха, недостаточного количества парковочных мест. Строительная активность в исторической части столицы в основном велась бессистемно, о последствиях которой никто не задумывался, в итоге перегруженность автомобилями основных центральных улиц города (проспект Республики, ул.Кенесары, ул.Абая, ул.Мира), жилых улиц, переулков (рис.1).



Рисунок 1 - Центр города.
Парковка автомобилей по ул. Отырар. Астана

Проблема паркования, хранения личного автотранспорта наиболее остро стоит во дворах жилых районов с большой концентрацией населения. Давно никого не удивляет такая ситуация, когда автомобилями заставлены жилые дворы, запроектированные по нормам проезды внутри жилых территорий, предназначенные также для пожарных машин, машин скорой помощи и других социальных служб, плотно заставляются автомобилями, закрывая им путь. Улицы, переполненные транспортом и людьми, вызывают напряжение, волнение, иногда стрессовые состояния, при этом человек вынужден постоянно решать деловые вопросы, совершать встречи в различных частях города. Архитектурная среда должна помочь человеку в этом процессе адаптации к изменяющимся ритмам, существующим в современных городах [3].

К сожалению, на современном этапе строительства Астаны и других крупных городов Казахстана, очень мало внимания уделяется на гуманистический, эстетический и экологический аспекты формирования архитектурно-пространственного окружения человека, включающего объекты транспортной инфраструктуры городов. На сегодняшний день, обострение экологической ситуации в пространстве городов стало результатом того, что ранее предпринимавшиеся градостроительные меры развития улично-дорожной сети с преобладанием типового благоустройства, привели к обезличиванию,

уравниванию городской природы, тем самым лишив ее возможности поддерживать благоприятные параметры жизнедеятельности человека (рис.2,3,4).



Рисунок 2 - Пересечение улиц Кенесары и Букейхана

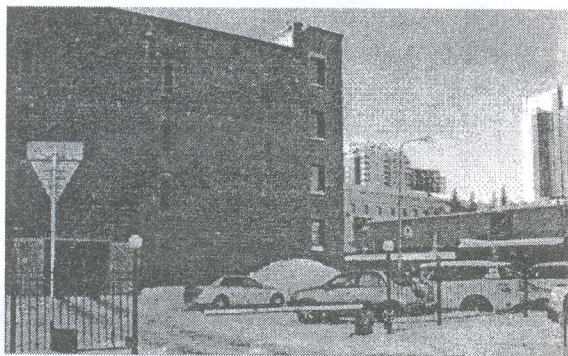


Рисунок 3 - Надземный крытый паркинг в структуре жилого комплекса. Астана



Рисунок 4 - Въезд в подземный паркинг. Проспект Республики, район дома №7. Астана

Учитывая проблемы экологии городов за последние годы, первое место в иерархии занимает плохое состояние атмосферного воздуха, главной причиной которого является загрязнение от автотранспорта - на долю транспорта приходится более 60% общего объема выбросов загрязняющих веществ. Наиболее разрушительные воздействия на городскую среду имеют транспортные территории-городские вокзалы, территории вдоль автомобильных магистралей и участки паркингов.

Решение данной проблемы не может быть исчерпано только объемно-планировочными и инженерными средствами, здесь

важно учесть свойство архитектурной среды, которое раскрывает разностороннее взаимодействие человека с его материально-пространственным окружением.

Существующая на сегодняшний день архитектурная среда паркингов, находясь в неуравновешенном состоянии, испытывает острый недостаток в обновлении природных ресурсов.

Аспект экологии является одним из ключевых в формировании, организации архитектурной среды паркингов в современном мире.

Одно из перспективных направлений в этом аспекте можно выделить **ландшафтно-экологическое направление**, которое к сожалению до сих пор не получило достаточного внедрения в отечественную архитектурную практику.

Ландшафтно-экологическое направление ориентировано на частичное восполнение естественного потенциала территории путем соотношения искусственных и естественных компонентов городской среды, что позволит снизить неблагоприятные воздействия, применительно к паркингам [1].

Так, применение элементов ландшафтной архитектуры в организации городского пространства служит средством компенсации ограниченности контакта с природой. Решая ландшафтно-экологический аспект формирования архитектурной среды паркингов можно выделить следующие средства в соответствии с типом сооружения для постоянного хранения автотранспорта:

- для надземных объектов: применение вертикального озеленения; создание скульптурной группы растительности; акцентирование пространства вертикальной формой;

- для подземных объектов: создание рельефа при помощи разнообразных форм; рельефное профилирование с обозначением границ паркинга модулями растительности;

- геопластика (вертикальная планировка подлежащих озеленению территорий с целью архитектурного и художественного преобразования рельефа);

- создание ярусов измененного рельефа с закрепленной растительностью.

Озеленение объектов транспортно-инженерной структуры города, как паркинг, осуществляет функции естественной климатической установки, тем самым осуществляя не только внешнюю, но и внутреннюю экологичность.

Опыт ряда крупнейших городов мира в области ландшафтно-экологических преобразований транспортных территорий показывает, что в качестве частичного решения

существующих проблем рассматриваются средства ландшафтного дизайна. На рис. 5,6,7,8,9 даны некоторые примеры применения ландшафтно-экологических средств в организации архитектурной среды сооружений автотранспорта.

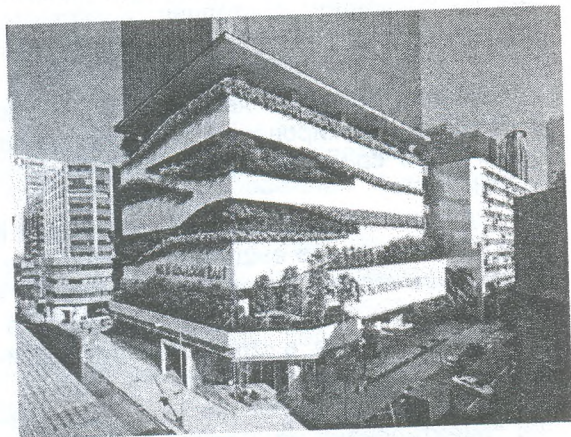


Рисунок 5 - Вертикальное озеленение пристроенного многоуровневого паркинга. Гонконг. Год постройки 2011г.

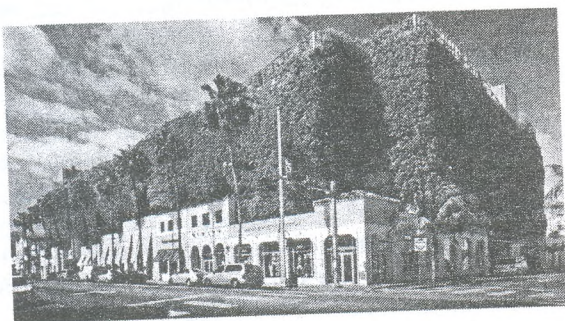


Рисунок 6 - Вертикальное озеленение пристроенного надземного паркинга. США. Год постройки 1996г.

Таким образом, в результате рассмотрения состояния на сегодняшний день средней составляющей сооружений автотранспорта молодой столицы и примеров зарубежного опыта формирования архитектурной среды паркингов, был сделан акцент на необходимости дальнейшего развития экологического аспекта при формировании данной среды в структуре Астаны. На

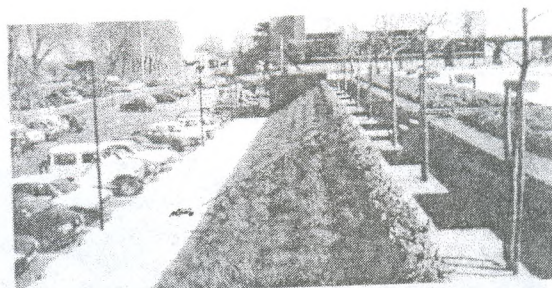


Рисунок 7 - Создание ярусов измененного рельефа с закрепленной растительностью. Анже. Франци

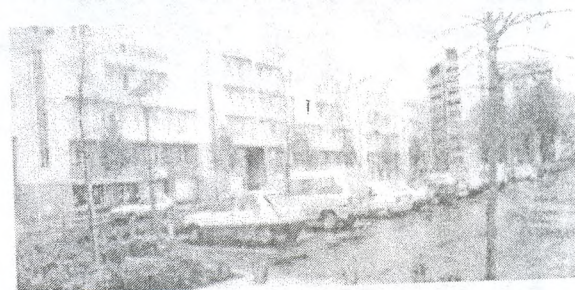


Рисунок 8 - Обозначение границы автостоянки с применением рядовой посадки кустарника и контрастного материала покрытия поверхности земли

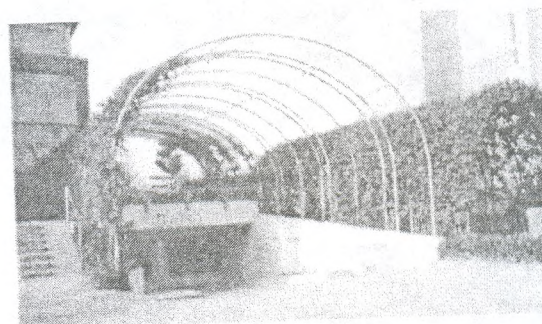


Рисунок 9 - Въезд в подземный паркинг. Карлсруэ. Германия

сегодняшний день в условиях плохой экологии городов, недружелюбной архитектурной среды ландшафтный подход к формированию архитектурно-пространственного окружения человека, включающего объекты транспортной инфраструктуры городов, представляется закономерным.

Список использованной литературы

1. Нефедов В.А. Ландшафтный дизайн и устойчивость среды. – СПб: Полиграфист, 2000. – 296 с.
2. Франсис Д.К. Чинь. Архитектура: Форма, пространство, композиция /Франсис Д.К. Чинь; пер. с англ. Е.Нетесовой. – М.: АСТ: Астрель, 2005. – 399с.
3. Титов А. Л. Организация архитектурной среды и поведение человека. Автореф. дис. ... кандидата архитектуры : 18.00.01 / Ур. гос. архитектур.-худож. акад. - Екатеринбург, 2004. - 22 с.