

популярною і на плані Києва, складеному Ушаковим у 1695 році, ми бачимо велику кількість саме таких завершень київських храмів [8]. Як зазначалося вище, автору вдалося прослідкувати обставини та дату появи книги Йоганна Вільгельма у Києві, Антоній Тарасевич ймовірно, привіз її з Аугсбургу у складі своєї бібліотеки у 1688 році. Втім, це не означає, що цей вельми популярний у європейських будівничих довідник не був відомий в Україні й раніше, адже вийшов він вперше ще 1649 році і перевидавався зокрема у 1668 році. Величезна кількість храмів українського бароко мають форми бань, які точно повторюють або наслідують наведені на малюнках 16 та 17 [10] форми. Тож автор стверджує, що саме підручник Йоганна Вільгельма привніс на наші терени відому нині хрестоматійну форму бань українського бароко.

Список літератури

1. Нове життя книг кунштových / Г. Шустіна // Мистецтвознавство України. – 2008. – Вип. 9. – С. 331-343 [Nove zhyttia knyh kunshtovykh / H. Shustina // Mystetstvoznnavstvo Ukrainy. – 2008. – Vyp. 9. – S. 331-343.
2. Віктор Вечерський, Українська народна дерев'яна архітектура, Балтія Друк, ISBN: 978-966-8137-99-0, ц: 120с., стр.32. [Viktor Vecherskyi, Ukrainiska narodna dereviana arkhitektura, Baltiia Druk, 120 s., str.32].
3. Concerning the Origin of the Onion Dome and Onion Spires in Central European Architecture, Hans Schindler., Journal of the Society of Architectural

Historians, Vol. 40 No. 2, May, 1981; (pp. 138-142) DOI: 10.2307/989727.

4. Krufft, Hanno-Walter. History of architectural theory. London : Zwemmer ; New York : Princeton Architectural Press, ©1994 page 174.

5. Тарас Я. Сакральна дерев'яна архітектура українців Карпат: культуротрадиційний аспект / Ярослав Тарас. – Львів : Ін-т народознавства НАН України, 2007. – 639 с. [Taras Ya. Sakralna dereviana arkhitektura ukrainsiv Karpat: kulturnotradytysiniyi aspekt / Yaroslav Taras. – Lviv : In-t narodoznavstva NAN Ukrainy, 2007. – 639 s].

6. Макаров А. Світло українського бароко. – Київ., 1994. – С.190 [Makarov A. Svitlo ukrainskoho baroko. – Kyiv., 1994. – S.190].

7. Юрченко П. Г. Дерев'яна архітектура України / П. Г. Юрченко. – Київ: Будівельник, 1970. – 192 с. : 98 іл. [Yurchenko P. H. Dereviana arkhitektura Ukrainy / P. H. Yurchenko. – Kyiv : Budivelnuk, 1970. — 192 s. : 98 il.].

8. Алферова Г.В., Харламов В.А. Киев во второй половине XVII века. – К.: Наук. Думка. 1982 р. [Alferova H.V., Kharlamov V.A. Kyev vo vtoroi polovynе XVII veka. – K.: Nauk. Dumka. 1982 r.].

9. Олександр Морозов «Миколаєвський собор – унікальна пам'ятка доби козацького бароко», Пам'ятки України №7., 2013 р. К., стр.19 [Oleksandr Morozov «Mykolaievskiy sobor – unikalna pamiatka doby kozatskoho baroko», Pamiatky Ukrainy №7, 2013 r. K., str.19].

10. Johann Wilhelm. Architectura civilis. Frankfurt, 1668.

УДК 725.31

Третяк Ю.В.

д.арх., проф. кафедри архітектури ФАБД

Гура М.

магістрант кафедри архітектури ФАБД

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

ОСНОВНІ ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ВОКЗАЛІВ В ОБЛАСНИХ ЦЕНТРАХ

Анотація. У статті проаналізовано основні фактори формування архітектурно-планувальної організації вокзалів в обласних центрах. Описані комбінаторні елементи, які є допоміжними для побудови залізничного вокзалу.

Ключові слова: залізничний вокзал, архітектура, фактори формування, архітектурно-планувальна організація, обласний центр, елементи комбінаторики.

Вступ Вокзал – будівля на залізничній станції, призначене для обслуговування пасажирів. Як правило, вокзали зустрічаються на великих залізничних станціях; в будівлі вокзалу зазвичай розміщують каси, камери зберігання, зал очікування, ресторани і т. д. Загальне Положення про залізничну станцію затверджене та введене в дію наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України від 30 грудня 2004 р. № 1041-ЦЗ [3].

Різні аспекти функціонування і розвитку залізничних вокзальних комплексів як вузлів

зовнішньої транспортної мережі в структурі міста досліджені такими науковцями, як В.М. Батирев, Г.Є. Голубев, К. Херцег, О.Ш. Тер-Восканян, І.Г. Явейн та ін.

Типологічні особливості вокзальних комплексів були неодноразово розглянуті в багатьох наукових працях таких авторів як Голубев Г.Є., Русаков Є.С., Батиров В.М. Васильев Є.В., Гельфонд А.Л., Боков А.В., Канунников М. Н., Явейн І.Г., Херцег К., Кириченко Є.І. та інших. У даних дослідженнях проведений досить детальний аналіз вітчизняного та зарубіжного досвіду

організації вокзальних комплексів XIX - XX ст. Представлені яскраві приклади проектування класичних функціонально - планувальних схем, архітектурних рішень, особливості структурної організації процесів усередині вокзальних комплексів, пов'язаних з транспортними та транспортно-пасажи́рськими комунікаціями і його зовнішніх зв'язків, виявлені нормативні особливості [2].

Сьогодні на важливості вивчення закономірностей розвитку залізничних вокзальних комплексів наголошено в роботах Є.Голубева, І.Древал, М.Кануннікова В.Мироненка, І.Русанової та ін. В сучасній науці існує значний об'єм досліджень, що висвітлюють чинники впливу на формування залізничних вокзальних комплексів із позицій різних предметних площин. Технологічні чинники розглянуто в роботах М.Правдіна, Л.Рябухи, В.Лукашева, І.Савченко, С.Земблінова. Такі аспекти, як містоформуюча роль ЗВК, особливості їх функціональної і архітектурно-просторової організації, принципи архітектурної модернізації висвітлено в наукових працях Є.Васильєва, І.Русанової, Є.Владимірова, Р.Мухитова, А.Мурунова. Але чинники впливу на формування залізничних вокзальних комплексів розглядаються відокремлено, відповідно до вузьких завдань, а їх інтегрована оцінка – розглянута, але не достатньо.

Мета дослідження: проаналізувати основні фактори формування архітектурно-планувальної організації вокзалів в обласних центрах.

Результати та обговорення дослідження: Для формування архітектурної організації залізничних комплексів необхідно визначити фактори, які впливають на кожен з елементів. В архітектурному обличчі об'єкта залежно від обставин, можуть переважати штучні або природні фактори. На основі удосконалення системи проектування, типологічного і функціонального аналізу виявлено, що на формування архітектурного об'єкту впливає ряд умов. Для вивчення особливостей такого формування і визначення принципів створення нових типів архітектурних об'єктів необхідний аналіз як самих умов, так і характеру їх впливу, а також ступеня участі в процесі формування. [5]. Для систематизації цих понять і їхнього порівняння і вводиться система взаємодії факторів, що визначають принципи формування об'єктів. Ці фактори можна підрозділити на дві групи:

- фактори, які впливають на формування будівель (об'єктивні передумови);
- фактори, що безпосередньо формують будівлі (елементи вирішення).

Групу факторів «об'єктивні передумови», тотожну вихідним даним для проектування, складають:

-природно-кліматичні і екологічні умови, що визначають зону розміщення об'єкта та її екологічний стан;

-адміністративно-господарське значення міста, кількість населення і його демографічні особливості, які встановлюють наявність у зоні контингенту споживачів, їхній кількісний і віковий склад;

-соціально-економічні умови, які обумовлюють розвиток системи громадського обслуговування, організації її мережі, а також можливості інвестування цих процесів;

-містобудівні ситуації, що визначають специфічні умови конкретного архітектурно-композиційного і планувального вирішення;

-матеріально-технічні умови зведення будівель і споруд, що виявляє можливості місцевої індустриально-будівельної бази, а також реновації історичних будівель (пам'яток архітектури) тощо.

Група факторів – «елементи вирішення» віднесена до етапів проектування і поділена на три підгрупи:

До першої підгрупи належать фактори, які впливають на вибір типу будівлі, визначення складу і параметрів приміщень та формування архітектурно-планувальної організації об'єкта, що проектується.

До другої підгрупи належать фактори, які впливають на комплексне об'ємно-композиційне вирішення. На відміну від впливу факторів групи «об'єктивні передумови», дана підгрупа факторів має суб'єктивне значення. До неї можна віднести: типологію, що встановлює принципове функціонально-технологічне вирішення, яке враховує специфіку типу будівлі (споруди); конструкцію, що визначає принципове архітектурно-конструктивне вирішення; композицію, яка забезпечує створення обраної об'ємно-просторової схеми будівлі (споруди).

До третьої підгрупи можна віднести фактори, що беруть участь у створенні об'єкта як засобу, що формує його архітектурне середовище. Ця підгрупа складається з таких факторів: специфічні планувальні елементи будівлі (споруди) – вирішення головних входів, комунікаційних вузлів, навчальних і робочих приміщень, різних зальних просторів, допоміжних приміщень тощо; вибір матеріалів – застосування новітніх будівельних та оздоблювальних матеріалів; інженерно-технологічне забезпечення – застосування енергозберігаючих вітчизняних та закордонних систем; обладнання і укомплектування – розробка або вибір сучасних зразків меблів і обладнання; визначення та розробка світлового і кольорового вирішення об'єкта, а також застосування синтезу архітектури і різних видів мистецтва. У процесі проектування фактори знаходяться в тісній взаємодії і не тільки визначають формування об'єкта, але і взаємно впливають один на одного.

1. Структуру взаємозалежних факторів пропонується розглядати як інструмент розробки архітектурно-проектного вирішення об'єкта, тобто як методологічну схему [6], [4].

Перетворення залізничного вокзалу на багатофункціональний комплекс відбувається під

впливом двох основних факторів. З одного боку, необхідно забезпечити комфортні умови перебування пасажирів шляхом надання розширеного асортименту послуг. Розміщення додаткових послуг в структурі комплексу надає чималий прибуток залізниці. Тип станції багато в чому обумовлює якісні (сценарії життєдіяльності) і кількісні (об'єми) характеристики пасажирських потоків, що локалізуються на ЗВК, і визначає основні вимоги до утилітарної складової архітектурно-містобудівної організації: функціонального наповнення, просторово-планувальної і комунікаційної структури. Взаємодія (кооперація) залізничного з іншими видами міжміського транспорту зумовлює розвиток особливих сценаріїв життєдіяльності пасажирів на об'єднаних вокзальних комплексах залізнично-автобусних, аеро-залізничних тощо).

Важливим також є місце розташування конкретного вокзального комплексу. Тоді на формування вокзалу будуть впливати: містобудівна категорія міста (за чисельністю населення і господарським профілем); особливості просторової організації зовнішнього транспортного вузла міста; характеристики міської транспортної підсистеми; особливості організації системи громадських центрів; композиційні характеристики міста; місце розміщення вокзального комплексу в зональній структурі міста. Сукупність вищезазначених чинників визначає такі характеристики ЗВК, як: просторово-планувальна організація (компактна, лінійна, блокова, змішана); структурна організація комунікаційної підсистеми (однорівнева і багаторівнева); функціональний склад і міра функціональної і просторової інтегрованості з прилеглою міською забудовою (висока, низька, середня); стилістичні особливості [7].

Кожен з визначених факторів впливає на організацію залізничних комплексів, що в свою чергу створює умови для проектування та реконструкції, де будуть враховані всі потреби даного міста чи регіону. На основі комбінаторного підходу було визначено складові, що також будуть формувати вокзал відповідно до проблем, що виникають та бажанні їх вирішення.

Архітектурно-планувальна організація вокзалів у великих містах базується на переліку основних груп приміщень, які у більшості громадських будівель схожі. Але своя специфіка у будівель вокзалів вимагає деяких особливостей у плануванні та розташуванні основних груп приміщень згідно функціональним потребам того чи іншого типу споруди (якщо це система з декількох терміналів) чи централізовано в одній будівлі вокзалу.

Вокзал включає пасажирську будівлю (будівлю вокзалу) і павільйони; пасажирські платформи (з навісами або без них); переходи через залізничні колії (вокзальні переходи) на одному або на різних рівнях; малі архітектурні форми та візуальну інформацію.

Окремий вокзал, у залежності від місцевих умов, може мати не всі перелічені вище складові елементи. Для кожного виду громадських будівель характерний свій функціонально-технологічний процес, на основі якого висуваються до проектування певні вимоги. Самі ж функціонально-технологічні процеси, вимоги до проектування впливають на формування нормативно-правових документів, що регулюють проектування та будівництво відповідних типів споруд. Функціонально-технологічні процеси, що протікають в громадських поділяються на дві групи: загальні й специфічні. До загальних процесів він відносив процеси, пов'язані різноманітною громадською або трудовою діяльністю людей, різноманітні види громадського обслуговування. Специфічні процеси властиві тільки одному певному роду діяльності людей, наприклад, лікувально-оздоровчої, навчально-виховної й ін.

Як і в інших будівлях громадського призначення всі приміщення можна розділити на п'ять груп: основного призначення – приміщення, в яких протікають основні функціональні процеси обслуговування пасажирів; допоміжного призначення – до цієї групи відносять ті приміщення, в яких протікають функціональні процеси другорядного значення, спрямовані на створення та забезпечення якісного та швидкого обслуговування, організації основних процесів; обслуговуючого призначення – об'єднують приміщення вхідних вузлів, медпункти, кафе, буфети та інші, тобто всі ті підрозділи, без яких є неможливим повноцінне функціонування будь-якої споруди громадського призначення; технічного призначення – передбачені для інженерного обладнання будівлі, що забезпечують роботу технічного обладнання. До них відносяться приміщення серверних, електрощитових, пожежних постів, вентиляційних камер і т. д.; комунікаційного призначення – коридори, сходово-ліфтові вузли. Функціональна й об'ємно-планувальна організація громадських будинків визначає площинний або просторовий взаємозв'язок їх приміщень. Цей взаємозв'язок забезпечується комунікаційними розподільними вузлами, приміщеннями й пристроями, основним функціональним призначенням яких є рух людей. Для здійснення зв'язку між різними групами приміщень в межах одного поверху будинку використовуються горизонтальні комунікації: коридори, галереї, рекреації, пасажі, проходи, сполучні переходи. Зв'язку між поверхами й рівнями забезпечуються вертикальними комунікаційними пристроями: сходами, пандусами, ліфтами, ескалаторами. Сполучною функціональною ланкою між горизонтальними й вертикальними комунікаціями на поверххах є сходові й ліфтові по поверхові холи, що виконують розподільні функції [1], [8].

Для допоміжних функціональних елементів вокзалу були обрані наступні комбінаторні елементи.

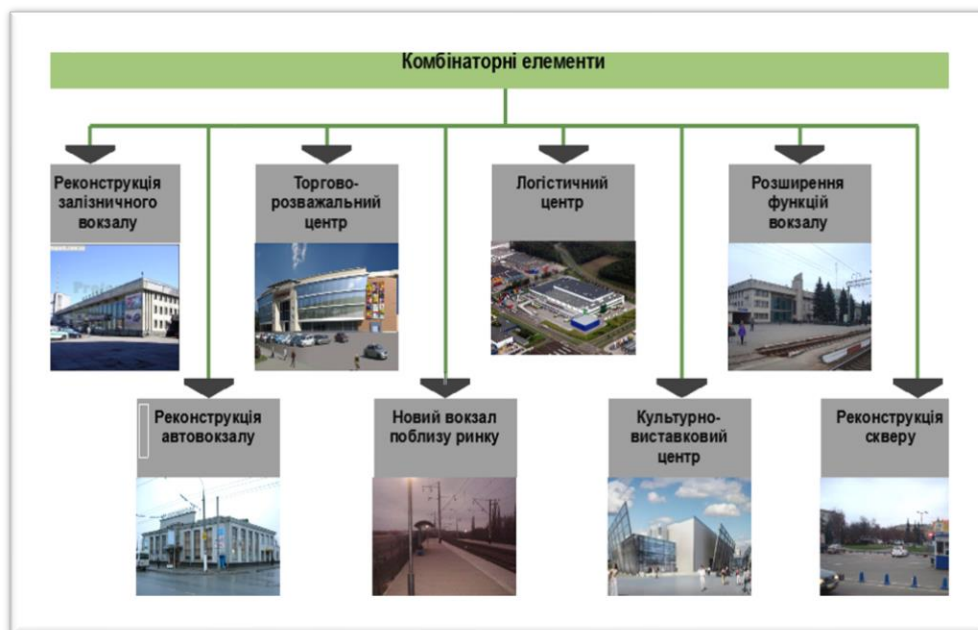


Рис.1. Елементи комбінаторики.

Саме ці елементи можуть створити оптимальну транспортну систему міста Житомир та запобігти можливим проблемам. Для цього необхідно розглянути різні варіанти їх поєднання та взаємозв'язку.

Пошук актуальних рішень визначається у трьох варіантах. Варіант I розглядає можливість поєднання таких функцій, як транспорт та розваги. Проблема, що розглядається у даному випадку - місту необхідно оновлення загального вигляду вокзалів обох транспортів, а також місце розваг для пасажирів. На основі цього обрано такі комбінаторні елементи:

- Реконструкція залізничного вокзалу – реконструкція зовнішнього вигляду існуючого залізничного вокзалу;
- Реконструкція автовокзалу – реконструкція зовнішнього вигляду існуючого автовокзалу;
- Торгово-розважальний центр – проектування нового торгово-розважального центру.

Реконструкція вокзалу та автовокзалу із влаштуванням розважального центру – таким результатом є I варіант поєднання комбінаторних елементів.

У варіанті II розглядається поєднання транспортної функції та торгівлі. Для даного випадку проблемою є необхідність оновлення загального вигляду головного вокзалу, не вистачає послуг станції біля ринку, немає місця для складів на ринку. Тут будуть використані такі елементи:

- Реконструкція залізничного вокзалу – реконструкція зовнішнього вигляду існуючого залізничного вокзалу;

- Новий вокзал поблизу ринку – проектування нового вокзалу поблизу ринку;
- Логістичний центр – проектування нового логістичного центру поблизу ринку.

Таким чином буде зроблена реконструкція старого та проектування нового вокзалів, новий логістичний центр, що розширить транспортні функції, а також зробить більш комфортною діяльність ринку.

Варіант III включає два функціональні компоненти - транспорт та культурний центр. У місті Житомирі немає виставкового комплексу, а також за рахунок великої кількості приїжджаючих на ринок не вистачає там вокзального приміщення. Тому складовими даного комбінаторного варіанту є:

- Реконструкція залізничного вокзалу – реконструкція зовнішнього вигляду існуючого залізничного вокзалу відповідно до потреби;
- Культурно-виставковий центр – проектування нового культурно-виставкового центру у вокзалі;
- Новий вокзал поблизу ринку – перенесення функцій вокзалу до нового поблизу ринку.

У даному випадку результатом буде реконструкція вокзалу із влаштуванням культурно-виставкового центру.

У свою чергу варіант IV об'єднує транспортну та рекреаційну функції. Тут проблема полягає у тому, що місту необхідно оновлення загального вигляду головного вокзалу, а також не вистачає сучасних функцій вокзалу. Сквер знаходиться у покинутому стані. Отже, складовими елементами комбінаторики у даному випадку будуть:

- Реконструкція залізничного вокзалу – реконструкція зовнішнього вигляду існуючого залізничного вокзалу;

- Розширення функцій вокзалу – додаток нових планувальних рішень (добудова, надбудова тощо);

- Реконструкція скверу – реконструкція скверу поблизу вокзалу.

Результатом впровадження даних елементів буде реконструкція скверу та старого вокзалу, розширення його функцій.

Дані комбінаторні варіанти можуть формувати окрему гілку у інфраструктурі міста. Тепер слід розглянути їх моделювання з різних рівнів міського середовища.

Моделювання нового об'єкту вокзалу базується на містобудівному попередньому аналізі

пропонованого місця будівництва, з можливістю подальшого розвитку та трансформації будівлі вокзалу згідно до поставлених задач [1].

У даному дослідженні доцільно провести моделювання на трьох рівнях. Перший з них – це моделювання на функціональному рівні (рис. 2.).

Варіант I, що включає транспорт та розваги, виражається у першій моделі, що включає дві реконструкції - залізничного вокзалу та автовокзалу з об'єднанням їх функцій. А також проектування нового торгово-розважального центру поблизу основних транзитів.

У варіант II (транспорт та торгівля) розглядається реконструкція існуючого залізничного вокзалу, проектування нового залізничного вокзалу біля ринку на основі станції, і влаштування логістичного центру поряд з ринком.

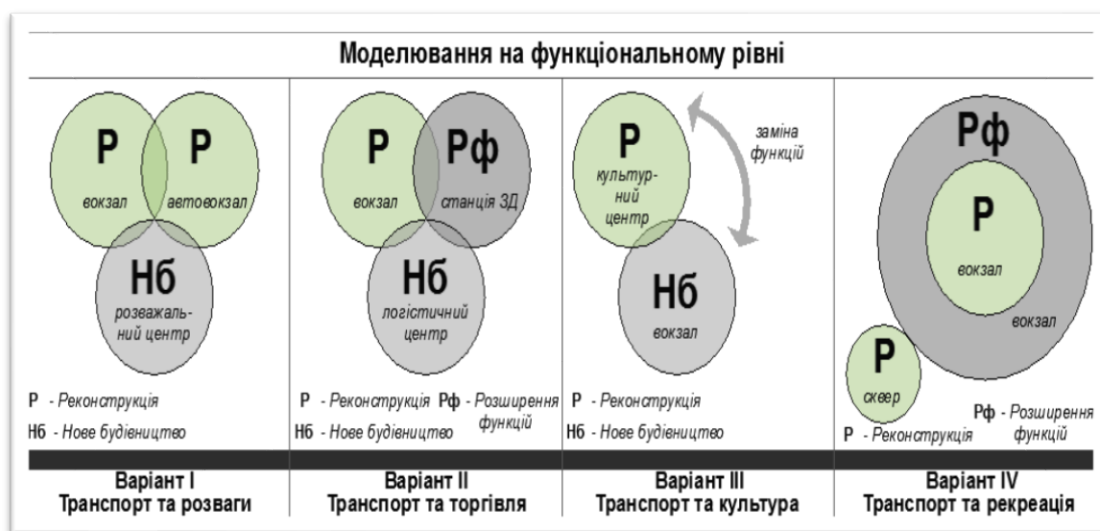


Рис. 2.2 Моделювання на функціональному рівні

У варіанті III, що об'єднує транспорт та культуру, відбувається перенесення залізничного вокзалу поза місто, а на його території пропонується влаштування культурно-виставкового центру у приміщенні старого вокзалу.

Варіант IV, а саме транспорт та рекреація, передбачає реконструкцію зовнішнього вигляду

існуючого залізничного вокзалу, додаток нових планувальних рішень (добудова, надбудова тощо) та проектування нового скверу поблизу вокзалу.

Інший рівень моделювання – містобудівний, що розглядає поєднання елементів у системі міста (рис 3).

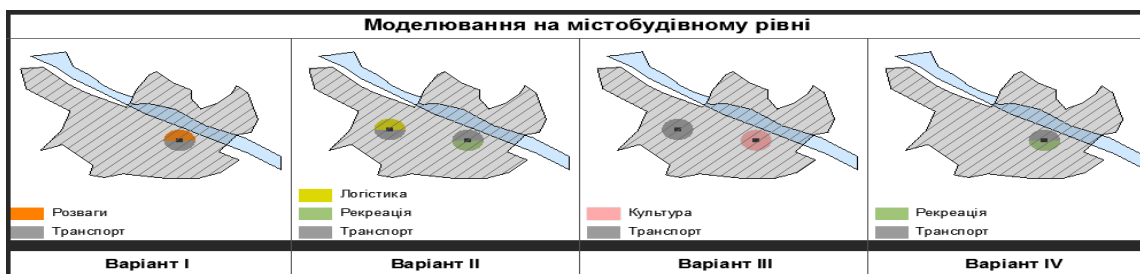


Рис.3. Моделювання на містобудівному рівні

На основі даних моделей можна зробити висновок, що у варіанті I послуги транспорту та розваг надаються близько до центру міста неподалік рекреаційної зони поблизу річки. У свою чергу у варіанті II простежується подвійність

активних точок: транспорт та рекреація близько центру міста, а також логістика та транспорт поблизу ринку. Варіант III відзначається існуванням активних точок, проте транспорт переноситься на периферію, а поблизу центру міста

з'являється культурно-виставкова функція. У варіанті IV до транспортної функції додається також рекреація, зважаючи на розміщення біля центру міста, а також неподалік річки.

Наступним рівнем є моделювання зв'язків між комбінаторними елементами (рис.4).

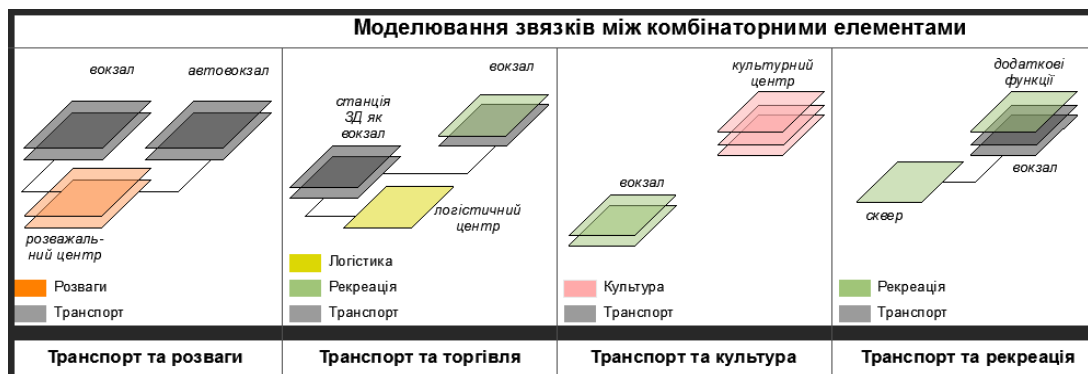


Рис.4. Моделювання зв'язків між комбінаторними елементами

У варіанті I розглядається зв'язок між транспортною функцією – реконструкція існуючого залізничного вокзалу, реконструкція існуючого автовокзалу, та розважальною – проектування нового торгово-розважального центру.

Варіант II демонструє зв'язок транспортної функції, що виражається у реконструкції існуючого залізничного вокзалу, з торгівельною – проектування нового залізничного вокзалу біля ринку, а також нового логістичного центру поряд з ринком.

У варіанті III розглянуто взаємозв'язки між транспортом та культурою – проектування нового залізничного вокзалу поза містом та влаштування культурно-виставкового центру у приміщенні старого вокзалу.

Варіант IV включає транспортну (реконструкція існуючого залізничного вокзалу та додаток нових планувальних рішень) та рекреаційну складові (проектування нового скверу поблизу вокзалу).

Висновки. Отже кожен з варіантів характеризується своїми особливостями та роллю у формуванні інфраструктури міста та може бути застосований відповідно до потреб, що виникають у даний період часу. Кожен з поєднаних елементів може бути доповнений та доданий у будь-якому порядку, відповідно до необхідності, що виникла. Таким чином, можливим є визначення основних архітектурно-планувальних характеристик.

Список використаної літератури

1. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений. Учебник. Под

общ. ред. И.Е. Рожкина и А.И. Урбаха. – М.: Стройиздат, 1985. 544с.

2. Белоусова Наталья Сергеевна. Функционально-организационные характеристики транспортно-логистических комплексов и их элементов. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archvuz.ru/2006_3/10.

3. Древаль І.В., Чинники формування і розвитку залізничних вокзальних комплексів. Научно-технический сборник. Коммунальное хозяйство городов № 101 (2011). – Харьков: ХНАГХ, 2011. С. - 552-555

4. Железнодорожный вокзал. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/wiki/>

5. Зейтун Ж. Организация внутренней структуры проектируемых архитектурных систем / пер. с франц. Л.Я. Хрустовой; под. ред. Э.П. Григорьева. – М.: Стройиздат, 1984. –160 с.

6. Иванов Г.П., Шур И.П., Коковихин И.Ю., Коковихина И.В., Шелехова Е.А. Железнодорожные вокзальные комплексы в период с XIX по XXI века.

7. Куцевич В.В. Методологічні основи проектування об'єктів соціо-культурного призначення//Перспективні напрямки проектування житлових та громадських будівель: спеціальний випуск: зб. наук. праць. Сучасні тенденції в архітектурі та будівництві: – К.: КиївЗНДІЕП, 2003. – С. 30-32.

8. Промин Е.С. Теоретические основы архитектурной комбинаторики: Учеб. для в/зov: Спец. «Архитектура»/ Е.С Пронин. — М.: «Архитектура-С».2004. — 252 с: ил.