

Древаль И.В., Мохаммад С. Ф.*Харковский национальный университет городского хозяйства имени А.Н.Бекетова***ЭРГО-ДИЗАЙНЕРСКИЕ ПРИНЦИПЫ ГУМАНИЗАЦИИ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ**

Обогащение инструментария управления формообразованием элементов архитектурной среды с позиции их соответствия возрастающим потребностям человека, общества – всегда было актуальной задачей архитектуры и градостроительства. Железнодорожные вокзальные комплексы (ЖВК) – важные структурно-функциональные элементы транспортно-коммуникационного каркаса города сегодня привлекают значительное внимание ученых-архитекторов в различных аспектах: функциональной и структурной организации, композиции, динамики развития и значимости для города [1,2,5,6,8,9,11]. Одним из интересных направлений исследования ЖВК является изучение его архитектурной среды, а важной задачей – формулировка эрго-дизайнерских принципов ее гуманизации как особого средства формообразования комплексов.

Цель данной работы – раскрыть, как на основе исследований архитектурных особенностей ЖВК и жизнедеятельности, протекающей на их территории формулируются основные эрго-дизайнерские принципы гуманизации их архитектурной среды. Очевидно, что знание принципов формирования архитектурной среды железнодорожных вокзальных комплексов с позиций гуманизации позволит принимать более эффективные решения в ходе их развития.

Данная работа опирается на научные разработки в области эстетических, эргономических, экологических аспектов проектирования архитектурной среды таких авторов как: А.В. Иконников, В.П.Мироненко, А.Н. Нефедов и др. [4,7,10]. Важными для данной работы являются также исследования железнодорожных вокзальных и других общественно-транспортных комплексов:

В.М. Батырева, К.Херцега, Е.В. Васильева, И.В. Древаль [1-3, 11].

При рассмотрении ЖВК как элемента иерархически высших градостроительных систем принципом гуманизации его архитектурной среды является: адекватность задачам гуманизации среды высших градостроительных систем. Этот принцип обеспечивает пассажирам ориентацию в пространстве региона, систем населенных мест, ощущение освоенности их территорий посредством подчинения композиционного решения каждого ЖВК единому замыслу художественно-образного формирования железнодорожной сети.

На уровне «город» реализация принципа «дружелюбности» городской среде достигается посредством соблюдения санитарно-гигиенических норм в зоне прилегающей застройки, композиционной и функциональной контекстуальности.

Принцип гармонизации с природными условиями и адекватности архитектурной среды климатическим условиям обеспечивает всем субъектам жизнедеятельности на ЖВК физиологический комфорт, а также создание своеобразного художественного образа, удовлетворяющего духовные потребности.

Важным шагом в формулировке эрго-дизайнерских принципов гуманизации архитектурной среды ЖВК является построение ее логической модели (рис.1). Эта модель позволяет установить связи и выявить зависимости между параметрами жизнедеятельности на ЖВК и характеристиками архитектурной среды, определяющими уровень ее гуманизации. Для этого была предварительно построена схема-модель системы «архитектурная среда ЖВК». Цель системы обозначена как обеспечение гуманных условий жизнедеятельности на ЖВК всех ее

субъектов. В качестве элементов внешней среды определены: «требования» иерархически высших градостроительных систем; к ЖВК как их составному элементу; социально-экономические и природные условия. Элементами системы «архитектурная среда ЖВК» стали: среда пассажирской деятельности; среда деятельности персонала железнодорожной станции; среда деятельности работников сферы общественного обслуживания; среда деятельности горожан, среда работы транспорта. Гармоничное и бесконфликтное объединение всех элементов в единое целое обеспечит эффективное функционирование ЖВК и достижение цели системы - гуманизацию его архитектурной среды, что прямо способствует выполнению комплексом своей главной системной задачи, а именно обеспечение эффективной циркуляции пассажирских потоков.

Характеристиками субъектов деятельности на ЖВК, важными для нашего исследования, являются их потребности в: реализации различных функций согласно определенным сценариям; а также физические, физиологические, психологические и духовно-эстетические потребности. Выделено всего четыре типа субъектов жизнедеятельности на ЖВК: пассажиры, обслуживающий персонал станции, рабочий персонал объектов общественного обслуживания в структуре комплекса, горожане, посещающие объекты обслуживания ЖВК (рис.2).

На основе модели системы «архитектурная среда ЖВК» была построена логическая модель гуманизации архитектурной среды железнодорожного вокзального комплекса. Основными элементами модели стали: человек, функционирующий в среде и воспринимающий ее; материально-пространственная оболочка жизнедеятельности ЖВК с ее физическими параметрами и эстетическими характеристиками; транспортные средства (железнодорожный и городской транспорт) функционирующие в структуре комплекса согласно технологическим нормам и требованиям. Исходя из основной цели гуманизации архитектурной среды, в качестве

центрального, императивного элемента модели определен «Человек».

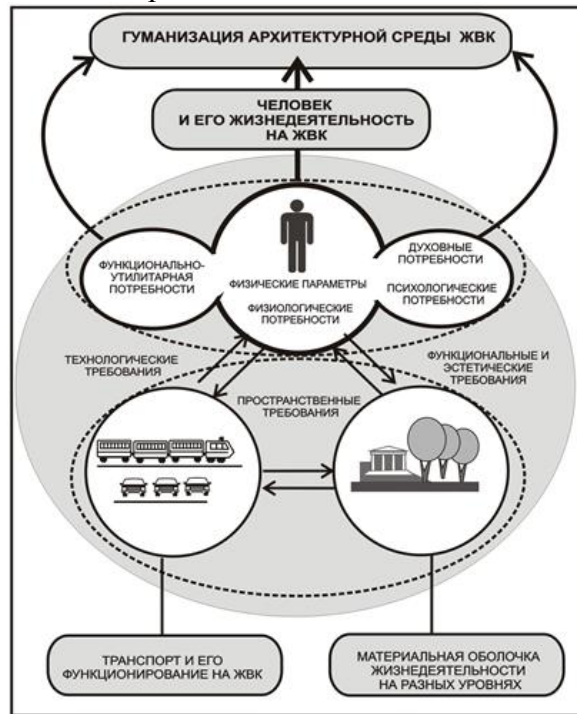


Рис.1. Схема – модель гуманизации «архитектурной среды ЖВК» в рамках эрго-дизайнерского подхода

ГРУППЫ СУБЪЕКТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЖВК	ПРОСТРАНСТВА ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ЖВК
1 ПАССАЖИРЫ 	ПЛАТФОРМЫ ЖД ТРАНСПОРТА ОСТАНОВКИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА ЭЛЕМЕНТЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО И ПОЛУТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОБЪЕКТЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПЕШЕХОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ КОММУНИКАЦИИ
2 ОБСЛУЖИВАЮЩИЙ ПЕРСОНАЛ ЖД СТАНЦИИ 	РАБОЧИЕ МЕСТА НА СТАНЦИИ ЭЛЕМЕНТЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ И ОТДЫХА ПЕРСОНАЛА СТАНЦИИ
3 РАБОЧИЙ ПЕРСОНАЛ ОБЪЕКТОВ ОБЩЕСТВЕННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ 	- РАБОЧИЕ МЕСТА МЕСТА ОТДЫХА
4 ГОРОЖАНЕ 	ОБЩИЕ ПРОСТРАНСТВА СЕТЬ ПРОСТРАНСТВ ОБЩЕСТВЕННЫХ КОММУНИКАЦИЙ ОБЪЕКТЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ РЕКРЕАЦИОННЫЕ ЗОНЫ

Рис.2. Субъекты жизнедеятельности на ЖВК и пространства ее локализации.

Поэтому на уровне самого ЖВК в качестве императивного сформулирован принцип приоритетности потребностей человека в формировании архитектурной среды. Его реализация предполагает

выполнение ряда логически обусловленных принципов:

- безопасности и технологической целесообразности, обеспечивающий эффективное взаимодействие человека с транспортом;
- относительной автономности формирования среды функционально-пространственных «блоков».

Изучение сложившихся ЖВК показало, что можно выделить следующие пространства ЖВК, различающиеся сценариями жизнедеятельности и соответствующими им принципами организации архитектурной среды:

- транспортно-коммуникационное ядро, характеризующееся компактностью, типизацией планировочных элементов, типизация средств визуальной информации, унифицированностью оборудования;
- блок общественного обслуживания, который характеризует многофункциональность, композиционная выразительность, уникальность);
- системы пешеходных коммуникаций (минимизация пути и энергии, узнаваемость направлений движения);
- блока технологического обслуживания станции (соответствие технологическим требованиям);
- системы коммуникативных пространств в структуре ЖВК (пространственное разнообразие для различных видов общения, художественная выразительность).

Изучение особенностей жизнедеятельности различных групп субъектов на ЖВК позволило сформулировать следующие принципы гуманизации их архитектурной среды:

- в физико-физиологическом аспекте это ощущения температурно-влажностного, цветоцветового, пространственного комфорта, возможности удовлетворения физиологических потребностей;
- в психологическом аспекте: ощущение безопасности (защищенности от вредных воздействий среды, транспорта), стабильности, достигаемое за счет присутствия элементов исторической среды и гармонизированной с ней

современной архитектуры; хорошая ориентация в пространстве,

- в духовно-эстетическом аспекте это: свойства коммуникативности среды, бесконфликтности, эстетической полноценности (композиционной выразительности архитектурной формы и ее художественного образа);
- в функционально-утилитарном аспекте это: наличие функциональных блоков, их архитектурное решение в соответствии с параметрами групп пользователей средой ЖВК

Перечисленные принципы направлены, в конечном счете, на удовлетворение потребностей субъектов деятельности на территории комплексов. Удовлетворение данных потребностей в наиболее полном виде с наименьшей затратой энергии, по определению, есть обеспечение комфортности архитектурной среды. Рамками-ограничениями в организации функциональных процессов на ЖВК выступают технологические и технические требования работы транспорта.

На основе сформулированных принципов гуманизации архитектурной среды ЖВК можно предложить соответствующие им приемы совершенствовании пространства комплекса. Это приемы организации пешеходных коммуникаций, обеспечивающих безопасность и быстроту перемещения; приемы ландшафтной организации комплекса (элементов озеленения, водных устройств, освещения) приемы сохранения исторической преемственности.

Оценить уровень гуманизации сложившейся или проектируемой архитектурной среды ЖВК можно на основе суммирования экспертных оценок. Последние должны включать оценки:

- степени выполнения ЖВК его целевых системных функций;
- степени соответствия функционального наполнения ЖВК потребностям всех категорий субъектов его жизнедеятельности;
- степени соответствия организации архитектурной среды функционально-утилитарным и духовно-эстетическим требованиям.

Разработаные принципы и приемы совершенствования архитектурной среды, направленные на ее гуманизацию способствуют повышению социальной эффективности, эстетической привлекательности, экологической безопасности не только ЖВК, но и города в целом.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Васильев. Е. В. Вокзальный комплекс в центре Варшавы / Е. В. Васильев // АСД. – 2004. – №2. – С. 16-19.
2. Батырев В. М. Вокзалы / В. М. Батырев. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.
3. Древаль И. В. Композиционное моделирование архитектурно-градостроительных объектов как фактор их эффективного формирования / И.В. Древаль // Сборник научных трудов / К., Комунальне господарство міст – Сер.: Архітектура і технічні науки. – Вип. 63. – К., 2005. – С. 12-16.
4. Икоников А. В. Функция, форма, образ в архитектуре / А. В. Икоников. – М.: Стройиздат, 1986. – 288 с.
5. Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов / Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО "РЖД" до 2015 года // Экономика железных дорог. – 2009. – № 2. – С.3-8.
6. Мироненко В. П. Архитектура современных железнодорожных вокзальных комплексов. Модернизация вокзалов и тенденция развития ЖВК / В.П. Мироненко// Вісник ХДАДМ. – 2006. – № 39– С.18-21.
7. Мироненко В. П. Методологические основы оптимизации архитектурной среды: дис. д-ра архитектуры: 18.00.1 / В. П. Мироненко. – Х.: ХГТУСА, 1999. – 371 с.
8. Мурунов А.Ю. Принципы архитектурной модернизации железнодорожных вокзальных комплексов на современном этапе (для крупных и крупнейших городов): автореферат дис. канд. архит. / А. Ю. Мурунов. – М., 2009. – 18с.
9. Материалы Международной конференции «Развитие вокзалов России» 17 апреля 2008 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.railstations.ru/resolution.htm>.
10. Нефёдов В. Современный ландшафт Франции./В.Нефёдов // Ландшафтная архитектура. Дизайн, выпуск №01/2008.
11. Рекомендации по проектированию вокзалов / Минстрой России, ЦНИИП градостроительства. – М.: ГУП ЦПП, 1997.- 60 с.
12. Херцег К. Проектирование и строительство автобусных и железно-дорожных станций / К. Херцег; пер. с венг. В. М. Беляева; под ред. Г. Е. Голубева. – М.: Стройиздат, 1985. – 318 с.

УДК 726.7:727.4

Жовква О.І.

Департамент містобудування та архітектури Київської міської державної адміністрації

ІУДЕЙСЬКІ ДУХОВНІ НАВЧАЛЬНО-ПРОСВІТНІ ЗАКЛАДИ ТА ЦЕНТРИ РОСІЇ НА ПРИКЛАДІ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ТА МОСКВИ

Сьогодні в Росії відбувається становлення організаційних структур, необхідних для функціонування і розвитку іудейських релігійних громад. Центром єврейського релігійного життя країни є Москва, де за орієнтовними даними проживає близько 200 тис. осіб єврейського походження. У Москві знаходиться равінський суд, синагоги, різні релігійні навчальні заклади, єврейські школи і Єврейський університет.

У Санкт-Петербурзі, у якому проживає близько 100 тисяч осіб єврейського походження також функціонує Хоральна синагога, Петербурзький єврейський університет, школи і культурно-просвітні і благодійні організації. Окрім того

синагоги працюють у десятках міст Росії. Іудаїзм у Росії офіційно визнаний однією із чотирьох традиційних релігій.

Перші контакти Росії з іудаїзмом датуються VIII – IX ст.ст., коли держава зіштовхнулася із Хазарським Каганатом – кочовим народом, в якого влада перейшла до іудеїв, що проголосили іудаїзм державною релігією. Хазари вели війни проти православної Візантії і підпорядкували собі Русь. Панування іудо-хазар над Руссю тривало до 965 р., поки князь Святослав Ігоревич не отримав вирішальну перемогу над Каганатом. Упродовж наступник століть російська держава намагалась відвернути країну від впливу іудаїзму. Так, за наказом Катерини