

розглядається як енерготектонічний, всі елементи якого (форма, архітектурно-планувальне і об'ємно-просторове рішення, оболонка, конструктивна основа), є виявленням сутності його енергоефективного функціонування.

725+727+728

Т.В. Русевич, Т.М. Ладан, І.Г. Новосад

### **НАВЧАЛЬНА ПРОГРАМА З АРХІТЕКТУРНОГО ПРОЕКТУВАННЯ НА ОСНОВІ ВРАХУВАННЯ СУЧАСНИХ ЗАСОБІВ МІСЬКИХ КОМУНІКАЦІЙ – МОНОРЕЙКОВА ДОРОГА, СТАНЦІЯ**

З ціллю поєднання учбових програм з архітектурного проектування з екоархітектурою майбутнього на кафедрі основ архітектури та архітектурного проектування КНУБА (майстерня 24Б-2009) була розроблена програма з системного проектування різних типів будівель та споруд на основі врахування сучасних зручних засобів міських комунікацій (транспорту та міського руху) – монорейкова дорога, станція.

Завданням цієї програми виступає комплексний підхід до проектування будівель з врахуванням факторів впливу оточення на будівлю, що проектується в системі урбанізованого або дезурбанізованого поселення (передбачається обов'язкова прив'язка учбового проекту до заданої певної ділянки проектування).

Паралельне вивчення історії питання, композиційних схем монорейкових доріг та станцій дозволить отримати відповідні зміни в формотворенні будівель, зокрема в їх функціональній структурі. Експериментальне проектування різних типів будівель на 2 – 6 курсах з врахуванням станцій монорейкових доріг та відповідних комунікацій дозволить реально наблизити до нас майбутнє. Враховуючи те, що нормативна база з цього питання відсутня (не враховуючи стандартизацію монорейкових доріг в Японії), в подальшому виникне можливість її розробки для умов України.

Історія монорейку, як не дивно, сягає вже майже 200 років. Перша монорейка у світі з'явилася у 1820 році в Росії, потім у Великобританії і поступово почала розповсюджуватися по всьому світу. Інтерес до екологічно-чистих технологій у 1990 році зумовив повернення до розробок поїздів на магнітних підвісках у Японії та Росії. Японський проект отримав статус національного. Враховуючи значні переваги такого транспорту в порівнянні з традиційним громадським – метро, тролейбус та трамвай, монорельсовий транспорт отримує розповсюдження у містах Європи (Вупперталь, Дортмунд, Москва), Північної Америки (Сіетл, Джексонвіль, Лас-Вегас, Нью-Йорк,

Флорида), Австралії (Сідней), країнах Азії (Японія, Малайзія, Китай, Сінгапур, ОАЕ, Тегеран).

Композиційні схеми монорейкових доріг визначаються в залежності від:

- галузі використання;
- особливостей та місця розташування монорейкової дороги відносно будівель та споруд різних типів;
- типу підвішування вагонів (бокове, нависаюче, підвісне);
- варіацій по ярусності;
- використання певних засобів безпеки пасажирів та мешканців навколишніх будівель від шуму та електромагнітного поля.

Одночасно з цим можуть бути запропоновані композиційні схеми з дизайну архітектурного середовища, приближеного до монорейку – захисні екрани, парапети, комунікації (ліфти, підйомники, ескалатори, сходові клітини, пандуси), тощо. Надані рекомендації дадуть можливість сформулювати відповідну нормативну базу щодо проектування монорейкових доріг та станцій або будівель з урахуванням наближеного до них монорейку.

Впровадження в навчальний процес монорейкових доріг здійснюється на кафедрі основ архітектури та архітектурного проектування з останньої чверті ХХ століття під керівництвом професора І.Й. Лошакова. Представлені навчальні проекти спрямовані на архітектуру майбутнього. У 2009 році був розпочатий експеримент з системного впровадження ідей монорейку в навчальні проекти різних типів будівель однієї групи – 246 під керівництвом доцента Т.В. Русевич, доцента Т.М. Ладан, асистента І.Г. Новосад. Враховуючи використання форм будівель майбутнього та динаміку даного виду транспорту в основу подання графічного матеріалу залучаються як реалістичні методи так і методи авангардних течій початку ХХ ст., зокрема К. Малевича, Л. Лисицького, Я. Черніхова.

**В.В. Товбич**

## **УНІВЕРСИТЕТ ЧИ КОМП'ЮТЕРНІ КУРСИ?**

Архітектурна діяльність в цілому, а архітектурна освіта зокрема, одна з найбільш інформаційноємних галузей. Масиви інформації завжди використовували в процесі виконання проектів, прийнятті рішень. Маніпулювання з масивами інформації завжди виконувалось “вручну”, розроблялись ефективні методики “згортання” та “розгортання” інформації на різних стадіях проекту. Знайшли своє відображення в цьому процесі і системні підходи.