

УДК 72.01: 725.3

Т. О. Проляка

*аспірант каф. АП**Донбаська національна академія будівництва і архітектури*

## НАДЗЕМНІ ПАСАЖИРСЬКІ ОБ'ЄКТИ ЯК ПРОСТОРОВІ ОРІЄНТИРИ МІСТА

Анотація: в статті розглядаються особливості інтеграції утилітарних мережних об'єктів в якості візуальних орієнтирів міста (на прикладі пасажирських станцій міського наземного швидкісного рельсового транспорту). Визначається тип домінування пасажирських об'єктів в міському середовищі, ієрархія пасажирських об'єктів на рівні мережі та міста. Пропонується створювати художньо-просторові єдності на основі використання комунікаційних та структуруючих якостей мереж пасажирських об'єктів.

Ключові слова: пасажирські об'єкти наземного швидкісного рельсового транспорту, домінанта, орієнтир, структурно-просторова єдність міста.

**Актуальність і постановка проблеми.** При визначенні головних вимог, яким мають відповідати архітектурні рішення об'єктів, що мають загально-громадське значення, завжди постає питання створення орієнтирів. Так, одним із провідних засобів формування візуального іміджу міста є саме архітектурні об'єкти, що являються просторовими орієнтирами. Побудова просторової єдності міста через систему висотних домінант – класичний приклад ансамблевого підходу до міста [2]. Існує великий проектний досвід організованого розміщення об'ємних та лінійних орієнтирів в СРСР. Він не буде детально проаналізований, але в якості одного з факторів формотворення пасажирських об'єктів деякі положення містобудівних принципів можуть слугувати базою. Так, головним принципом містобудівної композиції виступає чергування опорних вузлів з рядовою забудовою. Але цей принцип можна застосувати не тільки до висотної архітектури, а й до тієї, що несе в себе потенціал орієнтира, тобто може відповідати встановленим ознакам [2,3].

Ознаки орієнтирів: а) емоційна яскравість, концентрація високих художніх якостей; б) опорні вузли на фоні більш спокійної забудови; в) центри тяжіння просторових зв'язків; г) збільшення просторової одиниці структурної організації забудови; д) закріплення об'ємно-просторової побудови міста; е) забезпечення художньої та сутнісної єдності міста.

Таким чином можна припустити, що відмінна від висотної, але організована система об'єктів одного типу може бути основою для побудови просторової цілісності міста, так званої структурно-просторової єдності. Щодо

пасажирських мережних об'єктів відомо, що розроблення транспортних зв'язків є ведучим принципом містобудівної композиції. Але на практиці транспортні артерії виконують лише організуючу, комунікативну функцію. Художні якості міського «русла» повністю залежать від архітектурних об'єктів на них, які часто не мають ніякого відношення до комунікативної функції: наприклад, громадські та спортивні споруди концентрують на собі емоційне сприйняття забудови. Виникає дисбаланс між природною для транспортних об'єктів задачею функціонально організувати міський простір і логічною, але найчастіше відсутньою функцією забезпечувати і художню єдність міста [5].

Питання також до застосування до мережних пасажирських об'єктів поняття ансамблю. Архітектурні ансамблі вважаються показником творчих здібностей і знань архітектора, до них висуваються суворі вимоги. Ансамблева організація середовища – головний прийом структуризації міста, надання йому впізнаного образу, розстановки акцентів і домінант. Ансамблі неповторні, але мають загальні принципи. В тому числі – формування орієнтирів. Якщо мережа пасажирських об'єктів – це також ансамбль, але просторовий, до неї також мають висуватися вимоги художньо-архітектурного плану, а не тільки утилітарні, що негативно відбивається на міському просторі. Щоб визначити ці вимоги необхідно з'ясувати, до якої категорії орієнтирів відносяться пасажирські об'єкти, який тип домінування в міському просторі для них застосовується і яку орієнтуючу роль стосовно цього можна на них покласти.

**Результати дослідження.** Враховуючи вищезазначене, можна сформулювати вихідну гіпотезу: координація функціонально пов'язаних елементів цілісного середовища міста повинна поширюватися і на художні аспекти відношень між цими елементами. Виходячи з цього, а також з факту, що в радянському союзі метрополітен, як приклад мережних об'єктів, створювався як «просторово протяжний архітектурний комплекс монументальних споруд великого суспільного значення» [4], можна визначити головну архітектурну задачу для пасажирських об'єктів (ПО) однієї мережі (міського наземного швидкісного рельсового транспорту): художньо-образні рішення ПО повинні створювати сутнісну єдність і слугувати об'ємно-просторовими орієнтирами композиційної побудови міста.

Відповіддю на питання, чи співпадає така задача ПО з потребами суспільства та вимогами функціонування середовища, є те, що: по-перше, зростає протест суспільства проти антигуманного середовища, що йому нав'язується (і технократія транспортного аспекту в цьому питанні на першому місці); по-друге, існує необхідність дотримання принципу спадковості природної та історичної композиційної системи і корегуючої «регулярної» системи [2], який виражається у впровадженні в каркас і тканину міста ряду

взаємопов'язаних орієнтирів, що враховують принципи розвитку та ієрархічність існуючих міських утворень. Таким чином, системи пасажирських об'єктів є одними з найліпших засобів досягнення такої мети, а їх образно-художня вагомість є цілковито обґрунтованою.

В процесі дослідження було встановлено, що інтеграція ПО в міське середовище у якості орієнтирів є дещо особливою, порівняно з інтеграцією інших архітектурних об'єктів-орієнтирів. Ці особливості інтеграції ПО-орієнтирів можна сформулювати наступним чином:

1. Інтеграція в інтеграції. На сучасному етапі функціональне зонування міст все частіше доповнюється прогресивним принципом інтеграції окремих функціональних елементів [2]. Існує необхідність інтеграції міського середовища в художню цілісність. Просторові комплекси ПО в цьому контексті є однією з структуруючих систем. ПО як елемент комунікативної транспортної системи пов'язаний з усіма соціальними сторонами життя міста. Таким чином, інтеграція ПО в середовище належним чином є засобом інтеграції самого середовища в художньо-образну єдність.

2. Ординарність і унікальність утилітарних об'єктів. ПО і їх мережі формують систему просторових зв'язків для міст різних категорій і з різним функціональним насиченням. Таким чином, створення єдиної конкретизованої методики ефективної інтеграції ПО неможливе через величезний діапазон контекстних випадків, які повинні бути враховані. З іншого боку, при комплексному впровадженні мережі ПО в короткий час повний контекстуальний підхід часто стає нераціональним і для пошуку єдиної концепції все ж необхідно створити загальну методику, підходящу одразу всім індивідуальним особливостям зон розташування. Питання поєднання ординарного і унікального для архітектури ПО стає вкрай важливим.

3. Художня ієрархічність. Задачі координації зв'язків та підпорядкування всередині самої мережі створюють необхідність встановлення ієрархії ПО за художньо-композиційними функціями як на рівні інтеграції в систему, так на рівні інтеграції в міське середовище.

4. Просторова жорсткість. На відміну від інтеграції орієнтирів іншого типу (наприклад, висотних), ПО мають специфічне просторове закріплення і в певному сенсі не можуть оперувати такими властивостями, як вибір різних інтервалів задля підкреслення ієрархічності структури міста. Ці інтервали між ПО обумовлює багато факторів: не тільки функціональне наповнення зон, а рівномірний розподіл пасажирських потоків, технічні особливості транспортної системи, зменшення часу подолання маршруту та ін. Тому неможливо створити ансамбль із ПО однієї лінії, що сприймаються водночас (не враховуючи

архітектурне рішення різних входів однієї станції), часто неможливе застосування природного модуля [6].

5. Баланс форми і функції. В поширеному розумінні ПО сприймаються як суто утилітарні об'єкти, але при цьому мають складати образно-художню цінність [6]. Інтеграція в цьому аспекті ускладнюється гострою проблемою впровадження інженерних об'єктів в історичну забудову із збереженням її візуальної унікальності. Обґрунтування прагматичної необхідності інтеграції ПО в окремих випадках може не співпадати з естетичною доцільністю його існування. Питання балансу утилітарного та естетичного супроводжують об'єкти такого типу в особливій специфіці на всіх етапах проектування і експлуатації.

Аналіз досліджень поняття «архітектурна домінанта» [3] свідчить, що ПО не може використовувати терміни так званої першої групи (домінанта, висотна домінанта, центральна домінанта), а також четвертої групи (висотна будівля, що задає масштаб всім міським будівлям). ПО не вистачає ознак вертикального напрямку композиції, він не завжди є зоровим орієнтиром із значних відстаней і може бути зовсім не головним об'єктом в локальній зоні свого місцезнаходження. Ознаки другої групи термінів (головна будівля, ціль, маяк, орієнтир) загалом підходять до визначення ПО: специфічний архітектурний об'єкт, що завдяки різним якостям (наприклад, конструктивним) концентрує на собі увагу. Але на практиці багато ПО не відповідають такому визначенню. Терміни з третьої групи підходять до всіх ПО: зоровий акцент, архітектурний акцент. Тому що ПО є основними акцентами на мережі (точками, вузлами, порівняно з естакадними перегонами та інженерними депо), саме ПО формують образ мережі і мають виділятися із оточуючого середовища. Ознаки п'ятої групи термінів (важливий об'єкт, що формує художню своєрідність) можна вважати потенціальними для ПО, тому що дотримання мережею ПО вимог до побудови просторового художньо-виразного ансамблю зробить її одним із головних чинників формування загального образу міста.

Таким чином, стосовно ПО коректне застосування терміну орієнтир-акцент і складання відповідної ієрархії. Так, задля формування структурно-просторової єдності – мережі ПО-орієнтирів, необхідна їх ієрархічна диференціація. На рівні інтеграції в міське середовище ПО поділяються на категорії: 1 - створюють або остаточно закріплюють існуючі опорні вузли – основу міської структури (і властивості 2-3 категорії); 2 - співпадають і підкреслюють головні функціональні зв'язки і напрямки (і властивості 3 категорії); 3 - формують певний ритм задля логічного просторового розуміння транспортного каркасу.

На рівні інтеграції у власну мережу ПО поділяються на категорії:

1. ПО – орієнтири-домінанти мережі: відображають основні архітектурно-художні характеристики всієї мережі, водночас являються носіями яскраво вираженої індивідуальності (або підпорядкування визначного об'єкту тяжіння).

2. ПО – орієнтири-акценти: відображають загальні риси художньої концепції, відхиляючись від базового рішення в незначній мірі.

Для визначення пріоритетних методів створення художньо-виразних рішень архітектури ПО, необхідно з'ясувати, яким чином ПО мають виконувати роль орієнтирів.

Домінуючі об'єкти в місті виконують свою функцію орієнтира різними шляхами [3]: завдяки висотному характеру, завдяки стилізовому контрасту з оточуючою забудовою, через складні об'ємно-просторові характеристики та завдяки своєму практичному значенню. Відповідно до цієї класифікації ПО може застосовувати другий і четвертий тип домінування. По-перше, для групи безпосередніх користувачів даного виду транспорту ПО насамперед використовує свою змістовність; цей вид домінування виходить за межі зорового сприйняття, тут важливо створити користувачеві позитивну асоціацію не тільки з самим об'єктом, а із послугами цього транспорту та його важливістю для повсякденного життя. По-друге, ПО може приймати будь-яке стилістичне осмислення, в художньому плані у нього немає канонів, історично складених знакових систем; в цьому його перевага перед іншими типами об'єктів. Таким чином, формотворення ПО повинне враховувати як визначені особливості інтеграції ПО в якості орієнтирів в міському середовищі, ієрархію всередині мережі та на рівні міста, так і логічні типи їх домінування.

**Висновки.** По-перше, створення орієнтирів в міському середовищі повинно бути систематизованим. Мережі пасажирських об'єктів наземного швидкісного рельсового транспорту володіють такими якостями, як відображення комунікативної функції міста, структуризація міського середовища, формування зон тяжіння людських і транспортних потоків. Логічним вбачається створення на їх базі структурно-просторової єдності об'єктів-орієнтирів. По-друге, характер візуальних акцентів міста можуть бути різним: висотним, стилістичним, просторовим, змістовним. ПО можуть бути як змістовними, так і стилістичними, інколи - просторовими міськими орієнтирами, або комбінувати ці ознаки. По-третє, оскільки такі мережі ПО, як наземний метрополітен та монорельс, формують ієрархічну архітектурно-просторову єдність, то до них можливе застосування поняття просторового ансамблю і, як наслідок, необхідність відповідати цьому статусу з урахуванням визначених особливостей інтеграції ПО-орієнтирів в міське середовище.

## Список літератури:

1. Бабенко А.Г. Пространственные ориентиры и их функции в городской застройке: Автореф. дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01. / Московский архитектурный институт. – М.: 1986. – 22с.
2. Кишик Ю.Н. От силуэта застройки – к высотной композиции города [Электронный ресурс] / Статьи о дизайне и архитектуре – 2007. – Режим доступа: <http://www.architecture.ru/tower/1616581>
3. Лопатин Н.Е. Архитектурная доминанта: обобщение знаний и формирование теории проектирования [Электронный ресурс] // Архитектон: известия вузов – 2009. - №26. – Режим доступа: [http://archvuz.ru/numbers/2009\\_2/ta5](http://archvuz.ru/numbers/2009_2/ta5)
4. Популярная художественная энциклопедия: в 2 т. / под ред. Полевого В.М. - М.: Издательство "Советская энциклопедия", 1986- .–Т.2: М-Я. – 1986. - 464с.
5. Проляка Т.А. Роль выразительности пассажирских объектов в городской среде / Проляка Т.А. // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: наук.-техн. збірник / відпов. ред. М. М. Дьомін. - КНУБА, 2010. – №24. – С.383-387.
6. Россохина Г. Н. Модульные системы русских зодчих [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.makonstroy.ru/modsistrz/print>
7. Шубович С.А. Железные дороги как визуальная и образная основа композиции города / Гос. НИИ теории и истории архитектуры и градостроительства. – К.: 1990. – 24с.

## Аннотация

В статье рассматриваются особенности интеграции утилитарных сетевых объектов в качестве визуальных ориентиров города (на примере пассажирских станций городского наземного скоростного рельсового транспорта). Определяется тип доминирования пассажирских объектов в городской среде, иерархия пассажирских объектов на уровне сети и города. предлагается формировать художественно-пространственные единства на основе использования коммуникационных и структурирующих качеств систем пассажирских объектов.

Ключевые слова: пассажирские объекты городского наземного скоростного рельсового транспорта, доминанта, ориентир, структурно-пространственное единство.

## Summary

In article features of integration of utilitarian network objects as visual reference points of a city are considered (on an example of passenger stations of city elevated high-speed rail transport). The type of domination of passenger objects in the city environment and the hierarchy of passenger objects at network level and city level are defined. It is offered to form art-spatial unities on the basis of use communication and structuring qualities of passenger objects systems.

Keywords: passenger objects of city elevated high-speed rail transport, dominant, reference point, structurally-spatial unity, spatial ensemble.