

УДК 72.01:725.3; 711.7

**Т. О. ПРОЛЯКА**

Донецька національна академія будівництва і архітектури

## **АРХІТЕКТУРА ОБ'ЄКТІВ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В КОНТЕКСТІ ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНОГО ТА СОЦІОЛОГІЧНОГО АСПЕКТІВ ДІЯЛЬНОСТІ МІСЬКОГО СУБ'ЄКТА В СЕРЕДОВИЩІ СУЧАСНОГО МІСТА**

У статті розглядається міждисциплінарний підхід як засіб розкриття ролі транспортної інфраструктури в житті міського суб'єкта та визначення необхідних якостей пасажирських об'єктів відповідно до цієї ролі. Для цього на базі соціологічних досліджень аналізуються поняття міського суб'єкта, який використовує громадський транспорт, психофізіологічні умови експлуатації громадського транспорту, визначається комунікативна роль архітектурного середовища пасажирських об'єктів. В роботі також розкриті загальні психофізіологічні та соціальні фактори сприйняття транспорту людиною в міському середовищі. Встановлені якості пасажирських об'єктів, спрямовані на забезпечення потреб суспільства у гармонійному, логічному середовищі відповідного масштабу, яке віддзеркалює рівень розвитку та цінності цього суспільства.

**павільйони та станції міського громадського транспорту, архітектурне середовище пасажирських об'єктів, транспорт в міському середовищі**

### **ФОРМУЛЮВАННЯ ПРОБЛЕМИ**

Архітектура та спеціальні дисципліни, які використовують методи аналізу поведінки в умовах міського середовища, методи дослідження особливостей сприйняття предметно-просторового середовища та методи дослідження емоційної реакції на середовище, мають спільні цілі. Це створення комфортного, безпечного, культурного штучного середовища – і, як результат, підвищення якості життя міського суб'єкта. У даному дослідженні ці питання розглядаються в транспортному аспекті – одному з найважливіших факторів, що впливають на якість міського життя. Об'єктами дослідження виступають всі пасажирські об'єкти (від автобусних зупинок-павільйонів до станцій метрополітену), предметом – психологічний та соціологічний аспект їх сприйняття.

### **АНАЛІЗ ПОПЕРЕДНІХ ДОСЛІДЖЕНЬ**

В [1] потреби людини виступають як фундаментальна категорія, яка відповідає сучасному індивідуалістичному світогляду. Функція визнається результатом розвитку цієї категорії. Середовищні потреби за [1] в більшості неусвідомлені, пов'язані з емоційною оцінкою середовища. До того ж середовищні потреби здатні до трансформації, яка повинна відповідати дуалізму звичайного і нового в архітектурному середовищі. Сучасні дослідження підтримують таку думку, в соціології і психології середовища говориться про необхідність врахування психофізіологічних і психоемоційних аспектів сприйняття архітектурного середовища. Використання положень із спеціальних дисциплін доцільно спрямувати на визначення гуманістичних задач специфічного середовища транспортних об'єктів.

### **ЦІЛІ**

Для розкриття ролі транспортної інфраструктури в житті міського суб'єкта та визначення якостей пасажирських об'єктів, відповідних цієї ролі, необхідно, по-перше, дослідити психофізіологічні умови людської діяльності, пов'язаної з використанням транспорту, в середовищі сучасного міста.

Для цього треба дати визначення суб'єкта відносин «людина – транспортні об'єкти – місто», виявити вплив сучасного міського оточення на нього та розкрити соціологічний аспект цих взаємовідносин.

### ОСНОВНИЙ МАТЕРІАЛ ДОСЛІДЖЕННЯ

У [2] визначені категорії людей, «які активно пересуваються міською і приміською територіями». Це «пішоходи», «пасажирів», «комуніканти» і «комп'ютери». «Пішоходи і пасажирів частіше пересуваються на відносно незначні відстані», «комуніканти і комп'ютери, до яких деякі дослідники відносять внутрішніх і зовнішніх мігрантів, пересуваються значно більше і на великі відстані, обираючи швидкісні види транспорту. Це обумовлює вимір відстаней втратами часу на пересування, деформує і топологічно викривляючи їх сприйняття міського простору» [2, С. 18]. Спеціальні науки можуть скласти об'єктивний портрет основної групи людей, для якої створюється чи перетворюється середовище завдяки визначенню психологічних, фізіологічних, ергономічних і соціальних характеристик і закономірностей.

Визначимо психофізіологічні умови експлуатації громадського транспорту. Це перенасичення міського середовища транспортом, низький рівень безпеки, стан тривожності, територіальна нерівномірність в задоволенні потреб в перевезеннях, низький соціальний статус громадського транспорту, витрати часу на переміщення містом, дискомфорт під час поїздки та посадки-пересадки, невідповідність вартості рівню послуг, постійний шумовий вплив і забруднення повітря. Основною умовою, коли ці подразники стають чинниками міського стресу, є їх постійний, щоденний вплив. Так, необхідність швидкого орієнтування і вирішення власних різноманітних задач в умовах дефіциту часу, хаотичності чи недостатності інформації, підвищеного ризику для життя робить недоліки транспортного обслуговування чинниками міського стресу, який призводить до: зниження працездатності (уваги, мотивації та ін.), погіршення самопочуття і нервового стану (втома, роздратованість), ризику нещасних випадків.

При сприйнятті архітектурної форми людина оцінює не тільки її функціональність, відповідність прагматичному призначенню об'єкта. Середовищний об'єкт має зацікавити користувача, сподобатися і викликати емоційне переживання. Важливою передумовою у формуванні образу надземних пасажирських об'єктів виступає попередня соціальна установка – формування колективного відношення, асоціацій, пов'язаних з цими об'єктами. Ці негативні та позитивні соціальні установки пов'язані з функцією системи міського громадського транспорту: прагматичним значенням, «соціальним статусом», рівнем надання послуг, а також суб'єктивним враженням від використання не тільки пасажирських станцій, а транспортної системи загалом.

На сьогодні в Україні має місце низький рівень запропонованих транспортних послуг, в тому числі і в аспекті організації середовища станцій метрополітену. Наприклад, в Києві тільки 5 з 51 станції метрополітену доступні для людей із обмеженими фізичними можливостями, тобто майже повна відсутність умов для мобільності інвалідів. Разом з тим в [3] констатується зростання співвідношення фізично слабких та обмежених людей до загальної кількості міського населення. Ознаками гуманного та цивілізованого суспільства є забезпечення всього населення, без розподілу на категорії за фізичними вадами, комфортними умовами життєдіяльності, в тому числі можливістю здійснювати соціальні контакти. Останнє значною мірою залежить від пересувань.

Не викликає сумнівів важливість санітарно-гігієнічного аспекту транспортного питання. Але шумове забруднення небезпечно для здоров'я людини як з боку фізіології, так і з боку психології. Так, шум та вібрації, окрім загального дискомфорту, також можуть впливати на центральну нервову систему, викликати стрес, знижувати реакцію та працездатність. Зелені насадження також мають не лише санітарно-гігієнічне, а й психологічне значення. Таким чином, психофізіологічні передумови є основою для визначення вимог гуманістичного проектування будь-яких пасажирських об'єктів міста.

Розглянемо соціально-психологічний аспект. Вітчизняні науковці-урбаністи підтримують орієнтацію будь-яких регулюючих дій і планів щодо перетворення міського середовища на соціальний ефект. Це передбачає обов'язкове врахування відповідних соціально-економічних, соціально-психологічних факторів при виробленні підходу до формування компонентів міського середовища. В [4] підкреслюється, що одна з двох основних площин стійкості системи міського середовища (окрім містобудівної екології) – це створення сприятливого соціального мікроклімату в місті. Саме тому і для даного дослідження соціологічні аспекти вельми важливі для формування архітектурного середовища пасажирських об'єктів.

В огляді соціології архітектури [5] зроблено висновок, що в загальній соціології архітектура дуже рідко виступає як важливий фактор соціальних явищ, хоча є відображенням суспільства. В [6, С. 174] визнається, що «архітектурна діяльність детермінує спосіб життя і соціальну поведінку людей». Також відома думка, що естетичні якості середовища впливають на тип поведінки людини [7].

Зупинимось на виконанні комунікативної функції архітектури пасажирськими об'єктами. Комунікативна функція архітектури пасажирських об'єктів є загальним поняттям, що включає: матеріальні комунікації (шляхи і об'єкти на цих шляхах), культурні комунікації (якщо архітектура є відображенням ціннісних відношень суспільства і його економічно-технічного прогресу, то її продукт є комунікацією між поколіннями), соціальні комунікації (вплив на контакти чи інтенсивність спілкування між людьми, активність людської діяльності). Необхідно зауважити, що всі архітектурні споруди є засобом комунікації в суспільстві [5, С. 17]. Так, в [8, С. 16] вказано, що основні функції інформаційної системи архітектурного середовища – це передача інформації або повідомлення, спілкування, заклик до дії, емоційний вплив, дисциплінуючий вплив та ін. У філософському значенні функція мережі зупинок та станцій (особливо рейкового транспорту) поєднує простір і час, відображає зв'язок соціальних потреб і технічно-економічної спроможності суспільства, поєднує різноманітні сфери життєдіяльності міста в єдиний біотехнічний механізм, здатний розвиватися, модифікуватися та поєднувати ще не поєдане. Тому, з точки зору комунікативної ролі, міський транспорт може бути ланкою, що єднає різні функціональні процеси міста. Таким чином, пасажирські об'єкти мають повністю відображати комунікативну функцію в усіх її проявах.

## ВИСНОВКИ

Проектування павільйонів та станцій міського громадського транспорту має бути спрямоване на забезпечення потреб суспільства у гармонійному, логічному середовищі відповідного масштабу, яке віддзеркалює рівень розвитку та цінності цього суспільства. Сучасний архітектурно-дизайнерський підхід до створення пасажирських об'єктів, як елементів технічного насичення середовища, може стати чинником посилення дисгармонічності, агресивності середовища, втрати людського масштабу навіть на фоні старанного виконання об'єктом своєї утилітарної функції.

При формуванні архітектурного середовища пасажирських об'єктів необхідно враховувати два аспекти сприйняття архітектури: сприйняття шляхом безпосереднього використання (ергономічність, мікроклімат, оптимізація процесів, легке орієнтування, візуальний комфорт через зв'язок внутрішнього середовища із зовнішнім); сприйняття тільки шляхом візуального контакту (орієнтування на рівні міської зони, ідентифікація виду транспорту, візуальний комфорт через відсутність естетичного конфлікту станцій та існуючої забудови, соціально-психологічний комфорт через позитивну оцінку громадського транспорту).

В соціологічному аспекті архітектурне середовище пасажирських об'єктів не має характеризуватися як: соціальне примушування (використання громадського транспорту в цілому має сприйматися не як неприємна необхідність, а як вільний вибір, не пов'язаний із соціальним статусом людини); культурно-естетичне насилля (погіршення естетичних характеристик існуючого середовища); зневаження прав людини на комфортні умови праці та відпочинку (погіршення шумового, інсоляційного та інших санітарно-гігієнічних режимів будівель, прилеглих до зупинок та станцій).

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Жилина, Ю. Н. Влияние потребностей человека на организацию архитектурной среды [Текст] : автореф. дис. ... канд. архитектуры : 18.00.01 / Ю. Н. Жилина; Уральская гос. арх.-художественная академия. – Екатеринбург, 2003. – 20 с.
2. Тімохін, В. О. «Топологія» «транспортних ландшафтів» «антропогенних геохорів» [Текст] / В. О. Тімохін // Досвід та перспективи розвитку міст України : збірник наукових праць. – К., 2011. – Вип. 21. – С. 14–24.
3. Шолух, М. В. Системні принципи архітектурного удосконалення реабілітаційного середовища промислового міста [Текст] : автореф. дис. ... доктора архітектури : 18.00.01 / Микола Володимирович Шолух ; ХДТУБА. – Х., 2010. – 36 с.
4. Шкодовский, Ю. М. Екологічна реабілітація урбаністичного середовища як механізм державного регулювання розвитку територій [Електронний ресурс] / Ю. М. Шкодовський // Державне будівництво : електрон. наук. фах. вид. / ХРІДУ НАДУ при Президентові України. – Х., 2011. – № 1. – Режим доступу : <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/db/2011-1/doc/7/07.pdf>.
5. Вильковский, М. Б. Социология архитектуры [Текст] / М. Б. Вильковский. – М. : Фонд «Русский авангард», 2010. – 592 с.

6. Штейнбах, Х. Э. Психология жизненного пространства [Текст] / Х. Э. Штейнбах, В. И. Еленский. – СПб. : Речь, 2004. – 239 с.
7. Раппапорт, А. Г. Форма в архитектуре: Проблемы теории и методологии [Текст] / А. Г. Раппапорт, Г. Ю. Сомов ; ВНИИ теории архитектуры и градостроительства. – М. : Стройиздат, 1990. – 334 с.
8. Шубович, С. А. Железные дороги как визуальная и образная основа композиции города [Текст] / С. А. Шубович ; Гос. НИИ теории и истории архитектуры и градостроительства. – К. : [б. в.], 1999. – 24 с. – ISBN 966-7452-18-2.
9. Проляка, Т. О. Принципы формування архітектурного середовища надземних пасажирських об'єктів міського рейкового транспорту [Текст] : дис. ... канд. архітектури : 18.00.01 / Тетяна Олександрівна Проляка ; ДонНАБА. – Макіївка, 2013. – 230 с.

Отримано 21.01.2014

Т. А. ПРОЛЯКА  
АРХИТЕКТУРА ОБЪЕКТОВ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В  
КОНТЕКСТЕ ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОГО И СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО  
АСПЕКТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОГО СУБЪЕКТА В СРЕДЕ  
СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА

Донбасская национальная академия строительства и архитектуры

В статье рассматривается междисциплинарный подход как средство раскрытия роли транспортной инфраструктуры в жизни городского субъекта и определения необходимых качеств пассажирских объектов в соответствии с этой ролью. Для этого на базе социологических исследований анализируется понятие городского субъекта, который использует общественный транспорт, психофизиологические условия эксплуатации общественного транспорта, определяется коммуникативная роль архитектурной среды пассажирских объектов. В работе также раскрыты общие психофизиологические и социальные факторы восприятия транспорта человеком в городской среде. Установлены требования к пассажирским объектам, направленные на обеспечение потребностей общества в гармоничной, логичной среде соответствующего масштаба, которая отражает уровень развития и ценности этого общества.

**павильоны и станции городского общественного транспорта, архитектурная среда пассажирских объектов, транспорт в городской среде**

TETYANA PROLYAKA  
ARCHITECTURE OF PUBLIC TRANSPORT OBJECTS IN THE CONTEXT OF  
PSYCHO-PHYSIOLOGICAL AND SOCIOLOGICAL ASPECTS OF THE CITY  
PERSON ACTIVITIES IN THE ENVIRONMENT OF THE MODERN CITY  
Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture

This article discusses an interdisciplinary approach as a means of disclosing the role of transport infrastructure in the urban life and identifies the quality of passenger objects in accordance with the role. To do this, the notion of urban entity that uses public transportation and physiological conditions of use of public transport are examined on the basis of sociological research. The communicative role of the architectural environment of passenger objects is defined. Basic physiological and social factors of human perception of transport in the urban environment are also disclosed in the article. The requirements for passenger objects are defined. These requirements aimed at providing the needs of society in a harmonious, logical environment with appropriate scale, which reflects the level of development and values of this society.

**pavilions and stations of urban public transport, architectural environment of passenger objects, transport in an urban environment**

**Проляка Тетяна Олександрівна** – кандидат архітектури, доцент кафедри архітектурного проектування Донбаської національної академії будівництва і архітектури. Наукові інтереси: дослідження в галузі транспортного напрямку сучасного містобудування і взаємозв'язку транспортних рішень із загальним перетворенням середовища міста, архітектурна естетика та сприйняття надземних транспортних об'єктів та альтернативних видів транспорту.

**Проляка Татьяна Александровна** – кандидат архитектуры, доцент кафедры архитектурного проектирования Донбасской национальной академии строительства и архитектуры. Научные интересы: исследования в области транспортного направления современного градостроительства и взаимосвязи транспортных решений с общим преобразованием городской среды, архитектурная эстетика и восприятие надземных транспортных объектов и альтернативных видов транспорта.

**Prolyaka Tetyana** – PhD in Architecture, Associate Professor, Architecture Design Department, Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: researches in the field of a transport direction of modern town-planning and interrelation of transport decisions with the general transformation of the city environment, architectural aesthetics and perception of elevated transport objects and alternative types of transport.