

эфферентология, озонотерапия, ультрафиолетовое облучение крови (УФОК), футбольный клуб (ФК), Профессиональная Футбольная Лига (ПФЛ).

Annotation

It is necessary to build and reconstruct the study and training bases of Ukrainian football clubs in structure of general infrastructure before EURO 2012 championship. Projection of study and training bases is not regulated by the State building legislation in Ukraine. Realized a lot of programs on improvement of health and sanitary conditions of football clubs in Ukraine.

Keywords: study and training bases (STB), recovery complex, the State building legislation (SBL), efferentology, ozonotherapy, ultraviolet irradiation of blood (UVIB), football club (FC), Professional Football League (PFL).

УДК 72.01: 725.3

Т.А.Поляка,

аспирант, Донбасская национальная академия строительства и архитектуры

РОЛЬ ВЫРАЗИТЕЛЬНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ОБЪЕКТОВ В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ

Аннотация: в статье рассматриваются пассажирские объекты внутригородского транспорта как полноценные элементы предметно-пространственной среды, их роль в формировании общего архитектурного образа крупного города. Указывается недостаточность исследований в этой области, приводятся примеры и решается вопрос о необходимости наложения на пассажирские объекты расширенных функций: эстетических, ориентационных, эргономических.

Ключевые слова: пассажирские объекты общественного городского транспорта, пространственное ориентирование человека, архитектурная эстетика транспортных объектов.

Актуальность и постановка проблемы.

Наряду с давно нерешенными потребностями города формируются новые концепции городского и ландшафтного дизайна, все дальше отодвигая «серые», повседневные проблемы. Так, ожидая радикальной перестройки пересадочных узлов по новейшему типу, десятилетия утопают в хаосе торговли и рекламы, смешанных пешеходных и подъездных путей существующие пересадочные, транзитные, конечные остановки общественного транспорта и объекты на них, тысячи людей ежедневно стоят в очередях под открытым небом, теряются в

поисках входа в метро, ориентируются на серые опоры монорельса и яркие кабины канатной дороги. Многие теоретики подчеркивали, что смысл всех новых идей есть в том случае, если они накладываются на уже сложившиеся существующие реалии. Общественный городской транспорт и ежедневные миграции населения будут иметь место еще долгое время, а пассажирские объекты, все их недостатки и эстетическая бедность или неупорядоченность самостоятельно не исчезнет.

Предметно-пространственную среду (ППС) города понимают как совокупность взаимосвязанных между собой материальных элементов городской среды. Она включает и архитектурные элементы, и элементы городского дизайна, монументально-декоративного искусства, ландшафта. Все это части единого целого. Возникает вопрос: почему изучению одних типов элементов ППС уделяется пристальное внимание, в то время как другие остаются малоизученными. Речь идет, в первую очередь, об объектах транспорта, их влиянии и взаимодействии с другими составляющими искусственной среды города. Остается проблема, к какому типу элементов ППС следует отнести такие сооружения: к городскому дизайну, к архитектурным объектам или же к инженерному наполнению города. В этой связи предоставляется необходимым рассмотрение этого вопроса в контексте знаний об общей структуре архитектурной среды, ее типологии, иерархии объектов по степени влияния на формирование художественного образа города. Важно определить место транспортных объектов в этой структуре, классифицировать их, выявить достаточные связи с системой других элементов пространственного окружения. Некоторые из этих направлений будут затронуты в данной статье.

Результаты исследования.

Типология. Теоретической проблемой остается разработка структурно-типологической модели системы городских пассажирских объектов как элементов архитектурной среды. Определить классификационные признаки для этих объектов можно двумя путями: на основе существующих характеристик самих объектов и на основе потенциала возможного расширения их функций. Поскольку обсуждается цель создания целостного городского интерьера, то интересен второй способ – раскрытие потенциальных возможностей пассажирских объектов и, как следствие, исследование их роли в городском пространстве. Таким образом, внимание в статье будет уделяться не столько внутренним свойствам пассажирских объектов, сколько их функции как элементов городской среды.

Все наполнение ППС состоит из объектов или же элементов городского интерьера. Отнесение пассажирских остановок различного уровня сложности

(нижние уровни иерархии пассажирских сооружений) к «элементам городского дизайна» объясняется комплексностью рассмотрения зоны их локализации. На принадлежность малых наземных пассажирских сооружений внутригородского транспорта (МПС) к элементам городского дизайна указывает и общепринятая классификации, они относятся к группе «оборудование транспорта». Но достаточной классификации интегрированных типов малых пассажирских объектов на сегодняшний день нет, а появляются все новые и новые варианты симбиоза МПС не только с другими элементами городского дизайна, но и с архитектурными сооружениями, их фасадами и входными зонами.

Объектами ППС можно назвать те типы пассажирских сооружений, которые представляют собой полноценные архитектурные компоненты среды, имеющие собственную художественную целостность и отличающиеся относительной автономией их пространственного восприятия, подчеркнутой завершенностью. Это пассажирские станции средней и большой вместимости различных видов городского транспорта. Вообще, если рассматривать городскую среду как единую систему, то все ее компоненты будут являться элементами ППС. Но для уточнения и дифференциации понятий для данного исследования предлагается такое разделение на элементы и объекты.

Ориентация. Так, известно, что все пассажирские объекты являются определенными опорными элементами на линиях городских маршрутов. Они вместе с коммуникационными путями складывают соответствующие системы – сети общественного транспорта, которые в свою очередь формируют общую транспортную сеть, выходят за территориальные рамки населенного пункта и вливаются в более глобальные сети пассажирских перевозок. В данном случае нас интересуют объекты именно внутригородского транспорта, поскольку именно на их примере можно достаточно наглядно рассмотреть взаимовлияние пассажирских сооружений и архитектурной среды уплотненной городской застройки. Таким образом, являясь опорными пунктами, устоявшимися пространственными ориентирами, пассажирские сооружения обладают важными качествами: а) структурирование городского пространства (в том числе и функциональное, на которое указывает сложность того или иного объекта сети); б) упорядочивание деятельности, связанной с коммуникационными процессами, и, как результат, влияние на общие поведенческие процессы в городе. В этих функциях пассажирских сооружений как элементов и объектов ППС города нет сомнений. Рассмотрим теперь их с позиции архитектурно-художественных качеств архитектурного лица города.

Эстетика. Конфликт между эстетическими потребностями людей, их восприятием и технонизируемой средой обострен тем, что «стилеобразующие начала оказались всецело подчинены техницистским тенденциям» [3].

Устойчиво развивается негласный стереотип насчет того, что формирует облик города, а что служит лишь его обслуживающими дополнениями. В результате упущена масса возможностей породить новые ассоциации, художественные формы, эстетические метафоры на основе этой группы «отвергнутых» типов элементов ППС. Особенно остро проблема художественности форм касается объектов, обслуживающих коммуникационный процесс – сферу деятельности человека, которая связывает все остальные. Его составляющие – человек, техника, город – представляют единое целое. И если технологический процесс производства относительно замкнут в специфической среде, то технические аспекты перемещения неотъемлемо вливаются в ткань и каркас города, становятся их частью. Поэтому на пассажирские объекты городского транспорта (ПОГТ) должны возлагаться функции полноценных элементов ППС.

Грубо разделив окружение на типовое и однородное и выразительное и уникальное, возникает ложное понимание степени необходимой проработанности форм пассажирских объектов. Существует мнение, что в условиях насыщения различными типами архитектурных объектов и с возрастанием их социальной значимости, ПОГТ необходимо создавать наименее вызывающими и максимально невыразительными. Но незаметного не бывает. Серость и убогость образа не поможет интеграции транспортного объекта в даже содержательную среду. Функция упорядочивания и ориентирования в информационной насыщенности центра чрезвычайно актуальна.

Какие же предпосылки, общие для формообразования ПОГТ разных типов в разных средах? В современной архитектурной среде времени, чтоб переключить человеческое внимание, становится все меньше: люди находятся в движении (транспорте, пешеходных потоках), окружены массой информации и образов. Исходя из этого, логично предположить, что будет уместна экономия средств выразительности, отказ от второстепенных деталей. Сильная пластика, силуэтность – вот необходимые требования для ПОГТ. Но по опыту бескомпромиссного следования этому правилу во времена резкого подъема развития автотранспорта (1960-е гг.), становится очевидным, что такой подход может привести к брутальной обобщенности, схематизации. Таким образом, ориентироваться только на силуэтное восприятие нельзя. Особенности насыщенности среды возле ПОГТ показывают низкую обзораемость данных объектов вблизи. Поэтому возникает необходимость четкости и запоминаемости художественных знаков, детальной проработки входных зон.

Примером удачного восприятия с дальних и ближних планов является киевский фуникулер (реконструкция архитектора Яноша Вига в 1980-х):

обозреваем с левого берега Днепра, он четко дает представление о своем пространственном нахождении, назначении и силуэтных характеристиках. Но канатная городская дорога в г.Ялте различима с набережной лишь за счет ярких кабинок. Ни издали, ни при подходе сами павильоны нижней и верхней станций совершенно не определимы, и найти их крайне затруднительно.

Стоит заметить, что малые объекты способны формировать общее представление о городе: всемирно известны оформления входов в подземные павильоны метрополитена в Париже (автор Эктор Гимар); визитной карточкой бразильского города Куритиба являются обычные автобусные остановки в форме стеклянных труб (они идентичны и легко узнаваемы, максимально оборудованы для быстрой посадки-высадки пассажиров); узнаваемы кондиционированные остановки в Дубаях в форме половинок цилиндров. Известно, что глаз человека условно делит при первичном восприятии предметы на «форму» и «фон». И в этом случае очень часто роль «формы» играют именно малые пассажирские объекты.

За целесообразность повышения эстетической функции ПОГТ говорит и появление интегрированных типов. В стесненных условиях европейских городов ищут эти новые типы пассажирских объектов: происходит совмещение остановочных павильонов с входными зонами, фасадами, пассажами. Когда они становятся частью архитектурного сооружения уже нельзя говорить о их «незаметности» и второстепенности. Например, уникальный интегрированный объект – мост, метромост, станция метро «Ленинские горы» в г. Москве – появился как раз в эпоху борьбы с украшательством – 1950-е. Конструкция казалась абсолютно нерационального объекта (станция метро по характеру окружающей застройки там не нужна) сформировала незабываемый легкий и упругий образ. А желание выйти на этой станции и воспользоваться ею как смотровой площадкой продиктовано вовсе не прагматизмом, а эстетическим порывом.

Но даже там, где не требуется какого-то особого художественного осмысления конструкции, ПС часто перестают выполнять свою основную и первичную утилитарную функцию. Так, с увеличением количества маршрутов, возрастанием пассажиропотоков и длины заездного кармана (посадочной платформы) навес павильона остается прежних минимальных размеров. В этом случае он не выполняет ни одну из примитивных функций, кроме как обозначения остановки: он не распределяет очереди согласно маршруту, не служит элементарной защитой от климатических явлений. Возникает вопрос о том, какие признаки будут достаточными, чтоб остановка меняла статус и стала автостанцией с соответствующим ей оборудованием.

Выводы. Пассажирские объекты пережили и помпезность оформления и борьбу с украшательством. Но их типология все равно не успевает за развитием не столько новых видов транспорта, сколько изменениям в использовании старых, их совмещении и увеличении транспортного и пассажирского потоков.

Известны два основных направления поиска форм пассажирских объектов: сближение визуальных признаков и контраст, основанный на полярности этих признаков у ПОГТ и окружающей ППС. Разрешить дилемму лаконичности силуэта и одновременно детализировки архитектурного решения ПОГТ может градостроительный подход, целью которого должна быть упорядоченность прилегающей к ПОГТ территория для обеспечения нормальными условиями их восприятия на всем пути подхода к ним. Тогда пассажирские объекты станут полноценными элементами среды, точками, вокруг которых не только в специфику их коммуникационных функций концентрируется общественная жизнь, но и образно-символическими ориентирами этой среды. Развитие содержательности форм и знаковой активности – это пути, которые помогут найти новые средства выразительности и приемы включения ПОГТ в средовой контекст.

Список литературы

1. Репин Ю.Г. Уникальное и ординарное в архитектуре: (Монографія) / Ю.Г. Репин. – К.: «Феникс», 2007. – 175с.
2. Эстетическая выразительность города / АН СССР ВНИИ искусствоведения; О.А. Швидковский, М.Г. Бархин, Г.И.Зосимов и др.; под ред. О.А. Швидковского. – М.: Наука, 1986. – 158с.
3. Иконников А.В. Функция, форма, образ в архитектуре. – М.: Стройиздат, 1986. – 288с.
4. Чепелюк Ю.В. Композиція архітектурного середовища як вираження «цілого» - «єдиного»: Автореф. дис. ... канд. архітектури: 18.00.01. / Харківський державний технічний університет будівництва і архітектури. – Х., 2001. – 20с.
5. Бабенко А.Г. Пространственные ориентиры и их функции в городской застройке: Автореф. дис. ... канд. архитектуры: 18.00.01. / Московский архитектурный институт. – М., 1986. – 22с.
6. Эстетические ценности предметно-пространственной среды / А.В. Иконников, М.С. Коган, В.Р. Пилипенко и др. : под общ.ред. А.В. Иконникова; ВНИИ тех. эстетики. – М.: Стройиздат, 1990. – 334с.
7. Костенко А.Я. Средства информации в архитектуре. – К.: Будівельник, 1984. – 112с.
8. Тиц А.А., Архитектура, стандарт, красота. – К.: Будівельник, 1972. – 129с.