

“Та ми ж з тобою на білому рушнику стояли, золотії перстенечки міняли”. У рушник загортати новонароджене дитя; на довгих рушниках опускали труну в могилу. Рушник, як і одяг, господиня готувала “на смерть” собі і чоловікові заздалегідь. І зараз ще збереглися численні “подарункові” рушники, якими вшановували дорогих гостей, їх дарували родичам, друзям. Хліб та сіль, завжди подавали тільки на новому рушникові. На рушниках освячували паску; ними ж прикривали кошики йдучи на освячення паски від злого ока та нечистої сили. Рушниками накривали хліб на столі, паску, крашанки, хлібну діжу, де вчиняли тісто. На Слобожанщині існували свої прийоми вишивання рушників – “гладдю”. Із середини XIX століття стали застосовувати вишивання “хрестиком”. Часто поміж вишиванням вставляли мережку із кружева, ним же часто і закінчували рушники.

На завершення аналізу узагальненої слобідської хати подамо її образ.

“... Хата з білими стінами ...”, “... садок вишневий коло хати ...” – Т.Г. Шевченко; “...

стежина, що веде від хати у білий світ” – П. Майборода; “... домок с белыми ставнями ...” М. Гнатюк; “... Як побачу рідну хату ...” – народна пісня і т.д. і т.п. Скільки віршів було написано про хату, де ти виріс і звідки пішов у життя! Скільки тих віршів покладено на пісню – навіть і перелічити важко! Бо хата для пересічного українця, то не просто місце для відпочинку, сприймання їжі та виховання дітей! Це щось багато і незбагненно вище, – то батьківщина! Там твоє коріння, – там твій рід! Там завжди з нетерпінням на тебе чекають; там завжди тебе приголублять, – скажуть тепле і ласкаве слово, – там твоя мати і батько! То центр Всесвіту!

Думаю, що й у кожній державі таке ж шанобливе ставлення до свого рідного гнізда і та ж схема поселення, між іншим.

Висновки. Аналіз показав, що узагальнена хата, яка стала мовби матрицею-еталоном для проектування та зведення сільських хат на Слобожанщині наближено відповідала гармонійним пропорціям, ось чому вона і є символом (образом) України.

Література

1. Бломквист Е.К. Общие черты в крестьянском жилище русских и украинцев / Е.К. Бломквист. – «Советская этнография», 1954, № 4.
2. Бломквист Е.К. Крестьянские постройки русских, украинцев и белорусов / Е.К. Бломквист. – «Восточно-славянский этнографический сборник». – М.: изд-во АН СССР, 1954. – 272 с.
3. Иванов В.К. Жизнь и творчество крестьян Харьковской губернии. Т.4. / В.К. Иванов. – Харьков, 1898. – 92 с.
4. Крижановский Б.И. Подольская экспедиция. (Этнографическая экспедиция 1924-1925 г.г.). / Б.И. Крижановский. – Л.: Изд-во. Русского музея, 1926. – 132 с.
5. Лебедева Н.П. Жилища и хозяйственные постройки Белорусской ССР. / Н.П. Лебедева. – М.: 1927. – 178 с.
6. Маковецкий И.О. Архитектура русского народного жилища. / И.О. Маковецкий. – М.: Изд-во АН СССР, 1962. – 297 с.
7. Самойлович В.П. Українське селянське житло та господарчі будівлі початку XX ст. / В.П. Самойлович. – Київ, Держбуд УРСР: “Нариси історії архітектури РСР”, 1963. – 114 с.
8. Самойлович В.П. Українське народне житло. / В.П. Самойлович. – Київ: “Наукова думка”, 1972. – 171с.
9. Самойлович В.П. Народное архитектурное творчество. / В.П. Самойлович. – Киев, “Будівельник”, 1977. – 216 с. – (По материалам Украинской ССР).
10. Самойлович В.П. Народна архітектура України в ілюстраціях. / В.П. Самойлович. – К.: Абрис, 1999. – 281 с., іл.
11. Шевченко Т.Г. Твори (поезія і проза). / Т.Г. Шевченко; [Під загальною редакцією Коваленко Д.Д.]. – К.: 1914. – 701с., іл.
12. Тосунова М.И. Планировка городов и населенных мест. Основы проектирования: Учебн. [для техникумов] / М.И. Тосунова – [Изд. 2-е перераб. и доп.]. – М.: Высш. школа, 1975. – 184 с., ил.
13. Планировка, застройка и благоустройство сел Украинской ССР. / Под общей ред. М.М.Мельникова. – [вып 2.] – К., «Будівельник», - 1979, - 92 с.

УДК 72.01

ВИЗНАЧЕННЯ РІВНЯ ЕСТЕТИЧНОСТІ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ У МЕГАПОЛІСІ ЗА ДОПОМОГОЮ МАСШТАБНОСТІ (ЗА ЛАНЦЮЖКОМ ПРОСТОРІВ “ДІМ-ВУЛИЧНИЙ ПРОСТІР-ТРАНСПОРТ-РОБОТА-ДІМ”)

Височин І.А.

Подана спроба визначення рівня естетичності вуличного простору засобами композиційного аспекту – масштабності.

Постановка проблеми в загальному виді. Приплив дешевої робочої сили з розорених сільських господарств України спонукає до бурхливого і часто не врегульованого розвитку мегаполісів. Особливо великий приплив робочої сили зареєстровано в містах Київ та Харків. Не

маючи змогу купити власне житло прибулі робітники наймають житлову площу на периферії міст, де вона є дешевшою. Власне і розвиток міст теж іде за рахунок забудови прилеглих до міст земель та “поглинання” найближчих сіл. Таким чином, віддаленість “спальних” районів до

робочих місць весь час збільшується, при цьому пропорційно збільшується і кількість транспортних одиниць для міграції робітників з дому на роботу та з роботи додому. Тай сам розвиток міст України сьогодні прямо залежить від незворотних міграційних процесів, переселення сільських жителів до надвеликих міст - мегаполісів, у яких належним чином влаштований ринок праці. Все вище наведене постійно ускладнює щодобову міграцію населення вже в самому місті згідно ланцюжка просторів "дім - міський простір - транспорт - робота - дім".

Отже, на розвиток міста прямо пропорційно впливають міграційні процеси за схемою "село => місто". Однак з розвитком міста віддаленість від місць проживання до місць роботи, у переважній більшості людей, збільшується в геометричній прогресії і це можна віднести до першого аспекту розвитку міст, а сам аспект прямо залежить від розвитку щодобових міграційних процесів мегаполісу.

Закономірними є і те, що з розвитком крупних міст проходить зміна масштабів їх планувальних структур, композиційних орієнтирів, а відтак і зміна знакових символів міст. У зв'язку з цим проблеми масштабу та масштабності виходять у міському просторі на перший план. Це можна віднести до другого аспекту розвитку мегаполісу. Масштаб, як складова гармонійної цілої, в багатьох випадках визначає архітектурно-художнє обличчя міста з одного боку і відповідальність між функціональними процесами та їх естетичним виразом з іншого боку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій за темою.

В сучасній містобудівельній науці є низка наукових робіт, присвячених проблемам масштабності в архітектурі. До них необхідно віднести насамперед роботи М. Бархіна, В.Л.Хайта, О.Е. Гутнова, Л. Кирилової, З. Ярگیної та деяких інших учених і теоретиків архітектури [1, 2, 3, 4, 5].

Проте дослідження масштабу та масштабності (в т.ч. світлота, колірність, членування і т.і.) проводилось в абстрактному архітектурному просторі. У цій статті автор виконує дослідження на шляхах щодобової "вуличної" міграції людини, як складової загальноміського простору.

Під масштабністю об'єкта (предмета, споруди, простору, середовища) автор розуміє уявлення або враження про значення, роль та ієрархію об'єкта у відношенні до оточення, до людини, яке складається у спостерігача (реципієнта).

Подібної точки зору притримується і Гук Т.А. у своїй кандидатській дисертації "Масштабність у плануванні міст центральної Росії" – тобто "масштабністю в сучасній архітектурі називають відношення двох порівнювальних величин, одна з яких як правило, людина, приймається за одиницю відліку" [6, с.1].

Масштабність (на відміну від масштабу, який подає спостерігачу істинні розміри об'єкта та його оточення) – категорія переважно художня, вона оцінює смисловий бік об'єкта, визначає його місце між іншими елементами в містобудівній ситуації архітектурного простору. Наприклад, навмисно крупне членування, обличчування полірованим гранітом і масивність роблять мавзолей В.І. Леніна, незважаючи на незначні розміри, архітектурно виразним головним акцентом Красної площі в Москві. Тоді як невиразна пластика та ординарність силуетних будівель відкидають на треті ролі – після близького йому за масивами Покровського собору і розташованого тут таки досить значної за розмірами будівлі Історичного музею.

Масштаб працює на естетичний зміст об'єкта дещо по іншому: відмічаючи грандіозність споруди або міського простору, він надає їм героїчної та величної властивостей; повідомляючи про їх мініатюрність, близькості до людських розмірів, підкреслює інтимність архітектурного середовища, визиваючи в обох випадках додаткові, до інформаційних емоцій, реакції. І якщо уважно придивитися до особливостей масштабних будівель в міському просторі, то виявиться, що цей простір є багаторівневим господарством, де будівлі, вже детерміновані функцією, і візуально трансформуються в усе нові й нові типи просторовим охопленням цієї ж функції.

Мета статті. Аналіз рівня естетичності міського простору на шляхах добової міграції мешканця міста за допомогою масштабності забудови урбанізованих міст.

Щодобова міграція жителя міст проходить наступними транспортними коридорами: вулицями міста, майданчиками, площами і т.п., тобто міським простором в переважній більшості за допомогою наземного та підземного транспорту, а також пішки.

Людство на протязі багатьох тисячоліть користувалося практично єдиним методом візуального пізнання світу – послідовним переліком і складанням в загальне уявлення багатьох фрагментів або "картинок", котрі формували оточуюче довкілля (в тому числі і міський простір) з однієї оглядової точки. Тобто це можна віднести до статичного сприйняття з позиції майже нерухомого або малорухомого пішохода, або мігруючого на кареті, на возі, на коні тощо. Такий стан дозволив зодчим тієї доби зводити композицію будь-яких архітектурно-просторових систем як непорушну просторову систему. Тому, хоча в дійсності оточуючий нас простір (архітектурні ансамблі та ландшафтний дизайн) складається з цілої низки окремих візуальних фрагментів забудови, ми стараємося уявити та зобразити їх як однозначно існуюче та сприймаєме ціле.

Зовсім іншу якість до законів зорової організації сучасних міських та природних

просторів додають їм сучасні технічні засоби і, в першу чергу, – швидкісний транспорт (маршрутки, тролейбуси, автобуси тощо). Швидкісний транспорт, мігруючого на ньому пасажирів і водія транспорту, практично миттєво переносе зі “спальних” кварталів до центральних районів, садово-паркових утворень, виробничих підприємств, лишаючи його можливості психологічно пристосуватися до різкої зміни у сприйнятті архітектурно-просторового середовища. Водій швидкісного транспорту і мігруючий пасажир перестає детально розглядати оточуючий простір, а тільки миттєво вихоплювати окремі фрагменти (стоп-кадри) із забудови.

Для водія транспорту боковий огляд простору перетворився на сприйняття розмитих плям, котрі проносяться на великій швидкості. Головним при русі став передній план огляду, котрий постійно “набігає” на спостерігача: проїзна частина вулиці, дорожні знаки, реклама, перехрестя доріг – все це знаходиться в центрі уваги, а миттєво “бічним зором” те, що розташоване збоку вулиці.

Для дослідження міського простору, по якому щодобово рухається мігруючий, автором була проведена натурна зйомка основних фрагментів транспортних коридорів з прилеглою забудовою.

Узагальнимо середньо-статистичне сприйняття мігруючого від побаченого, проаналізуємо естетичність “вуличного” простору як повноцінну одиницю загального міського простору та визначимо рівень його гармонійності. Масштаб в аналізі буде подано в “комплексі” масштабності простору. Масштабність проаналізуємо за такими властивостями: геометричною характеристикою; характером членувань; світлотою і кольорністю.

Аналіз рівня естетичності вуличного простору на прикладах урбанізованих міст Харкова та Києва засобами масштабності на шляхах щодобової міграції людини

На рис. 1 і 2 подано внутрішній простір тамбуру та сходової клітки.



Рис.1. Джерело: фото з натури автора статті

З цього простору розпочинаються щодобові міграційні процеси жителя суперурбанізованих та урбанізованих міст. Автором було досліджено Вісник Сумського національного аграрного університету

декілька десятків вхідних (вихідних) тамбурів та сходових кліток багатоквартирних житлових будинків, де проживають люди переважно робочих професій, інтелігенція та інші малооплачувані категорії населення. Інтер'єри подані на фото є характерними для мешканців будинків, рівень прибутку яких є невеликий.



Рис. 2. Джерело: фото з натури автора статті

Геометрична характеристика.

Композиційно сходові клітки, за звичай, суміщені з тамбуром. Габарити сходинок по ширині є мінімально допустимими від норми – від 0,9 до 1,5 м. Висота від 2,0 до 2,3 м. Тобто габарити обгрунтовані не естетичними, а утилітарно-примітивними правилами і нормами. Тамбур теж, за звичай, є продовженням розміру сходинокплощадки (1,2 x 2,0 – 2,5 м). Характер членування простору є також утилітарно-примітивним і заданий виключно горизонтальними метричними лініями сходиців. Ця метричність не підтримується на стінах і на площинах стелі (зворотній бік сходового маршруту). Винятком є металеве огороження перил сходів, де вертикальні стержні з круглого чи квадратного металу у деякій мірі підтримують горизонтальну метричність сходів.

Світлота і кольорність внутрішнього простору є негативною до людини. За звичай сходи мають сіро-жовте або темно-сіро-коричневе насичення; темно-зелене або темно-брудно-синє насичення панелей стін; блідо-жовто-руде насичення вапняного побілення стін та стелі. Отже, внутрішній простір до людини є маломасштабним; світлота, кольорність та насичення знаходяться на нижньому рівні гармонійності та естетичності.

На рис. 3, 4 подано дещо умовний простір двору. Від самої назви “двір” – віє затишком і належним рівнем комфорту. Бо, за звичай, людина з дитячих років, після внутрішнього “квартирного” та “домового” просторів, перш за все знайомиться з простором двору. Сьогодні він скоріше є умовним “дворовим” простором, а не тим, близьким до гармонії, сільським затишним простором подвір’я, зміст та насичення якого

давно на Україні створено і він уособлює собою: простір фруктових садів, простір між хатою, господарчими спорудами та городом; простір ландшафтного дизайну: газон зі спориху або з газонних трав, стежин — ґрунтових посипаних піском або зашпалених цеглою чи природним каменем; квітників з мальв, настурцій, жоржин, маку тощо. В урбанізованих містах наповнення такого дворового простору на сьогодні вже втрачено. Так, на рис. 3 показано характерний вихід з багатоквартирного будинку прямо на тротуар, тобто, на вулицю, де вирує сучасне вуличне життя: гамір, какофонія звуків, загазованість від проїжджих автомобілів тощо. На рис. 4 подано існуючий утилітарно-примітивний простір двору, куди виходять люди з прилеглих будинків. Наповнення простору дуже вбоге. Частково зруйновані стіни будівель, напівзруйнована штукатурка, масштаб та масштабність членування, колористика знаходяться на самому низькому рівні; повна відсутність ландшафтного дизайну дворового простору тощо.



Рис. 3. Джерело: фото з натури автора статті



Рис. 4. Джерело: фото з натури автора статті

Вийшовши з двору, або “прибудинкового” простору мешканець міста приходить до зупинки транспорту. Дістатися до місця посадки сьогодні досить нелегко. Автомобілі на протязі 18 — 20 годин на добу, повністю запаркують проїзні частини вулиць, а в години пік, часто забирають навіть простори пішохідних наземних проходів (див. рис. 5, 6, 7). Людина в таких стресових умовах існування, при переході вулиці, повністю зосереджена та уважна, бо тільки один невірний

крок у бік проїжджої частини може травмувати або навіть покласти її життя від швидкісного авто. З цих причин на багатьох вуличних перехрестях збудовані підземні переходи (про них мова піде трохи далі).



Рис. 5. Джерело: фото з натури автора статті



Рис. 6. Джерело: фото з натури автора

На зупинках мігруючий пасажир, часто в тисняві (рис. 5), займає місце в наземному транспорті: тролейбусі, автобусі, трамваї, маршрутці. Змоделюємо цю ситуацію. Цебто подумки сядемо в транспорт і стисло подамо аналіз рівня естетичності існуючого вуличного простору. Як саме сприймає середньостатистичний, тобто узагальнений, щодоби мігруючий житель, оточуючий простір?

Якщо “повезло”, то пасажир сидить і в бокове вікно (коли воно чисте від бруду або не зашторене) сприймає оточуюче довкілля. Як було сказано вище, з відстані 50 — 15 м, спочатку сектор огляду буде під гострим кутом, потім кут буде збільшуватися до 45° і, як виняток, коли пасажир хоче детально роздивитися якусь деталь, то поверне голову — тоді кут огляду може сягти 80°.

Висновки: Фрагмент вуличної забудови міського простору характеризується як хаотична та безсистемна забудова різна за стилем, масштабом та масштабністю. Рівень естетичності оцінюється як не високий.

На рис. 8 подано вуличну забудову на відстані 200 — 400 м від мігруючого пасажирів. З такої відстані її можна добре охарактеризувати.

Геометрична характеристика мас та форм об'єктів є невірноваженою і композиційно нерегульованою. Маємо статичну масу дев'ятиповерхових житлових будівель абсолютно в одному рівні (типа огорожі або стіни) з однією випадковою домінантою (десь 35 – 45 поверхового житлового будинку). Покрівля, домінуючого акценту, має нахилену плоску лінію, що трохи поживає перцептивне уявлення в людини, але (в кадрі вікна) ніде більше не "підтриману" і тому це викликає деякий неспокій при сприйманні.



Рис. 7. Джерело: фото з натури автора статті

Членування фасадів об'єкту є насиченим, масштабним як до окремої будівлі, так і до забудови в цілому.



Рис. 8. Джерело: фото з натури автора статті

Кольорове насичення слабе, кольорність – випадкова та безсистемна. Світлість, є задовільною, але вона одноманітна з випадковими краплями пістрявого кольорового навантаження огорожень балконів, лоджій тощо.

Висновок: Масштаб членувань до окремо взятих об'єктів, є дрібним і перенасиченим. Масштабність всього об'єкту до мігруючого пасажера є задовільною.

Пропозиції:

1) Для врівноваження мас та дотримання законів масштабності поміж об'єктами та людиною необхідно, хоча би з одного боку від домінанти, звести додаткові об'єкти на задньому або передньому плані.

2) Для покращення масштабу членувань рекомендується розробити доречну колірність з тим, щоб їх об'єднати для візуального збільшення розміру членувань.

Вісник Сумського національного аграрного університету
Серія «Будівництво», випуск 10, 2011

Таким чином можна простими і дешевими засобами підняти рівень естетичності забудови.

На рис. 9, 10 подано вуличну забудову кінця 19 та 20 століття.



Рис. 9. Джерело: фото з натури автора статті

Геометрична характеристика. Структура забудови являє собою надзвичайно щільну, майже без "розривів", забудову в основному житлових будівель. Перший поверх здебільшого було згодом переплановано під побутові, торговельно-розважальні та інші, громадського значення, заклади.

Характерним є те, що практично кожна споруда має свій власний архітектурний стиль. Проте їх об'єднує стильова єдність архітектурного напрямку того періоду: модерн, еkleктика, псевдоготика, псевдокласика тощо. Навіть глибина відступу від проїздної частини вулиці має різнопланове вирішення. Висота забудови коливається в межах від трьох до п'яти поверхів. Відношення висоти забудови до поперечного перерізу вулиці, при сучасному запруженні вулиць автомобілями, сьогодні (на початку 21 століття) є не масштабною, тобто замалою.

Членування окремо взятої будівлі є задовільною. Але загальне членування фасадів до всього фронту вуличної забудови є хаотичним, безсистемним.

Світлість і кольорність. На момент візуального сприйняття (березень місяць 2005 року) була незадовільною.



Рис. 10. Джерело: фото з натури автора статті

Висновок: При проектуванні та забудові вулиці не враховано бурхливий розвиток

приватних автомобілів. Проїжджу частину вулиці максимально розширено за рахунок пішохідних доріжок та вуличного ландшафтного дизайну.

В результаті цього рівень естетичності значно понизився.

Пропозиції:

1) Подібно до поданих на рис. 9, 10 фрагменту вулиці необхідно віднести до пам'яток архітектури місцевого значення. Це дасть змогу (при можливості) проїзну частину вулиці звузити із двостороннього руху до одностороннього. В такому разі буде доречним розробка і впровадження ландшафтного дизайну вуличного простору, а саме: газони, ліхтарі, декоративні дерева, кущі, лави, перголи, тимчасові стоянки для авто тощо. При цьому вулиця буде більше належати пішоходам, ніж автомобілям.

2) Розробити естетичне оформлення фасадів забудови: систематизувати кольорність та світлість фасадів таким чином, щоб вони об'єднали "різношерстну" (різностильову) архітектуру забудови в єдине ціле; реклама повинна бути теж у повному взаєморозумінні зі стильовою єдністю архітектури. Все це дозволить значно покращити масштаб і масштабність різних об'єктів між собою і, головне - у відношенні до людини.

На рис. 11 подано фрагмент міського простору, візуально сприйнятий мігруючим пасажиром на околицях міста, подібний до вище поданої тієї ж малоповерхової забудови кінця 19 і 20 століть показаних на попередніх рисунках. Проте є суттєва різниця в композиційному прийомі цієї забудови від забудови вулиць показаних на рис. 9 і 10. Лівий і правий бік забудови вулиці має приблизно ті ж самі недоліки, що показані в попередніх рисунках, але членування і ритм фасадів та геометричні розміри споруд є стриманими і лаконічними. Точка огляду вибрана по вісі вулиці, яка композиційно завершується гармонійно довершеною архітектурою Преображенського собору в стилі "неокласицизму". Горизонтальна поздовжня вісь собору має відхилення у межах 10 – 17° від поздовжньої вісі вулиці. Це відхилення продиктоване геометрією виділеної ділянки під забудову собору.



Рис. 11. Джерело: фото з натури автора

Висновок: Масштаб і масштабність

членування, світлість та кольорове насичення собору знаходяться на досить високому рівні.

Прилегла фронтальна вулична забудова нагадує скоріше пілони до центрального входу в собор, через утилітарно виконану архітектурну пластику фасадів.

Пропозиція:

1) Розробити проект реставрації обох сторін фронтальної забудови вулиці з тим, щоб пластика фасадів (членування, архітектурні деталі, світлість і кольорність) були в єдиному стилі з архітектурою собору.

2) При можливості вулицю необхідно звільнити від автомобільного руху і зробити її пішохідною.

3) Ландшафтний дизайн вулиці повинен обов'язково нести інформацію на релігійну тематику, з тим, щоб людина проходячи до "Дому Божого" могла поступово з "мирського" життя налаштуватися на духовне очищення, тобто на діалог зі своєю суттю – душею, совістю, на сповідь Богу.

Все це створить не тільки належний рівень гармонії в архітектурно-просторовому середовищі, а також буде позитивно впливати на психологію людини.

Підсумки досліджень, спостережень та аналізу міського простору, по якому мігрує людина на протязі однієї доби, дозволяють подати рівень його естетичності та сформулювати пропозиції (професійні вимоги) щодо організації архітектурно-просторового середовища урбанізованих міст.

Підсумки

1. Рівень естетичності "вуличної" забудови, шляхом аналізу її аспектів, як-то: геометричної характеристики, масштабності (масштабу), членувань, світлоти (кольористики) – знаходиться, у переважній більшості, на низькому рівні.

2. Встановлено, що під час швидкісного руху рівень сприйняття мігруючим пасажиром оточуючого міського простору докорінно відрізняється від "малорухомого" сприйняття пішохода.

2.1. Мігруючий пасажир вибирає найкоротший шлях поміж своїм помешканням та роботою. Тобто кількість сприймаємої інформації зведена до мінімуму у порівнянні до можливої сукупної інформації від усього загального міського простору.

2.2. Наслідком "мобільного" сприйняття міського простору є наступне: мігруючий перестав адекватно сприймати реальні розміри міського простору: ансамблевої забудови (масштабності, членувань тощо). Швидкісний рух візуально "стискує" довжину вулиці, роблячи її суб'єктивно коротшою; міський простір як для мігруючого пасажирів так і для водія "скоротився" до звичних "наїжджених" маршрутичних коридорів, зручних для швидкісного пересування;

2.3. Головним у сприйнятті у "вуличного"

простору є не архітектурно-просторове середовище, а лавина автомобілів.

3. Результатом “мобільного” бачення оточуючого простору є майже повна ліквідація реальних уявлень про геометричні характеристики “вуличної” забудови у пасажирів і, особливо, у водія транспорту.

4. Кількість інформаційного навантаження у міському вуличному просторі з року в рік зростає в арифметичній прогресії, адекватно зростає і стресове навантаження на мігруючого пасажирів.

Пропозиції

1. Для комфортного сприйняття міського простору необхідна присутність у її візуальній структурі декількох типів масштабних відчуттів – від тих, котрі на архітектурній мові розповідають про універсальність образу супервеликих утворень, - до підлеглих окремих індивідуальності уявлень про деталі середовища, про деталі членувань, про орнамент тощо. Кожне з них виникає при порівнянні цих елементів поміж собою з досить легким розпізнанням показника масштабу конкретного рівня середовища або простору, наприклад: книги, посуд, олівці служать для розпізнання мікомасштабу; меблі, побутова техніка, вікно, дерево, лавка для сидіння, клумби тощо – для мезосередовища; дім, споруда, вулиця, майдан (площа), озеро, річка тощо - для макрорівня або верхніх рівнів. А разом вони уособлюють розвинений набір масштабних вражень, повнота або убогість якого створює специфічне для конкретного об'єкта міського простору відчуття масштабності в людини. Оперуючи наповненням (змістом) незалежної йому масштабної шкали, збільшуючи або зменшуючи кількість сприймаємих глядачем градацій розмірних властивостей міського простору, архітектор повинен визивати у спостерігача необхідні для створення образу відчуття, тобто від інтимності до грандіозності – відповідно до естетичної підготовки.

2. Вище подані масштабні рівні, володіючи легко відчутними предметно-просторовими характеристиками, можна розглядати як відносно самостійні розділи при проектуванні і створенні міського простору. Тобто рівень сприйняття міського простору, повинен розповідати про тип співвідношення архітектурного об'єкта та людини-споживача цього об'єкта, розкривати масштаб зв'язків поміж ними і він є категорією не формальною, а змістовною, цебто кожному масштабному рівню повинна відповідати своя

³ Водій (шофер) зосереджує майже всі свої сукупні відчуття та сприймання оточуючого довкілля на головному – безаварійності їздки. Все інше відходить на далекі “десяті” плани. Він не сприймає реальний простір, для нього він перетворився в один нескінченний довгий “коридор або тунель”, розчленований на механічні відрізки не архітектурно-просторовими враженнями, а системою: зупинка + вулиця + система світлофорних перехрестів і т.п.

Вісник Сумського національного аграрного університету

система правил і законів формування міського архітектурно-просторового середовища.

3. В міському просторі можна помітити, що чим крупніше, масштабніше і значущіше в залежності від крупності, масштабності і значимості архітектурно - просторове середовище, тим універсальніше і різнобічніше його обладнання. Чим ситуація компактніша, менша, інтимніша, тим вона більш активно зорієнтована на одну провідну функцію, на свого, конкретного, споживача і тим більша присутня питома вага різного роду наповнення простору. Тобто, зі зменшення рівня збільшується кількість “одиниць наповнення” на одиницю простору. І водночас змінюється функціональний та композиційний сенс таких “одиниць”. В залежності від ускладнення структури міського простору проходить витіснення спеціалізованих комбінацій окремих просторів з присутніми їм формами оснащення, котрі є головним акцентом цього рівня багатофункціональної розвиненої забудовою, зорієнтованих на втілення загальної композиційної ідеї архітектурного просторового середовища. І в такому разі естетика наповнення простору виходить на ролі, підпорядковані ідеям цілого міського простору.

4. Враховуючи динаміку у сприйнятті мігруючого пасажирів (на швидкісному транспорті) при розробці як генеральних планів так і проектів детального планування міського простору, необхідно забезпечити багатопланову композицію не як непорушну просторову систему, а як багатопланову динамічну просторову систему.

4.1. Необхідно обов'язково створювати багатопланову конструкцію “ареолу сприйняття” мігруючого пасажирів. Тобто активно використовувати засоби благоустрою та елементи дизайну міського простору.⁴

Перспективи подальшого дослідження.

Звичайно, що підняте питання – рівень естетичності міського простору – є надто складним, тому автор залишає за собою право в наступних роботах розкрити такі питання: границі, “пороги і пороговість” міського простору.

⁴ Саме вони розчленовують різним типом дорожнього заощення, дорожньою розміткою, композиційними перепадами рівнів міського простору, - наприклад, горизонтальні поверхні міських площ та майданів, роблячи їх більш зрозумілими для сприйняття. Вони ж насичують простір фактурою малих архітектурних форм просторові об'єкти, водночас створюють передні плани сприйняття площі та наближуючи загальні масштабні враження до “людських” (шляхом введення “другого” і “третього” рівнів масштабних інформацій у підсумкову шкалу необхідних просторовому середовищу масштабів тощо).

Література

1. Бархин М.Г. Метод работы зодчего: Из опыта советской архитектуры 1917 – 1957 гг. / М.Г. Бархин. – М.: Стройиздат, 1981. – 216 с.
2. Хайт В.Л. Мастера архитектуры. / В.Л. Хайт, Оскар Нимейер. – [2-е изд. Перераб. и доп]. – М.: Стройиздат, 1986. – 208 с.: ил.
3. Кириллова Л.М. Масштаб в архитектуре 21 в. / Л.М Кириллова. – М.: 1997. – 87 с.
4. Кириллова Л.М. Теория архитектурного масштаба: автореф. дис. на соискание научн. степ. докт. арх. / Л.М Кириллова. – М.: 1982 – 43 с.
5. Яргина З.Н. Эстетика города. / З.Н. Ягина. – М.: Стройиздат, 1991. – 198 с.
6. Гук Т.Н. Масштабность в планировке городов Центральной России (на примере Калуги, Тулы, Рязани, Орла, Брянска, Курска, Белгорода): автореф. на соискание научн. степ. канд. архит. / Т.Н. Гук. – М., 2001. – 27 с. УДК 624.012.725.211.5.

ВЛИЯНИЕ КОНСТРУКТИВНОГО РЕШЕНИЯ КОЗЫРЬКА ВХОДНОЙ ГРУППЫ НА АРХИТЕКТУРНУЮ ВЫРАЗИТЕЛЬНОСТЬ СУПЕРМАРКЕТА ПО ПРОСПЕКТУ М. ЛУШПЫ, 39 В Г. СУМЫ

Мукошеев В.Н., Мукошеева М.А.

При разработке проектов современных торговых центров необходимо учитывать роль рекламы не только реализуемых товаров, товарных знаков фирм, производящих и реализующих товары, но и самого здания торгового центра, архитектурно-художественный и эстетический вид которого должен иметь притягательную силу. В статье приводится архитектурно-художественное и конструктивное решение входной группы супермаркета по проспекту М. Лушпы, 39 в г. Сумы.

Постановка проблемы в общем виде.

Реклама (от лат. *reclamare* — «утверждать, выкрикивать, протестовать») — информация, распространенная любым способом, в любой форме и с использованием любых средств, адресованная неопределенному кругу лиц и направленная на привлечение внимания к объекту рекламирования, формирование или поддержание интереса к нему и его продвижение на рынке[1].

Входная группа торговых центров является одним из главных факторов, влияющих на объемы продаж, потому что является главным и наиболее многофункциональным элементом рекламного комплекса объекта. Важное место в современной наружной рекламе занимают несущие конструкции, совмещающие в себе элементы архитектуры и информационно-эстетические функции, притягивающие внимание людей, к которым предъявляются требования по прочности и устойчивости. Притягивающим внимание элементом современной архитектуры является декоративная подсветка здания направленными источниками света, обеспечивающими игру света и теней, а также светодиодное динамическое освещение, позволяющее создавать театральное шоу [2].

Анализ последних достижений и публикаций. Работы по проектированию и возведению входных групп в настоящее время выполняют специализированные предприятия. Визуализацию их проектов можно просмотреть на сайтах [2-3]. В развитие указанных работ авторы предлагают новые формы оболочек покрытия входной группы, обеспечивающие внешний водоотвод с секторальной площади по плавным

поверхностям эллиптических конусов (рис 3).

Примеры реализации художественной подсветки зданий приведены в [4-5].

Формулировка цели статьи. Целью настоящей статьи является обоснование архитектурно-художественного и конструктивного решения входной группы супермаркета по проспекту М. Лушпы, 39 в г.Сумы и разработка проектных предложений по художественной подсветке здания.

При разработке архитектурно-художественного решения входной группы были решены следующие задачи:

1. Выполнены рекогносцировочное обследование площадки строительства, анализ проектного решения и исполнительной схемы фасада (рис. 1).

2. Разработаны варианты геометрии поверхностей навеса входной группы (рис. 2-3).

3. Разработаны варианты численной модели поверхностей навеса для расчета напряженно-деформированного состояния, прочности и устойчивости с учетом 16 сочетаний нагрузок и воздействий (рис. 4).

4. Исследованы возможные конструктивные схемы основных несущих конструкций с учетом возможностей строительно-монтажных организаций г. Сумы по их изготовлению и монтажу (рис.4-5).

5. Выполнена визуализация вариантов архитектурно-художественных решений подсветки здания (рис. 6-8) при различных расположениях источников света и степени прозрачности материала покрытия входной группы.