

ПРИНЦИПИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ АРХИТЕКТУРЫ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

*Яньшина Дарианна Александровна, студент 3-го курса факультета
«Промышленное и гражданское строительство»*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель
(Научный руководитель – Коновалова О.Н., старший преподаватель)*

Мы никогда не сможем понять истинного характера данного периода на основании изучения общественных зданий, государственных резиденций и больших монументов...События, имеющие решающее значение, которые привели к развитию новых возможностей, произошли... при строительстве скромных зданий, имеющих чисто практическое значение.

Зигфрид Гидион

Сегодня, промышленная архитектура – это широко употребляемое понятие, идентифицирующее пространственную среду для производственных процессов. Эта среда материализуется в разных объектах – производственных зданиях и сооружениях, предприятиях и их группах, которые распространены повсеместно, формируя крупные, средние и даже малые города. В состав промышленной архитектуры входят также транспортные сооружения, которые, несомненно, играют важную роль в облике городов. В современных условиях быстрорастущей городской агломерации, росте и постоянном развитии бизнеса создается необходимость кардинально пересматривать современные подходы к основному содержанию, специфике и роли транспортной инфраструктуры городов.

Значимость объектов промышленной архитектуры в жизни любого государства обусловлена их участием в обеспечении его экономической независимости и политической безопасности.

Однако, фабрично-заводская среда всегда ассоциируется с выбросами, загрязнениями, иначе говоря, с экологической опасностью.

Ограниченное количество типов промышленной архитектуры на всем протяжении ее эволюции, их устойчивость во времени и развитие за счет видовых модификаций является закономерностью. Сегодня можно выделить четыре типа объемных и три типа территориальных объектов. Это очень немного, учитывая значительную отраслевую дифференциацию – наличие

большого числа видов и подвидов производственных процессов. Можно утверждать, что огромное разнообразие технологических процессов в течение трехсотлетней истории промышленной архитектуры, тем не менее, пространственно организовывалось в очень небольшом количестве типов. Причем, влияние отраслевой принадлежности на формирование типов постоянно ослаблялось.

Развитие промышленной архитектуры – универсальность подходов и принципов пространственного построения всех ее форм наглядно проявляется в производственных зданиях, где развитие типов сопровождалось расширяющейся взаимосвязью и взаимопроникновением принципов их построения, реализацией одних и тех же подходов. Общими принципами стали стандартизация и связанная с ней унификация пространства.

В связи с этими принципами возникла необходимость в так называемых архитектурных трансформациях. Актуализация термина трансформация в архитектуре связана с особенностью современного проектного мышления, которое ставит одной из приоритетных задач создание среды, способной постоянно изменяться в соответствии с нуждами общества, ориентируется на создание гибких урбанизированных структур, отказывается от жестких планировочных идей.

Развитие промышленной архитектуры определяет историческое формирование производственного пространства – его структуру, конструктивное и архитектурно-художественное построение. В этом можно видеть проявление фундаментальных черт современной науки – “преемственности, единства и минимизации знания”.

Закономерности развития промышленной архитектуры дают предвидеть ее будущее с большой степенью достоверности.

Определим тенденции развития промышленной транспортной архитектуры на современном этапе.

Взаимодействие двух систем – машины и человека – всегда лежало в основе формообразования промышленной архитектуры. До сих пор она пыталась объединить обе системы, добиваясь их паритетности. Промышленная архитектура, особенно в ее объемных объектах, может развиваться в двух расходящихся направлениях. Первый полюс будет тяготеть к зданиям-машинам, оболочкам для механизмов и процессов. Второй – к зданиям, все более приближающимся к гражданской архитектуре. Для таких объектов грань между промышленным и гражданским будет размываться, и вполне вероятно, что они перестанут представлять промышленную архитектуру.

Итак, первую тенденцию можно сформулировать как неуклонную и последовательную поляризацию промышленной архитектуры, разделение ее

на объекты, зависящие в своем формообразовании и структурно-пространственной организации от технических составляющих производства, и объекты, ориентированные, прежде всего на человека.

Второй тенденцией является поляризация объектов промышленной архитектуры по своей пространственно-планировочной структуре на простые и сверхсложные. Происходит очевидное разделение промышленной архитектуры на уникальные (Рис. 2, 3), совершенные во всех отношениях, объекты и объекты рядовые, экономичные “коробки” (Рис. 1), вполне вероятно, недолго живущие.



Рисунок 1 – Мост через р. Неман (Гродненская область, РБ)



Рисунок 2 – Киевский вокзал (Москва, РФ)



Рисунок 3 – Мост "Красный дракон" через
р. Иртыш (Ханты-Мансийск, РФ)

В качестве третьей тенденции следует выделить тотальную унификацию производственного пространства. Объекты всех отраслей должны будут представлять собой пространство, где смогут размещаться различные процессы. Унификация производственного пространства взаимосвязана с тенденциями, определяющими развитие типов объектов.

Сегодня развитие типа в его же границах исчерпало себя, изменился механизм формирования типа. Если вначале он складывался для одного процесса конкретной технологии, далее – для многих процессов конкретной технологии, то сейчас его формирование выходит за конкретную технологию. Тенденцией развития типов становится адекватность не производственному процессу, а его будущим изменениям. Это определяет объемно-планировочное решение объекта. Разработка приемов повышения гибкости, универсальности пространства для всех типов объектов становится основным направлением проектно-строительной практики сегодня.

Интегративность и полифункциональность объектов, стремление к планировочной и пространственной “изоляции”, дистанцированию от окружающей среды было качеством изначально присущим промышленным объектам. Однако, во второй половине XX в. в промышленной архитектуре начала развиваться интеграция ее объектов с другими составляющими города. Искусство проектирования не содержит неизменных методологических принципов, а следует за развитием производительных сил общества и совершенствования техники. Возьмем за пример проектирование объекта транспортной инфраструктуры. Важное значение при выборе общего облика городского объекта имеет вид на него с различных экспозиционных точек. При несоблюдении масштабного соотношения между сооружением и окружающей

застройкой объект зрительно может казаться чрезмерно большим, подавляющим своими размерами вблизи расположенные здания, или, наоборот, незначительным. Силуэт должен соответствовать характеру данной местности или противопоставляться ему, подчеркивая тем самым наиболее интересные особенности городской панорамы.

Так что же такое архитектура транспортных сооружений? Явление, понятие, область деятельности? Ясно одно: она способна подавлять, порой удивлять, прославлять человека, наполнять его гордостью за результаты своего труда. Она — это лицо технического прогресса, иллюстрация всего хорошего и плохого в нем.

Литература:

1. Гибшман, М. Е., Попов В. И. Проектирование транспортных сооружений: Учебник для вузов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1988. 447 с.
2. Репин, Ю.Г. Интегрированные архитектурные комплексы: типологические основы интеграции объектов среды обитания в условиях крупнейшего города: автореф. дис. ... д-ра архитектуры: 18.00.02 / Ю.Г. Репин; Центр. науч.-исслед. и проект. ин-т типового и эксперим. проектирования жилища. – М., 1992. – 47 с.
3. Морозова Е. Б. Современные тенденции развития промышленной архитектуры. – 2006г. – URL: <http://rep.bntu.by/bitstream/handle/data/7148/%D0%A1.%205-10.pdf>
4. Шамрук, А. С. Традиция в проектных стратегиях современной архитектуры / А. С. Шамрук; Нац. акад. наук Беларуси, Центр исслед. белорус. культуры, языка и лит. – Минск: Беларуская навука, 2014. – 297 с.:ил.