

Следует еще раз напомнить, что именно специалисты в области градостроительного проектирования отвечают за сохранение физической безопасности и визуально-психологического комфорта во время пребывания человека в городской среде. Необходимо лишь тщательно проанализировать сложившиеся условия, так сказать, вжиться в роль пешехода и обличить градостроительную логику в конкретную оптимальную форму.

Заключение. «Здоровый город – это город, в котором постоянно формируется и улучшается физическая и социальная среда и организуются свои ресурсы таким образом, чтобы люди могли помогать друг другу в улучшении жизни и максимальном раскрытии своих возможностей» [7].

Сейчас каждому городу приходится создавать свои собственные проекты, работая при этом в тесном контакте с различными специалистами. Однако, как показал анализ существующей ситуации, виды деятельности людей и градостроительные условия схожи для большинства городов, а значит, схожими, по сути, будут и средства организации оптимальной и благоприятной среды. А разрабатываемая концепция системы пешеходных пространств может стать одним из направлений по оптимизации городского пространства. Практическое значение исследовательской работы заключается в том, что на основе проведенного анализа и систематизации материалов по формированию пешеходных зон будут предложены теоретические рекомендации для реорганизации и улучшения качества пешеходных внеуличных пространств. Должны быть разработаны рекомендации в виде типологических моделей, в зависимости от социальных и функциональных условий. В результатах исследования могут быть заинтересованы архитектурные и градостроительные проектные организации, научно-исследовательские учреждения, образовательные учреждения, архитекторы, дизайнеры, формирующие комфортную городскую среду. Основным прикладным результатом должны стать: во-первых, внесение в нормативную документацию по проектированию и учебные пособия раздела об обязательном формировании системы пешеходных пространств с изложением рекомендаций; во-вторых, для проектной документации на уровнях генерального, детального планов и эскиза застройки – разработка системы пешеходных пространств, в качестве обязательного элемента на основных чертежах или на дополнительных схемах.

Список цитированных источников

1. Народонаселение мира в 2001 году. Этапы и веки: население и экологические изменения // Доклад ООН / ООН. – Нью-Йорк, 2001. – 80 с.
2. Gehl J. Public Space. Public Life. Study/ J. Gehl// Christchurch City Council. – New York, 2010.
3. Урбах, А.И. Архитектура городских пешеходных пространств / А.И. Урбах, М.Т. Лин // Стройиздат. – М., 1990. – 200с.
4. Градостроительство и территориальная планировка: Понятийно-терминологический словарь / Редколлегия: Г.А. Потаев, И.А. Иодо, К.К. Хачатрянц, А.И. Ничкасов // Минсктиппроект – Мн., 1999. – 192 с.
5. Градостроительство. Населённые пункты. Нормы планировки и застройки. Технический кодекс установившейся практики: ТКП 45-3.01-116-2008 (02250) / Минстройархитектуры РБ: УП «БЕЛНИИПГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА». – Мн., 2009. – 63 с.
6. Среда обитания для физически ослабленных лиц. Основные положения. Государственный стандарт Республики Беларусь: СТБ 2030-2010/ Госстандарт: РУП «Стройтехнорм». – Мн., 2010. – 25 с.
7. Norris, T, Lampe, D. THE HEALTHY COMMUNITY HANDBOOK. Здоровые города. Руководство / Сокращенный перевод с комментариями В.Л. Ушакова, Ю.Е. Абросимовой, О.Б. Ильиной; под редакцией Д. Лемпа / National Civic League. – Denver, Colorado, 1993. – 45p

УДК 726.71(476) (091)

Лаурецкий Н.Г.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВНУТРЕННЕГО ПРОСТРАНСТВА ПРОТЕСТАНСКОГО ХРАМА

Введение

Для протестантской архитектуры характерна общая черта, корни которой лежат в самой идее протестантизма – речь здесь идет о простоте, граничащей с аскезой. Эта лаконичность, основанная на символизме сакрального произведения, была свойственна всему раннехристианскому искусству, в том числе и архитектуре. Проектируя протестантский храм, архитектор сталкивается с тем, что большинство решений, используемых в архитектуре иных христианских конфессий, нельзя применить: следует избегать перегруженности деталями и излишней изобразительности – эстетизм архитектурного облика протестантского храма в его минималистичности и четкой выразительности. Поэтому для того, чтобы выделить протестантский храм в городской среде, сделать его уникальным и самодостаточным объектом, архитектор вынужден прибегать к иным способам решения поставленных задач.

Основная часть

Брестская область отличается чрезвычайно высоким уровнем распространения протестантизма на общеполитическом уровне: свыше 270 разнообразных протестантских общин, из чего логично следует большое количество действующих протестантских храмов – в Кобрине, Остромичах, Городце и Леликово в Кобринском районе, в Антополе, Дрогичине и Головчицах в Дрогичинском районе, в Березе, Пинске, Стошанах, Лунинце, Барановичах и др.

Сегодня протестантские храмы являются результатом поиска новых форм, новой образной сущности, возрождая хорошо забытую особенность сакральной строительной культуры – определять архитектурный стиль эпохи, а не быть разделом его "типологического многообразия".

В крупных городах – в Барановичах (храмы ХВЕ «Спасение» и «Вознесение»), Белоозерске, Кобрине. Бресте – здания храмов сколь бы то ни было выразительны и имеют характерный архитектурный облик.

Так, например храм в Кобрине является примером эклектического заимствования: его архитектурный облик включает в себя барочные волюты и ордерную систему в колоннах и сдвоенные арки с элементом-«гирькой», ха-

ракетные, скорее, для древнерусского зодчества. Авторы этой церкви пошли по пути, возникшему и подвергнутому критике во второй половине XIX в., когда стилизаторство и эклектизм, то есть стилесмешение в пользу композиционной целостности и во вред стилиевой целостности, тем не менее, ведет в тупик развитие архитектуры. И вместо того, чтобы стилистически развиваться, архитектура превращается в вариацию композиций из разностилевых элементов, либо бесконечно обыгрываемые архитектурные облики сложившихся стилиевых совокупностей.

Храм Адвентистов Седьмого Дня в Барановичах имеет интересную форму, где вертикальная доминанта достигается не точкой-башней, а общим подъемом главного фасада к центру с вертикальным его членением на характерные для белорусской архитектуры красно-белые участки. Входная группа и общая пластика фасадов являются современным прочтением белорусской готической храмовой архитектуры, как в церкви в Сынковичах или Костеле в Ишкольди.

Архитектура храма Христиан Веры Евангельской «Спасение» в тех же Барановичах тоже своими корнями уходит в готику – высокая скатная крыша накрывает продольно ориентированный объем, обрамленный рядами остроконечных щипцовых фронтонов с витражным остеклением.

К большому сожалению, большинство современных храмов на территории Брестской области – в пгт Антополь (Дрогичинский район), д. Телеханы (Ивацевичский район), д. Стошаны (Пинский район) и еще ряде населенных пунктов являются строениями мало отличимыми внешне от индивидуальных жилых домов. Хотя именно протестантская архитектура, ввиду своих строгих требований к внешнему виду храмового сооружения, может быть наиболее полно раскрыта в условиях Беларуси. При этом стоит различать «дом» – здание, от «Дома»-образа: для протестантского храма всегда был актуален вышеупомянутый образ «дома» – места, где собираются молящиеся, где нет дифференциации людей согласно их статусу, где ничего не скрывается от взора верующего. Этот тип храма появился еще во времена первых протестантских храмов в Скандинавии и Англии.

В первую очередь архитекторам, столкнувшимся с задачей проектирования протестантского храма, следует обратить внимание на достижения в области строительных материалов и конструкций, которые могут быть пригодны для создания архитектурного облика протестантского храма. Так как храм является инженерным сооружением, то возможен акцент на характерные или уникальные строительные конструкции.

Немалую роль в образовании облика и интерьера храма играют и материалы, используемые при строительстве и отделке. В условиях Беларуси такими материалами могут быть кирпич, дерево и железобетон, а также стекло и металлоконструкции. Железобетон отличается относительно невысокой стоимостью и широким диапазоном применения в области формообразования. Но в силу эстетической бедности железобетон стоит использовать с декоративными облицовками или другими материалами в качестве архитектурных акцентов. Также при использовании железобетона его широкие возможности формообразования могут быть использованы в пластике фасадов.

Такими же широкими возможностями при создании архитектурного облика обладает и дерево, при наличии более высоких эстетических качеств, а также высокой экологичности самого материала. Деревянные конструкции исторически развиты на территории Беларуси, что можно наблюдать в ряде культовых сооружений других конфессий, а строевой лес доступен. Кроме того, дерево хорошо использовать как отделочный материал или в совокупности с другими материалами, лишенными такой богатой фактуры – железобетоном или штукатурным кирпичом.

Кирпич в строительстве имеет хорошие теплотехнические, экологические и эстетические характеристики, но дает меньше простора для разнообразия форм. Тем не менее, поскольку кирпичные здания, в том числе и культовые, весьма характерны для белорусской архитектуры, то использование кирпича в строительстве также оправдано и предпочтительно, так как это соответствует белорусской архитектурной традиции.

Еще одним путем решения облика протестантского храма является обыгрывание в интерьере необходимых архитектурных деталей: органа, хоров, световых проемов, источников освещения. Протестантские храмы не имеют алтарей и в большинстве своем массивных предметов сакрального искусства, но в остальном базовые характерные черты их архитектурного облика аналогичны прочим христианским культовым сооружениям. Есть зрительный акцент в виде зоны священнослужителя и есть пространство паствы. Важны грамотное освещение и акустика. Таким образом, грамотная ориентация здания с точки зрения инсоляции позволяет выгодно использовать в интерьере храма витражи, а организация искусственного освещения, наоборот, дает возможность ставить световые акценты во внешнем облике здания. С учетом вышеописанных свойств строительных и декоративных материалов, в интерьере протестантского культового сооружения может быть использовано множество простых и выразительных решений, которые помогут организовать внутреннее пространство, разделить функциональные зоны внутри объема храма.

Не стоит забывать и о том, что церковь, как и любое архитектурное сооружение, претендующее на эстетическое восприятие окружающими, находится в среде и всегда с ней взаимодействует вне зависимости от того, состоит ли он со средой в гармонии или, наоборот, является ее контрапунктом. Архитекторам, перед которыми встает задача проектирования протестантского культового сооружения, также следует учитывать геопластику ландшафта и окружающую среду, как природную, так и градостроительную.

Социальную значимость протестантским культовым объектам придают их дополнительные функции – воскресные школы, помещения для массовых мероприятий. При проектировании протестантских храмов стоит учесть, что поскольку эта конфессия изначально была направлена на просветительскую деятельность, то превращение такого храма в многофункциональный комплекс лишь повышает его социальную роль и делает его более цельным с точки зрения изначальной религиозной идеи. Поэтому в качестве рекомендаций при проектировании можно добавить насыщение протестантской церкви функционалом – организовывать на их базе образовательные и культурные учреждения, библиотеки, концерты и т.п. Поэтому при планировочном размещении протестантских храмов в контексте храмовых комплексов большую роль также играет организация прихрамового пространства, причем как

функциональная: инсоляция застройки, доступность и логичность планировочного решения, так и эстетическая: ракурсы обзора, зрительные доминанты, сомасштабность зданий в застройке.

Заключение

Ввиду того, что Брестская область оказалась предрасположена к развитию протестантизма, на данный момент там наблюдается наиболее высокая плотность протестантских общин и объектов протестантской культовой архитектуры. Поэтому стоит обратить внимание на архитектурные и архитектурно-планировочные решения протестантских храмов с целью повышения их качеств как функциональных, так и эстетических и, как следствие, повышения их привлекательности для окружающих, в том числе и для туристов.

УДК 725.31

Малков И.Г., Власюк М.М.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЬНЫЕ КОМПЛЕКСЫ – ВАЖНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ АРХИТЕКТУРЫ

Целью данной работы является повышение интереса к вокзальным комплексам крупных городов Республики Беларусь, как важным элементам региональной архитектуры и градостроительной структуры.

Формирование и развитие материально-технической базы государства напрямую связано с состоянием его транспортной инфраструктуры. Во многих странах она включает сети железнодорожного, автомобильного, воздушного, речного и морского транспорта. Для нашего государства с его относительно небольшой территорией велика роль железнодорожного транспорта. Белорусская железная дорога на нынешнем этапе является одной из ведущих отраслей экономики РБ. Среди других транспортных предприятий страны железная дорога обеспечивает 94% грузооборота и 60% пассажирооборота. Одним из основных элементов в создании условий для передвижения пассажиров на транспорте являются вокзалы. На вокзалах ежедневно ведется обслуживание значительного числа людей, отправившихся в дорогу. Пассажирские вокзалы обычно рассчитываются на многолетнюю эксплуатацию и подобно иным общественным зданиям имеют в своем составе обширный перечень помещений, включающих площади для непосредственного обслуживания пассажиров, служебно-технические и вспомогательные. Кроме того, каждый вокзал с прилегающей площадью является частью градостроительной структуры города или поселка и непосредственно влияет на его архитектурно-планировочную композицию. Оправдано в связи с этим, что вопросу формирования архитектуры железнодорожных вокзалов всегда уделялось существенное внимание.

Под вокзалом понимается комплекс зданий, сооружений и устройств, необходимых для обслуживания пассажиров дальнего следования, расположенный на одной железнодорожной станции (пассажи́рском остано́вочном пункте) с единым административным подчинением. Вокзал включает: пассажирское здание и павильоны; пассажирские платформы с навесами или без них; переходы через железнодорожные пути (вокзальные переходы) в одном или в разных уровнях; малые архитектурные формы и визуальные коммуникации.

Вокзал является частью вокзального комплекса (железнодорожной пассажирской станции, центрального автовокзала и пассажирской автобусной станции), в который входят все функционально и композиционно взаимосвязанные здания, сооружения и устройства, предназначенные для обслуживания пассажиров и проведения билетных, багажных, почтовых и других операций. Вокзалы являются структурными элементами города и его транспортного узла с обеспечением их планомерного развития и взаимосогласованного решения основных элементов вокзального комплекса (перрон, здание, привокзальная площадь), блокировки с объектами общегородского значения, а также с учетом ряда архитектурно-художественных задач. Выполнение градостроительных требований влияет на повышение качества обслуживания пассажиров, прежде всего путем сокращения полных затрат времени на все виды обслуживания, создание комфорта (удобства) в получении услуг и пользовании отдельными службами и устройствами в вокзалах, а также приводит к снижению строительных и эксплуатационных затрат.

Анализ современного состояния строительства и реконструкции зданий железнодорожных вокзалов в Беларуси позволяет констатировать, что этому направлению капитального строительства уделяется значительное внимание как Управлением Белорусской железной дороги, в чьем ведении находятся вокзалы, так исполнительной власти городов. В течение последних 5 лет на строительство новых и реконструкцию существующих вокзалов Белорусской железной дороги ежегодно выделялось от 4 до 5 миллиардов рублей. Кроме нового вокзала в г. Минске, введенного в эксплуатацию в 2001–2003 гг., с начала 90-х годов прошлого столетия, т.е. со времени обретения независимости государства, реконструированы вокзалы в городах Жлобине, Орше, Бобруйске, Барановичах и др.

Вокзалы классифицируются по следующим признакам: по размерам, по положению относительно станционных железнодорожных путей в плане и по вертикали, по преобладающей категории обслуживаемых пассажиров.

По положению в плане относительно станционных железнодорожных путей существующие делятся на вокзалы бокового или берегового и островного типа. Преобладающим является первый тип. Таковы вокзалы Гомеля, Могилева, Витебска и других. Вокзалы островного типа, характеризующиеся тем, что станционные пути примыкают к зданию с обеих продольных сторон, эксплуатируются в Бресте и Орше. Последние, создавая определенные преимущества в дифференциации прибывающих и отправляющихся пассажирских поездов по названным станциям, островное размещение вокзалов существенно усложняет перспективное развитие вокзальных комплексов и беспрепятственную связь с городской транспортной инфраструктурой.

Различие типов вокзалов по вертикальному формированию объемов связано с положением относительно уровня станционных путей, как привокзальных площадей, так и основных помещений, предназначенных для обслужи-