



Рис 5. Паровозний цех після занепаду

2020 року ресторатор Олександр Купер вийшов з пропозицією викупу будівлі до заводу «Краян» (якому зараз належить цех) за 195 тис. доларів. За планом бізнесмена замість колишньої споруди мають збудувати торговельно-розважальний центр. Власник історичного об'єкта погодився на продаж, проте з того часу роботи так і не було почато. Нової інформації щодо дій, пов'язаних з паровозним цехом, не надходило.

Узагальнюючи усі випадки занедбання вагової історичної архітектури Одеси, можна прийти до висновку, що впливовими людьми, які хотіли реанімувати будівлі, керувало лише бажання власного прибутку. Якщо до будівель ставитися з повагою, то можна було б зберегти їх цілісність, тим самим підкреслити особливості архітектури того часу. Цікавими варіантами були б й ініціативи повернення минулої слави об'єктам завдяки воскресінню певних галузей виробництва, якими вони прославилися в свій час, а також перетворення цих будівель у музеї, що б приносило й відчутні гроші, а також зберегло б шанобливе ставлення до перлин архітектури старої Одеси.

КОМПОЗИЦІЙНІ ОСОБЛИВОСТІ ЗУПИНКОВИХ КОМПЛЕКСІВ

*Тюрікова О.М., к. пед. н., доцент, Зеленська В.С., здобувач
(Одеська державна академія будівництва та архітектури)*

Актуальність роботи полягає в дослідженні напрямків композиційних пошуків у створенні образів малих архітектурних форм. Зупинка громадського транспорту належить до категорії малих

архітектурних форм, що являються невеликими за розмірами спорудами з простими конструктивними рішеннями, що співвідносяться з масштабом людини та виконують переважно елементарні функції, але саме це ускладнює різноманітність образних рішень. Завдання дослідження в тому, щоб визначити на прикладі студентських робіт фактори, які впливають на композиційні рішення, напрямки художньо - образних пошуків.

Студентський проект складається з фрагменту генерального плану, фотофіксації місцевості, де буде розташовано зупинку, фасадів, планів, розрізів та перспективи споруди, а також з пошукових ескізів та робочого макетування.

Одним із значних факторів художньо-образного рішення є місце, до якого буде належати зупинний комплекс, його розташування в системі транспортних зв'язків та точок притягнень пасажирів; іншим фактором є кількісні характеристики: кількість пасажирів, що користуються саме цим зупинковим комплексом, кількість та вид транспортних засобів, які «збирають» майбутніх пасажирів, напрямки людських потоків, що збирає зупинний комплекс та ін. Значними факторами є наявність точок масового притягнення відвідувачів: великі супермаркети, ринки, театри та стадіони, пляжі, культові споруди та ін.; архітектурне або природне оточення споруди.

Дослідження світового та місцевого досвіду показали, що зупинкові комплекси в архітектурному середовищі відіграють ролі: орієнтаційну, інформаційно-рекламну, утилітарну (вуличних меблів), безпеки. Композиція зупинок переважно фронтальна, має встановлені розміри, відношення ширини та висоти; збирається завдяки комбінаториці елементів, деталізації цілісної основи, протиставленню маси та деталі. Закономірністю є розташування кіоску саме з лівої сторони, що обумовлено напрямком руху транспорту. З правої сторони композиція розташування об'єктів забезпечує видимість для всіх учасників руху. Під час проектування враховують набір умов, необхідних для очікування транспорту і посадки. Формоутворюючими елементами зупинного комплексу є кіоск та навіс. Значну роль відіграють ергономічні вимоги: забезпечення комфортного очікування, зручні сидіння та ін. Місця для посадки можуть кріпитися до несучих конструктивних елементів зупинки, навісу або розміщатися на рівні землі. Використовуються матеріали: метал та деревина окремо або разом; бетон або полімер також в поєднанні з деревиною. Більші за розмірами зупинкові комплекси дають змогу комбінувати цікаві форми з різною висотою елементів. Так, сидіння можуть бути різної висоти та форми, барного типу, місця для очікування можуть бути

урізноманітнені формою, ступенем індивідуалізації, розташуванням (зигзагом, півколом, по прямій, за іншими схемами). Огороджувальні конструкції на автобусних зупинках поєднують функціональність, довговічність та естетичність. Найбільш розповсюджений в Одесі матеріал для огороження - полікарбонат або загартоване скло, які забезпечують візуальну легкість і відкритий огляд, що підвищує безпеку. На зупинках громадського транспорту також використовується кольорове скло для створення ідентичності та підвищення привабливості об'єкту. Кольорове скло поєднується з металом та бетоном, створюючи контраст між холодними й теплими тонами. Певна атмосфера створюється і завдяки використанню рекламних екранів, наявність яких забезпечує догляд і належний вигляд зупинки.

Таким чином, виявлено, що навколишнє середовище значно впливає на дизайн зупинки громадського транспорту, зумовлюючи вибір матеріалів, форми, кольорів та функціональних елементів. Архітектори та дизайнери прагнуть до гармонії між зупинкою та оточенням. У сучасних районах віддають перевагу мінімалістичним, технологічним формам та матеріалам, як-от метал і скло. Зупинки інтегруються з інфраструктурою за допомогою прозорих або полікарбонатних панелей. В районах історичної забудови дизайн зупинки має враховувати стилістику архітектурної спадщини. Наприклад, використовуються декоративні елементи або природні матеріали (дерево, метал), імітація природних матеріалів (полімербетон), щоб підтримати культурну ідентичність місця. На відкритих ділянках важливо передбачити захист від погодних умов — бічні стінки або закриті навіси з прозорими вставками для кращої видимості. Зупинки можуть бути органічно вписані в ландшафт, використовуючи натуральні матеріали та зелень. Дахи іноді озеленюють для покращення мікроклімату.

Студентами другого курсу представлені на конкурс творчих ідей більше 60 композиційних рішень зупинкового комплексу. Аналіз робіт показав, що все різноманіття може бути віднесено до декількох ведучих композиційних напрямків:

- *біонічний*, з формоутворенням на основі гнучких ліній та текучої пластики, перетікання форм та ідеї розчинення в природному просторі;
- *супрематичний*, в якому формоутворення відбувається на основі простих геометричних фігур та тіл, утворює майже не розчленований силует, макетування відбувається завдяки роботі з вихідною розгорткою геометричного тіла (вирізами, згинанням та ін.);
- *адресний*, де на образ та матеріал впливають унікальні будівлі (Український театр, театр музичної комедії та ін.);

- *конструктивний*, коли визначну роль відіграють конструктивні рішення та матеріали;
- *планувальний*, коли відбувається незначне ускладнення «плями» плану, але це відбувається на формі навісу або ларьку, або місць для очікування;
- *реklamний*, коли візуальні акценти зміщені у бік реклами та засобів орієнтування, включення світло-кольорових ефектів;
- *стильовий*, де в образному рішенні надається перевага певному стильовому напрямку (стимпанк, кіберпанк, кітч та ін.), й зупинний комплекс переходить з системи утилітарних об'єктів до системи арт-об'єктів;
- *комбінаторний*, при якому відбувається пошук форми за рахунок роботи з елементами, з яких складається «цілісність» (ларьок, навіс, огороження, лавка, урна, освітлення, текстові елементи тощо).

Таким чином, в пошуках чинників, що впливають на композиційний зупинний комплекс виявлені технологічні, конструктивні, економічні, соціальні та соціокультурні вимоги; на підставі аналізу творчих робіт студентів виявлені прийоми та підходи до утворення виразної унікальної композиції, засоби трансформації утилітарної функції в систему художньо-естетичних переживань і сприйняття: біонічний, супрематичний, конструктивно-технологічний, рекламно-орієнтаційний, адресно-специфічний, стильовий, комбінаторний та ін. Аналіз світового досвіду дозволив встановити напрямки композиційної діяльності, які є найбільш адаптивними до міського середовища і перспективними в системі історичного або сучасного оточення. Виявлені сучасні матеріали та конструктивні рішення.

АРТ - АНАЛІЗ КОНЦЕПЦІЙ ВІЗУАЛЬНИХ ЗМІН ОБРАЗУ ІСТОРИЧНОГО МІСТА.

Тюрікова О.М., к. пед. н., доцент, Недошитко О.М.
(*Одеська державна академія будівництва та архітектури*)

Актуальність роботи в виявленні візуальних орієнтирів в проектній діяльності архітектора - дизайнера на основі аналізу творчих завдань студентів. Історичні міста є носіями власної легенди та мають особливий колорит. Одеса, Київ, Львів та ін.. тільки своїми назвами виокремлюють різні світи та відчуття, асоціюються з специфічними картиними образу життя, утвореними завдяки походженню,