

**ВІДГУК**  
**офіційного опонента на дисертаційну роботу**  
**Рочняка Юрія Альфредовича**  
**ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ АРХІТЕКТУРИ**  
**ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ**  
**подану на здобуття наукового ступеня доктора архітектури**  
**за спеціальністю 18.00.01 "Теорія архітектури, реставрація пам'яток**  
**архітектури**

Дисертація, що представлена на розгляд, складається із анотації, списку скорочень, термінологічного словника, вступу, п'яти розділів, висновків, ілюстрацій та додатків. Її Обсяг – 495 с. (у тому числі 302 с. основного тексту, 44 с. списку використаних джерел, 40 с. ілюстрацій з рисунками та двох додатків). Структура дисертаційної роботи стандартна і не викликає зауважень.

Робота лежить у площині розв'язання важливої теоретичної проблеми архітектури – визначення закономірностей взаємодії між матеріально-просторовою оболонкою *життєдіяльності соціуму* та його суттєвими потребами, що змінюються. Дане дослідження стосується не тільки «історії каміння», а й «історії людського способу життя», яке заповнене безперервним «підкоренням» простору та часу в тому числі за допомогою архітектури.

Тому, обрання в якості *об'єкту дослідження* архітектуру залізничних вокзалів є *вельми актуальним*. Залізничні вокзали є одним із своєрідних, унікальних інструментів опанування людиною простору та часу, а їх архітектурне формотворення потребує постійного поповнення знань, залучення нових методів, засобів для вирішення актуальних завдань сьогодення.

Спрямованість роботи на побудову *теоретичної платформи* для розуміння сутності феномену залізничних вокзалів та прогнозування подальшого їх розвитку як об'єктів, що поєднують в цілісній архітектурній формі технічні та технологічні досягнення, складні процеси мобільності, що потребують жорсткої регламентації діяльності, а також неформальні, емоційні процеси людських комунікацій, – є головною її чеснотою, що відповідає викликам часу.

До інших аспектів актуальності дослідження слід також віднести:

- нагальну потребу адаптації залізничних вокзалів України до вимог світових стандартів на тлі перспектив входження України до Євросоюзу, про що свідчать державні постанови;
- необхідність забезпечення відповідності архітектурної організації залізничних вокзалів технічним, технологічним, економічним, соціальним вимогам, що динамічно змінюються, шляхом прогнозування їх архітектурного розвитку;

- беззаперечну важливість збереження архітектурного спадку, що представлений чудовими взірцями сполучення інженерної думки та художнього упорядкування простору, зафіксованого в історичних будівлях вокзалів.

Специфіка поданої на розгляд роботи полягає в тім, що в якості базового *теоретичного підґрунтя* формування архітектури залізничних вокзалів автор визначив *міждисциплінарний* досвід та знання, «що розглядаються в історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому та соціокультурному аспектах».

Тому є логічним, що *мета дослідження* спрямована розкриття *теоретичних основ формування* архітектури залізничних вокзалів саме в цих аспектах.

Для досягнення мети роботи автором у логічній послідовності опрацьована низка завдань, що представлено в текстовій і графічній частинах роботи.

У вступі розкрита актуальність наукової проблеми та її зв'язок з науковими програмами, *сформульована гіпотеза дослідження*, наукова новизна. *Мета роботи* загалом узгоджується з назвою дисертації, а завдання дослідження вказують на шляхи її досягнення.

**В першому розділі роботи «Історіографія, джерельна база і методика дослідження»** автором ретельно *опрацьований аналіз* наукового досвіду в області архітектури залізничних вокзалів, *побудована* методика дослідження а також *проаналізовані* існуючі типологія, класифікація і нормування залізничних станцій та вокзалів. Наведений в 1-му підрозділі перелік наукових робіт з короткою характеристикою їх змісту формує строкату палітру, яка стає основою для створення у наступних розділах авторської картини феномену «залізничний вокзал». Безумовно цінним є опрацювання різних аспектів досліджень об'єкту та їх упорядкування за декількома напрямками (с.42-54). Проведений аналіз дозволяє обґрунтувати важливий висновок, про недостатність вивченості залізничних вокзалів як особливих соціологічних феноменів, та закономірність міждисциплінарного опрацювання даної теми.

Додатково в розділі опрацьовано низку теоретичних робіт здебільшого з архітектурної композиції (Іконнікова, Кірилової, Лінди, Смоліної та ін), що були залучені до побудови методологічної та методичної основи роботи. Автор доцільно звертається до робіт, які розглядають архітектуру в контексті простору-часу та особливостей її сприйняття. Юрій Альфредович переконливо доводить, що специфічність залізничних вокзалів обумовлена їх особливою «взаємодією» з просторово-часовим континуумом (с.55- 57).

Заслуговує позитивної оцінки робота з опрацювання джерельної бази дослідження, яку становлять матеріали Центрального державного історичного архіву України у м. Львові (ЦДА), матеріали музеїв регіональних філій Укрзалізниці, матеріали авторського архіву обстежень залізничних вокзалів, історичні фото.

В підрозділі 1.2. «Методика дослідження» Юрій Альфредович розкриває обрані способи та прийоми його проведення. На наш погляд, слід погодитись з авторським підходом до трактування поняття «теоретичні основи», яке спирається на досвід аналогічних праць з інших наукових сфер, а також на розкриття змісту цього поняття (с.58-59). Це дозволило побудувати *теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів*, як оригінальну наукову платформу, що об'єднує та структурує вже існуючі напрацювання та знання за історичними, морфологічними, художніми, просторово-часовими та соціокультурними аспектами з метою досягнути розуміння механізмів появи, розвитку, змін, занепаду і трансформація залізничних вокзалів, а також визначити головні напрямки їх подальшого розвитку.

Зрозуміло, що побудова такої науково-дослідницької «конструкції» вимагала від автора усвідомлено балансувати між двома принциповими підходами: створення цілісної, узагальненої картини явища, або його ускладнення різноманітним аспектів досліджуваної ситуації. Для виконання цього складного завдання автором обрано міждисциплінарний підхід з використанням методів порівняння, класифікації; типологічного, графоаналітичного, термінологічного, історико-генетичного, морфологічного аналізів, а також залучення соціологічного, культурологічного підходів та екзистенційного у соціокультурному аспекті.

Вельми плідним слід визнати застосування методу термінологічного аналізу, який знайомить нас з історією та географією виникнення та розвитку поняття «залізничний вокзал», а також з іншими пов'язаними з ним поняттями.

На основі проведеної роботи Юрій Альфредович надає два авторських визначення «архітектури залізничного вокзалу»:

- по-перше, як «системи взаємодій підсистем: транспортного і промислового будівництва (залізничні станції), архітектури громадських будівель і споруд (вокзали), вокзального будівництва (будівлі, пасажирські споруди) та архітектури житла (персоналу вокзалів, готелі).

- по-друге, як технічно організованого простору у вигляді художньо опрацьованих споруд, будівель та устаткувань на території для забезпечення пасажирських процесів на місці зупинки поїздів (с.72). Нажаль, саме це визначення, що ближче до гуманістичного розуміння вокзалу, не наведено в авторефераті.

У підрозділі 1.3. «Існуючі типологія, класифікація і нормування залізничних станцій та вокзалів» автор додатково розкриває специфічні особливості залізничного вокзалу, який одночасно є складовою транспортної системи та частиною міста (с.76). Він демонструє велику кількість різновидів досліджуваних об'єктів за класифікаційними ознаками, що віддзеркалює різноманіття завдань різних наукових сфер щодо формування залізничних вокзалів. Результатом цієї роботи став важливий висновок, що «існуюча типологія

упускає частину якісних, соціальних, формотворчих та орієнтованих на гуманітарну сферу властивостей вокзалів. ... Це спонукає до розширення розуміння і застосування категорій «тип» – «прототип» – «архетип», які в теорії архітектури покликані охопити та систематизувати спонтанні імпульси та реакції окремих явищ в унаочнений спосіб. ... Таким чином, з'являється підстава для розгорненого трактування *типології* в архітектурі залізничних вокзалів як інструменту впорядкованості за додатковими критеріями (ознаками) *формотворчого, художнього та образного розуміння*» (с.80).

В якості основних *функціонально-просторових елементів* залізничного вокзалу автор визначає *привокзальну площу, будівлю вокзалу і перон*.

**В другому розділі «Історичні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів»** автор розкриває історичні передумови та етапи розвитку досліджуваного об'єкту від початку його зародження (поч. 17-го ст.) до сьогодення. Так, ретельний аналіз походження колійного способу переміщення та його *поширення* в країнах Європи дозволив визначити *5 етапів розвитку архітектури залізничних вокзалів* великих міст Європи та Пн. Америки як нового громадського об'єкту. Це, у свою чергу, стало підґрунтям для визначення *шістьох поколінь* залізничних вокзалів у контексті історії Європи. В основу їх розуміння автор поклав спільність умов появи, будівництва, демонтажу/руйнування, нової появи за часовою ознакою у прив'язаності до конкретних станцій, міст і країн. (с.103-113).

Значну увагу в розділі приділено особливостям розвитку *залізниць* України на тлі соціально-політичних та економічних перетворень на її території в період з поч. 19 ст. по наші дні, а також історії розвитку архітектури залізничних вокзалів. Автор наголошує, що архітектура залізничних вокзалів в Україні виражається у *загальних та особливих композиційних і стилістичних рисах*, які впроваджувалися в культурно-політичному контексті, маючи практично однакову функціональну, подібну соціальну та інші підстави, що й у інших країнах (123-135 ). Фото матеріали, представлені в розділі, переконливо підтверджують цю тезу.

На основі опрацьованого матеріалу автор робить важливий висновок, що вокзали за своєю суттю є *гуманним і демократичним об'єктом та процесом*, а його будівельна оболонка може набувати різних форм і конотації. Вони стають знаковими об'єктами міст і держав, а зміни ідеологій, політики впливають на зміни в їх формуванні. Це підтверджує історія розвитку архітектури залізничних вокзалів, яка пов'язана з усіма формотворчими, композиційними, стильовими концепціями та реаліями будівництва (с.149).

Ознайомлення з матеріалами другого розділу підводить нас до розуміння важливості розгляду питань формоутворення залізничних вокзалів в морфологічному, художньому та соціологічному аспектах. Відповідям на ці

питання присвячені наступні розділи роботи.

Так, в розділі 3 «Морфологічні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» автором дослідженню чинники їх формування; встановлено планувальні характеристики та морфологічні типи. Автор наголошує, що поняття морфології, яке обумовлюються розпланувальними, вертикальними, конструктивно-формотворчими характеристиками та властивостями архітектури, він використовує як інструмент для розуміння *закономірностей формозмін* у процесі розвитку архітектури залізничних вокзалів, для з'ясування чого звертається до витоків становлення досліджуваного об'єкту (с.150).

В розділі представлено ретельне опрацювання *дев'яти груп* чинників формування архітектури залізничних вокзалів, а саме: *функціональні, технологічні, технічні, конструктивні, територіальні, містобудівні, політико-військові, економічні, соціальні*. В цілому, слід погодитись з автором, що названі чинники є мотиваторами процесів, існують постійно, є взаємопов'язаними, активізуються більшою чи меншою мірою у різні історичні етапи та періоди і впливають на різні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів. В той же час слід відмітити, що механізми впливу не усіх чинників отримали повне розкриття і нажалі, залишились за межами тексту розділу. Це стосується, наприклад, впливу особливостей розпланувальних схем мережі залізниць на архітектуру пасажирських споруд, що задекларовано в п.р. 3.1 (с.158-159). Небажаних рис еkleктичності надають також фрагменти тексту розділу, де йдеться про особливості будівництва залізниць у воєнні часи з оцінкою дій віденського генералітету та способів влаштування важкої артилерії на платформах поїздів (с.166-167).

В підрозділі 3.2. автором встановлено *прототипи архітектури* залізничних вокзалів, під якими він розуміє конкретні конструктивні, пластичні, просторові та візуальні-художні зразки, а також цілі будівлі та споруди, що *запозичувались* з попереднього архітектурного досвіду. Найбільш помітними за авторською версією визначені: атракціон; палац; управлінській дім; садибне житло; міська брама; причал, накриття; громадський зал; пасаж; навіс-павільйон. Юрій Альфредович переконує, що дані *прототипи* архітектури залізничних вокзалів є своєрідними витокami у функціональній, предметно-просторовій та змістовій організації залізничних вокзалів. Функціональна організація, в свою чергу, забезпечує протікання процесів, які через відповідні матеріали і конструкції втілюються у просторовому та художньому устрої залізничного вокзалу.

В підрозділі 3.3. Визначено *планувальні характеристики* залізничних вокзалів різних рівнів, як базові розпланувальні схеми в горизонтальній проєкції споруд і будівель вокзалів, а також способи міжрівневих сполучень між ними.

Автор розглядає дані розпланувальні схеми на чотирьох просторових рівнях: територіально-містобудівному містобудівному, територіальному та рівні будівлі вокзалу. Це дозволило визначити, що саме на *містобудівному* рівні *розрізняються* головні складові залізничного вокзалу – привокзальна площа, будівля вокзалу і перон, а їх просторова «взаємодія» відбувається на рівні ділянки вокзалу (с.225).

Значну увагу в розділі приділено визначенню *морфологічних аспектів* формування архітектури залізничних вокзалів (п.р.3.4). Автор пропонує прийняти їх як *зміни побудови та komponування* будівельної форми у процесі її появи, розвитку і трансформації під дією раніше визначених функціональних, конструктивних, територіальних, просторових та інших чинників і планувальних властивостей. На цій основі Юрій Альфредович *встановлює поняття морфологічного типу* залізничного вокзалу як сукупності просторових і конструктивно-тектонічних рис та властивостей групи архітектурних об'єктів однакового функціонального призначення, і виділяє в якості окремих *морфологічних типів: будівлю вокзалу, залізничний перон, привокзальну площу, споруди для пішохідних переміщень, вокзальний комплекс.* (с. 198.) Ретельне опрацювання даних морфотипів в текстовій і графічній частинах роботи надають можливість зрозуміти їх сутність та особливості (с.199 – 207), які за авторським визначення зводяться до базових одиниць: *лінійної* (споруди для пішохідних переміщень), *площинної* (залізничні перони, привокзальні площі), *об'ємної* (будівлі вокзалів, накриття перонів) та *об'ємно-просторової* (вокзальних комплексів), в основі яких лежить первинний функціональний чинник. Автор наголошує, що *морфологічні аспекти формування* залізничних вокзалів він розглядає як способи взаємодії двох *площинних* утворень – привокзальної площі і перону з *лінійними* спорудами для пішоходів/пасажирів та з *об'ємно-точковими* будівлями вокзалів (с.226).

Зміст підрозділу 3.5. «Морфологічний розвиток і трансформації будівель та споруд залізничних вокзалів» розкриває конструктивні та просторові зміни залізничних вокзалів горизонтально та по вертикалі, а також на рівнях: містобудівному, територіальному та самої будівлі. Таким чином, на думку автора, розвивається *інтегральний комплекс* пасажирських споруд і устаткувань як елементів *взаємодіючих систем* – транспортно-пішохідної, технологічних, інформаційних та ін. (с.227).

В двох наступних розділах роботи автор досліджує залізничний вокзал із залученням наукового інструментарію та категорій теорії композиції ( в т.ч. семіотики та семантики), психології, фізики, математики, соціологічного, культурологічного, екзистенційного підходів, що дозволило розкрити нові грані та суттєві характеристики об'єкту.

Так, в четвертому розділі роботи «Художні аспекти формування

**архітектури залізничних вокзалів»** визначено *композиційні* підстави, *стилістичне* підґрунтя архітектури залізничних вокзалів, проаналізовані *художні властивості* серійних будівель вокзалів частини Західної України, визначені *архетипи* архітектури залізничних вокзалів.

Спираючись на розробки в області теорії композиції, автор використовує поняття «вихідні компоновальні елементи», як інструмент для визначення *фізичних аспектів формування* композиції перону, будівлі вокзалу, привокзальної площі та ілюструє це прикладами. (с.229-231). Заслуговує позитивної оцінки опрацювання головних прийомів і засобів компонування елементів залізничного вокзалу у їхньому художньому розумінні: тектоніка, архітектурна пластика, колористика, координація взаємного розміщення (з уточненням наявності трьох видів компоновальних осей), симетрія, пропорції, архітектурний масштаб і масштабність, ритм, ансамбль (на рівні ділянки та залізничних ліній) (с.232 -249). Однак, такий елемент залізничного вокзалу як споруди для пішохідних переміщень залишився поза увагою автора.

Науково цінним є аналіз основних *стилістичних напрямків* архітектури залізничних вокзалів від класицизму, романтизму, історизму, модерну, усіх стилістичних течій початку ХХ-го ст., до новітнього формотворення. Базуючись на працях зі стилістики він впроваджує поняття *композиційно-стилістична група* будівель залізничних вокзалів, яке узагальнює розуміння цілісних і пов'язаних архітектурних об'єктів на певних територіях. На прикладах залізничних вокзалів Галичини, Буковини та Закарпаття встановлено способи локалізації композиційно-стилістичних груп будівель: *точковий, лінійний, зональний і дисперсний*. На основі проведеного аналізу, автор робить висновок, що на один сталий морфологічний тип будівлі вокзалів *можуть накладатися різні композиційно-стилістичні групи*, рівно ж як певна композиційно-стилістична група може поширюватися на різні морфологічні типи будівлі вокзалу, а також на інші споруди вокзалу. Це утворює особливість і важливість архітектури залізничних вокзалів малих залізничних станцій у порівнянні з іншою громадською архітектурою. Наголошується на їхній винятковій важливості у збереженні, догляді та адаптації до потреб сьогодення з огляду історичної важливості цих об'єктів (с.273).

В *підрозділі 4.4. «Архетипи архітектури залізничних вокзалів»* автор підкреслює, що за майже двохсотлітню історію виробився окремий тип *громадської транспортної будівлі*, який утворив свій образ, що об'єднує архетипи елементів та цілісної споруди. Спираючись на аналіз робіт Александера, Арнгейма, Мардера, Метцкера, Мухіної, Юнга Юрій Альфредович надає авторське визначення *архетипу залізничного вокзалу*, «як усталеного початкового образу цього виду транспорту й архітектури, виходячи з професійного архітектурного досвіту і практики користувачів (с. 282), а також

відмічає, що поняття архетипу перегукується з поняттям прототипу. З позиції цього визначення в підрозділі розглянуто архетипи залізниці та архітектури залізничних вокзалів, що утворюють *сталий образ громадської архітектури та середовища*, а саме: вхід-ворота-портал; пасажирський зал; купол-вежа, перон з накриттям. До них автор також додає візуальні та акустичні неархітектурні архетипи залізничних вокзалів (с. 283-287). Таким чином автор доводить, що залізничний вокзал об'єднує існування та прояв різних архетипів, роблячи його місцем цілісного буття, проживання, сприйняття та пам'яті. Оцінюючи наслідки швидких змін, що відбуваються в останні часи в архітектурному формотворенні, Юрій Альфредович робить цікавий висновок, що архітектурний образ залізничного вокзалу здатен еволюціонувати і передувати архетипу (с.290).

Результати проведеної роботи з аналізу архітектурної композиції залізничних вокзалів, визначення їх композиційно-стилістичних груп та архетипів надали автору добру підставу для різностороннього розуміння *художніх аспектів формування архітектури* досліджуваного об'єкту, а також транспортної громадської архітектури загалом.

**Дослідження просторово-часових та соціокультурних аспектів формування архітектури залізничних вокзалів, а також визначення тенденцій їх розвитку (п'ятий розділ роботи)** побудоване на застосуванні математичних і філософських категорій простору та часу, що розкриває нові можливості пізнання своєрідних особливостей та закономірностей формування залізничного вокзалу.

*В підрозділ 5.1. «Просторово-часові аспекти формування архітектури залізничних вокзалів»* автором ретельно опрацьовано особливості організації руху в просторах залізничних вокзалів в контексті категорії часу, що підводить нас до розуміння тісного зв'язку їх архітектури з кількістю та ритмом руху поїздів. (Так, завдяки їх регулюванню відбувається своєрідне «ущільнення» часу перебування пасажирів на вокзалах і, відповідно, «ущільнення» вокзального простору). В розділі наголошено, що способи опису математичними моделями архітектурного простору залізничних вокзалів дають можливість узагальнення, уточнення і поглиблення розуміння *взаємодій його складових елементів*. Для цього Юрій Альфредович пропонує задіяти *геометричні та топологічні* схеми простору досліджуваних об'єктів. Відповідно: геометричні схеми простору залізничних вокзалів допомагають вирішувати прикладні завдання їх формування (шляхом фіксації найважливіших ліній переміщення, що активно використовується в практиці проектування), а топологічні схеми простору - є джерелами більш загальних та розгорнутих уявлень. В останніх простір розуміється як неперервна послідовність, зв'язність, протяжність і може сприйматися цілісно.



Такий підхід дозволив автору визначити залізничний вокзал *особливим місцем* з поміж інших архітектурних та містобудівних об'єктів у своїй *специфіці* просторових, часових, соціальних, культурних властивостей та взаємодій і визначити його як «*топос вокзал*» (с.315). У свою чергу, останній пропонується розглянути як поєднання декількох просторово-функціональних одиниць – топосів, які, відповідно, набувають різних архітектурно-будівельних оболонок у різному тектонічному вираженні: *привокзальна площа, будівля вокзалу та перон*. Таким чином, Юрій Альфредович обґрунтовує загальну топологічну модель вокзального простору як *взаємодію топосів: привокзальної площі, вокзальної будівлі та перону*, яка відбувається шляхом їхнього сполучення і зв'язності (с.318-319).

Розвиваючи філософський контекст дослідження, автор обґрунтовує важливість введення нового поняття «*часові модуси залізничних вокзалів*», як відносного параметру протікання, сприйняття та очікування темпоральних процесів за різних обставин. Це дозволяє дослідити, як у топосах простору «існують» часові модуси. Таку їхню взаємодію можна розцінювати як просторово-часовий континуум, а простір залізничного вокзалу визначити місцем взаємодії модусів часу – «*хронотопом*» (с.327). Саме це, на думку автора, робить його особливим серед інших громадських споруд.

Важливим висновком цієї частини дослідження слід визначити ствердження, що *просторове і часове підґрунтя* побудови матеріальної оболонки процесів, що відбуваються на залізничному вокзалі, укладається в особливу форму *соціального і культурного середовища* їх архітектури. (с. 363).

Саме розкриття *соціокультурних аспектів* формування архітектури залізничних вокзалів стає наступним кроком дослідження Юрія Альфредовича (с.331- 343). В розділі наведено аналіз соціокультурних складових архітектурного середовища залізничних вокзалів, які виникають з психологічної установки, сприйняття, очікування, що існують постійно, однак, з плином часу змінюють силу свого впливу. Ретельне опрацювання понять «*архітектурний простір*» та «*архітектурне середовище*», а також аналіз процесів залізничних сполучень та їх багатогранних конотацій, дозволило автору стверджувати про *існування соціокультурного феномену* залізничного вокзалу, як сприйняття і вираження суспільством предметно-просторової оболонки з дієвим і духовним наповненням при активній участі користувачів й працівників.

Зміст матеріалу розділу дозволяє погодитись з автором, що феномен залізничного вокзалу в архітектурному контексті виходить за його реальні фізичні рамки, належить до загальної культури і впливає на неї.

Важливою і цінною частиною розділу є також визначення *напрямків і тенденцій розвитку* архітектури залізничних вокзалів», де автор окреслює загальні позиції, пріоритети та процеси у формуванні архітектури залізничних

вокзалів. Він наголошує, що сьогодні відбувається зміна підходів у забезпеченні потреб клієнтів-пасажирів: від *регламентації* переміщення, перебування та дії, – до можливості *власного вибору* траєкторії, способу переміщення, місця і дії. Ці процеси, що визначають лібералізацію якості архітектури, мають тенденцію до утворення сталого архітектурно-просторового конструкту за схемою: від «архітектури вираження і демонстрування», через «архітектуру регламентування», до «архітектури вибору і сприяння» (с.366).

**В загальних висновках роботи** послідовно та змістовно, у відповідності до завдань дослідження підсумовано його результати. Головним надбанням, на наш погляд, є ствердження, що еволюція архітектури залізничних вокзалів *поєднує процеси* виникнення, розвитку, зміни, занепаду, трансформацій та інтерпретацій її морфологічних типів, композиційних, стильових прийомів і засобів у просторово-часовій зв'язності та соціально-культурному контексті. Формування архітектури залізничних вокзалів слід розглядати як *відображення* цих процесів у історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому і соціокультурному аспектах. Розуміння цього і забезпечує представлена на захист робота, яка розкриває нові можливості науково свідомого та відповідального прийняття рішень з розвитку залізничних вокзалів.

На основі аналізу матеріалів дисертації можна констатувати, що *наукова новизна результатів насамперед полягає в тім, що автором*: проведено узагальнене дослідження процесів формування архітектури залізничних вокзалів у міждисциплінарному контексті; - започатковано новий гуманітарний напрямок дослідження формування архітектури залізничних вокзалів на основі інтеграції різних сфер знань; - введено у науковий обіг дані стосовно залізничних вокзалів і станцій з Центрального державного історичного архіву України (ЦДІА) у Львові; - встановлено витоки і прототипи у формуванні архітектури залізничних вокзалів та різновиди їхніх проявів; - досліджено просторово-часові взаємодії у процесах та в архітектурі залізничних вокзалів; - встановлено основні тенденції формування архітектури залізничних вокзалів через втілення базових замислів (ідей). Низка важливих позицій розуміння сутності залізничних вокзалів набула доповнення (с.4-5).

*Обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій* дисертації базується на результатах аналізу існуючої теоретичної бази і практичного вітчизняного та зарубіжного досвіду в галузях розбудови залізничного транспорту та безпосередньо вокзалів. *Достовірність основних положень* підтверджується, по-перше, критичним аналізом теоретичних робіт за даною тематикою, вивченням проектного досвіду, участю автора у наукових конференціях, де висновки роботи пройшли апробацію і отримали позитивну оцінку. По-друге, використанням

відповідних методів дослідження (натурних обстежень, термінологічного, історико-архітектурного порівняльного аналізу)

*Практичне значення дослідження* полягає насамперед в тому, що результати дослідження можуть бути використані: при вивченні історичного надбання архітектури вокзалів України для внесення їх до пам'яткоохоронних списків; *для подальшого розвитку* законодавчо-нормативної бази архітектурної діяльності. Отримані результати є також важливими як для розвитку освітньої галузі можуть бути використані у навчально-методичній роботі для підготовки фахівців спеціальності 191. *Апробація* матеріалів дослідження відбулась належним чином. *Повнота викладу матеріалу* в опублікованих працях за темою дослідження є достатньою, про що свідчить їх кількість. Зміст автореферату та основних положень дисертації носять ідентичний характер.

*До позитивних характеристик дослідження* слід віднести: продемонстроване автором володіння відчуттям нагальних потреб часу у посиленні теоретичних засад розвитку архітектури, в тому числі залізничних вокзалів; глибоке розкриття важливості гуманістичного аспекту їх формотворення; строго логічне, послідовне викладення матеріалу у розділах та їхній змістовний зв'язок; об'єднання результатів вже існуючих досліджень (у тому числі вчених Української наукової школи) та особистих у єдине ціле, спрямоване на розв'язання сформульованих завдань; відкритість дослідження для подальшого його розвитку. До здобутків роботи слід віднести також і графічний матеріал, що додатково візуально виразно розкриває та підсилює суть і логіку дослідження.

*В той же час слід відмітити деякі дискусійні моменти та висловити побажання.*

1. Дискусійними, на наш погляд, є формулювання предмету та об'єкту дослідження. Оскільки *мета* дослідження полягає у розкритті *теоретичних основ* формування архітектури залізничних вокзалів ... (що відповідає назві роботи), які автор обґрунтовано розглядає як сукупність підставових наукових положень багатьох галузей знань, що утворюють підвалини для подальшої практичної діяльності (с.59), то *предмет дослідження* логічно було визначити як сукупність міждисциплінарного наукового досвіду що утворює підвалини осмислення формування архітектури залізничних вокзалів. Об'єктом дослідження в даній роботі є *архітектура* залізничних вокзалів, які розуміються як пасажирські будівлі та споруди залізниць.

2. У вступі, при формулюванні гіпотези дослідження (с. 2 авт., с.35 дис.) *компонентами* залізничного вокзалу визначені: привокзальна площа, будівля вокзалу і перон. Однак, в ході роботи в розділах та висновках розглядаються в різних аспектах та контекстах *елементи* залізничних вокзалів: будівля вокзалу,

перон, привокзальна площа, споруди для пішохідних переміщень (тунелі, переходи, конкорси). В якості дискусійної пропозиції пропоную розглянути логічну та графічну моделі залізничного вокзалу з включенням «споруд для пішохідних переміщень», що, на наш погляд, збільшить їх змістовність. Це також не суперечить авторському визначенню залізничного вокзалу як «технічно організованого простору у вигляді художньо опрацьованих споруд, будівель та устаткувань на території для забезпечення пасажирських процесів на місці зупинки поїздів» ( роз. 1, с.72).

3. В другому розділі роботи при опрацюванні історії розвитку архітектури залізничних вокзалів доцільно було чіткіше розкрити її зв'язок з головними етапами розвитку та поколіннями залізничних вокзалів міст Європи та Пн. Америки.

4. В третьому розділі сумлінно проаналізовано чинники впливу на морфологію залізничних вокзалів. Однак, на наш погляд, приділення містобудівним факторам більшої уваги, особливо з погляду на їх ієрархічну структуру, збагатило би зміст роботи. Так, не зайвим було розкрити вплив рангу і типу станції в структурі залізничної мережі на морфологічні особливості залізничних вокзалів. Доцільно було також додати чинники природніх умов.

5. В четвертому розділі «Художні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» ретельно опрацьовано його головний елемент – пасажирська будівля, однак привокзальна площа, що відіграє важливу роль при формуванні архітектурного ансамблю вокзалу та його сприйняття з боку міста не отримала, на наш погляд, достатньої уваги.

6. В якості рекомендації для подальшої роботи, розгляд просторово-часових взаємодій в архітектурі залізничних вокзалів (5-й розділ) бажано доповнити містобудівним рівнем, на якому надприродні швидкості переміщення мігрантів обумовлюють їх незрівняну концентрацію в топосах вокзалу в певні проміжки часу, що утворює надзвичайні комунікативні умови і потребує архітектурного осмислення.

7. У висновках роботи змістовно підсумовані її результати і окреслені «основні напрямки розвитку архітектури залізничних вокзалів» в практичному аспекті (п. 13, с. 30 автореф. та с. 365 дис. ). Однак, вельми доцільним було визначити також *основні напрямки подальших наукових досліджень*, які стануть продовженням та збагатять опрацьовані та представлені автором теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів.

8. Хоча в роботі залізничні вокзали розглядаються як сукупність складових: пасажирської будівлі, привокзальної площі та перону, на представлених фотоматеріалах здебільшого представлені саме будівлі. Фото із зображенням привокзальних площ вельми збагатило візуальний ряд.

Між тим, наведенні зауваження та відмічені дискусійні моменти не знижують загальної наукової цінності роботи.

На підставі проведеного аналізу можна вважати, що дисертаційна робота *на тему: «Теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів»* є самостійною науковою роботою, у якій отримані нові і важливі результати, що базуються на опрацюванні значної джерельної бази різних наукових сфер та використанні оригінальних методів дослідження. В дисертації сформульована і вирішена актуальна проблема теорії архітектури – побудови основ новітньої теорії, що дозволяє вирішувати завдання ефективного використання та подальшого розвитку залізничних вокзалів в умовах постіндустріального суспільства. Робота відповідає вимогам ДАК Міністерства освіти і науки України щодо змісту, структури та оформлення, а її автор *Рочняк Юрій Альфредович* заслуговує присудження йому наукового ступеня доктора архітектури за спеціальністю 18.00.01 - теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури.

Професорка, завідувачка кафедри містобудування  
ХНУМГ імені О.М.Бекетова,  
доктор архітектури



Ірина ДРЕВАЛЬ

Підпис І.В. Древал підтверджую

