

ВІДГУК

офіційного опонента на дисертаційну роботу
РОЧНЯКА Юрія Альфредовича
«ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ
АРХІТЕКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ»

подану до захисту на здобуття наукового ступеня доктора архітектури
за спеціальністю 18.00.01 – Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури

Актуальність теми. Сучасні залізничні вокзали впродовж декількох попередніх десятиліть перестали бути об'єктами, що виконують безпосередню функцію обслуговування пасажирів та символічну роль міських воріт. Зростання масштабів переміщень, зміна темпу життя, необхідність налагодження логістичних зв'язків для швидкого і максимально зручного досягнення пасажиром кінцевого пункту призначення, врешті, комфортного їх перебування в межах вокзальних будівель і прилеглих просторів визначають потребу концептуалізації сучасного бачення архітектури залізничного вокзалу не тільки як матеріальної оболонки чи об'єкта, що вміщує в себе певні функції, кількість яких зростає, але й простору, де відбуваються контакти між індивідами, де реалізується мета їх перебування. Водночас, суттєве технологічне та функціональне ускладнення структури сучасного вокзалу, збільшення інтенсивності руху зумовлює рівнозначну необхідність обслуговування рухомого складу, будівель і споруд залізничної станції й інший характер сприйняття цього комплексу – зі сторони працівників.

Тобто вокзал, як архітектурно-просторовий комплекс є не тільки об'єктом, який сприймається індивідами/клієнтами, що відрізняються соціальним і професійним статусом, віком, статтю, національністю і т.і., але є продуктом діяльності фахівців різного профілю, завдяки яким він постав, функціонує і змінюється. Крім того, вокзал є відображенням соціально-, політично-, культурно- та економічно важливих подій і досягнень, а також нерідко – продуктом історичних нашарувань, які символічно представлені у його просторі і формах.

Така множинність смислів архітектури і простору залізничних вокзалів на сучасному етапі потребує комплексного осмислення з точки зору теоретичних основ формування. Саме з таких позицій Ю.А.Рочняк підходить до дослідження формування архітектури залізничних вокзалів, чим обґрунтовується актуальність цієї дисертаційної роботи.

Наукова новизна результатів, отриманих в підсумку рецензованої дисертації, на мою думку, полягає в тому, що в роботі:

- вперше проведено узагальнене дослідження процесів формування архітектури залізничних вокзалів у міждисциплінарному контексті;
- вперше здійснено спробу дослідження просторово-часових взаємодій у процесах трансформації і розвитку залізничних вокзалів (вокзальних комплексів);
- введено у науковий обіг проектні матеріали щодо значної групи вокзалів та станційних будівель Галичини, Буковини, Закарпаття.

Значення результатів роботи для теорії і практики. Матеріали дисертації можуть бути використані як базисний теоретичний матеріал для подальших наукових досліджень архітектурно-просторових трансформацій вокзальних комплексів і, власне, будівель вокзалів та семіотичної презентації цих структур в контексті перетворень соціокультурного простору, змін у їх функціонуванні, сприйнятті, інтерпретації. Виявлені архівні матеріали можуть послужити основою для підготовки каталогу або довідника на тему будівництва вокзалів різного масштабу і структури на території Західної України, для доповнення енциклопедичних видань про архітектурну спадщину України загалом, можуть бути використані для розробки спецкурсу на тему формування і розвитку архітектури будівель транспорту.

Повнота викладу матеріалу в опублікованих працях за темою дисертації підтверджується науковим доробком здобувача. Результати та висновки дисертаційної роботи апробовані на понад 15 вітчизняних та міжнародних конференціях, конгресах, симпозіумах (2012-2019 рр.). Основний зміст дисертації викладений у 44 публікаціях, з них 20 – у фахових виданнях України, 2 – у наукових періодичних виданнях України, які включені до міжнародних наукометричних баз, 2 – у виданнях інших держав, що включені до міжнародних наукометричних баз. Автореферат відображає основні положення дисертації та дозволяє дати адекватну оцінку повноті і послідовності виконання завдань, поставлених у роботі. Зміст і текст дисертації відповідають змісту автореферату.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається із анотації українською та англійською мовами, списку скорочень, вступу, п'яти розділів (загальний обсяг основного тексту – 302 с.), висновків, списку використаних джерел, в тому числі – архівних матеріалів (загальна кількість – 498 позицій), додатків на 69 сторінках.

У **Вступі** дисертації обґрунтована актуальність роботи та її новизна, сформульовані мета, завдання, об'єкт та предмет дослідження. Методи, якими користується автор, дозволяють охарактеризувати об'єкт дослідження та визначити його предмет, окреслені положення наукової новизни, практичне значення результатів дослідження. У п'яти розділах текстової частини роботи послідовно розкрито основні положення дисертації.

Розділ 1 «Історіографія, джерельна база і методика дослідження» присвячений аналізу наукових публікацій, публікованих матеріалів та першоджерел стосовно різних аспектів формування будівель і споруд залізниць. Зокрема, виділено широку групу матеріалів, що складають історіографічний базис роботи, а також, окремо, першоджерела, на які автор спирається у дисертації. Зокрема, дисертант розглядає дослідження, об'єктом яких є історія розвитку транспорту і залізниць, типології вокзалів. У розділі ґрунтовно проаналізовано праці вітчизняних та зарубіжних дослідників, у яких подано фактографічні матеріали щодо особливостей формування залізниць, залізничних комплексів, міських залізниць, окремих споруд інших видів транспорту на європейському континенті від середини ХІХ ст. до сьогодення. Дисертант розглядає також роботи, які стосуються проблем містобудування і районного планування, теорії, композиції, стилістики, загальної архітектурної проблематики, філософського осмислення категорій простору і часу.

В аналітичній частині роботи автор спирається на опрацьовані ним першоджерела – проектні матеріали, які зберігаються у фондах Центрального державного історичного архіву України у м.Львові, музеях регіональних філій Укрзалізниці.

У розділі запропонована методика дослідження, що спирається на загальнонаукові методи (теоретичні та емпіричні), задеклароване використання соціологічного та культурологічного підходів, а також елементів системного підходу (композиції та декомпозиції), що базується на принципі комплексності. У тексті подано тлумачення основних термінів і понять, які використовуються в роботі.

У Розділі 2 «Історичні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» розглянуто передумови та етапи формування досліджуваних об'єктів у країнах Західної Європи, Північній та Південній Америці, Азії, історичних та географічних регіонах, що входять до складу сучасної України. Визначено детермінанти розвитку мереж залізниць економічного, технологічного, соціокультурного змісту у кореляції з періодом будівництва та певним регіоном світу. Окрему увагу Ю.А.Рочняк зосереджує на розвитку залізниць України в контексті державних політичних та економічних стратегій Австро-Угорської, Російської імперій, Другої Речі Посполитої, Радянського Союзу у 1920-30-х та 1945-1991 рр., а також в умовах незалежної України.

У розділі охарактеризовано архітектурні особливості будівель вокзалів різних регіонів України у складі вокзальних комплексів як складну просторово-функціональну структуру. Особливий акцент зроблено на аналізі об'єктів Галичини, Буковини та Закарпаття.

У Розділі 3 «Морфологічні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» здобувач розпочинає аналіз елементів, які складатимуть модель теоретичних основ формування архітектури залізничних вокзалів, послідовно розглядаючи чинники, що визначають морфологію досліджуваних об'єктів, їх морфологічні типи та напрями трансформації класичних просторово-функціональних, об'ємно-планувальних схем вокзальних комплексів та їх складових. Зокрема, виділені функціональні, технологічні, технічні, територіальні, містобудівні, політичні, ідеологічні, військові, соціальні та економічні чинники, що визначали образ і планувальну структуру залізничних вокзалів. Дисертант аналізує архітектурні протопити – громадські будівлі та споруди, семантично близькі до ідеї, закладеної в образ того чи іншого об'єкту, залежно від історичного періоду створення та відповідних суспільно-політичних обставин (атракціон, палац, управлінський дім, садибне житло, міська брама, громадський зал, пасаж та ін.).

Окремий підрозділ присвячено аналізу планувальних характеристик залізничних вокзалів, а, радше, залізничних комплексів (у тексті - пасажирських станцій), як елементу територіальної, просторової, містобудівної системи, а також таких характеристик на об'єктному рівні.

Автор пропонує наступні морфологічні типи, які формують досліджувані об'єкти як типологічну групу: будівлі вокзалу, залізничні перони, споруди для пішохідних переміщень, вокзальні комплекси, в підсумку зводячи їх до відповідних базових одиниць – лінійної, площинної, об'ємної та об'ємно-просторової. Оперуючи цими морфологічними типами, характеризує можливі напрями і сценарії об'ємно-просторового розвитку будівель вокзалів.

У Розділі 4 «Художні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів» проаналізовані композиційні прийоми формування залізничного вокзалу як архітектурно-просторового комплексу, де основними елементами виступають морфологічні типи, розглянуті у попередньому розділі, та привокзальні площі – як додаткові просторові складові. Дисертант відзначає важливу роль у формуванні художнього (архітектурного) образу вокзалів тектоніки будівлі як результуючої художнього вираження її конструктивної основи, архітектурного декору, колористики, підпорядкування загального вирішення осі симетрії (або системі осей), ритму, архітектурного масштабу і масштабності, що загалом є базовими і доволі банальними твердженнями, відомими з класичної теорії архітектурної композиції.

Не можна не погодитись із здобувачем у тому, що одним з найважливіших засобів формування архітектурно виразного образу залізничних вокзалів є стилістичне вирішення. Стилiстична палiтра аналізованих об'єктів, як свiдчать матеріали розділу, була надзвичайно широкою – загалом від історизуючих до

модерністичних вирішень – у великих вокзалах, до локальних проявів національного романтизму та регіоналізму – в архітектурі невеликих залізничних вокзалів станцій, проаналізованих на прикладі Галичини, Буковини, Закарпаття (представлених, у тому числі, в матеріалах Додатку Б1).

Окремим аспектом, що проаналізований у розділі, є група елементів, що розглядаються як архетипи залізниці, залізничних вокзалів, а також неархітектурні архетипи, пов'язані зі сприйняттям таких об'єктів на рівні чуттів (зору та слуху), що викликають відповідні асоціації у свідомості людини.

Розділ 5 «Просторово-часові та соціокультурні аспекти формування і тенденції розвитку архітектури залізничних вокзалів» присвячений, по-перше, дослідженню впливу часової організації руху транспортного складу на організацію простору вокзалу і вокзального комплексу загалом. Автор обґрунтовує тезу про «ущільнення» часу перебування клієнтів на вокзалах і, відповідно, «ущільнення» вокзального простору, що детермінує зміни у планувальній структурі, системі експлуатації і обслуговування залізничних комплексів, залізничній інфраструктурі, створює можливості не тільки ефективного використання об'єктів, але й людського ресурсу, задіяного у функціонуванні залізниць. Саме такий підхід дає підстави здобувачу говорити про синкретичну єдність будівлі, простору сформованого нею, і людини в системі топосу вокзалу. Важливими тут є репрезентанти топосу – привокзальна площа, вокзал, перон, які можна вважати, на мою думку, локусами вокзалу у найширшому розуміння цього об'єкту, його значущими одиницями, з якими взаємодіє індивід, а не окремими топосами, як це пропонує Ю.А.Рочняк.

Розгляд вокзалу як топосу у просторовому континуумі в роботі пропонується також через взаємозв'язок з часом, прикмети якого згущуються, конкретизуються у просторі вокзалу, залежно від суб'єкту і місця сприйняття. Для цього в роботі вводиться категорія часового модусу (модусу часу), який характеризує його перебіг: модуси універсального, реального, планованого, особистого (психологічного) часу, модус існування предметно-просторового довкілля. Аналіз просторово-часових взаємодій в архітектурному просторі залізничного вокзалу дозволяє прогнозувати процеси зупинок, переміщень, пришвидшення та уповільнення руху клієнтів і, відповідно, організувати/трансформувати цей простір.

Окремо розглядаються соціокультурні аспекти формування архітектури залізничних вокзалів: емоційний, релігійний, мовний, політичний, комерційний, меморіальний, мистецький, музейний, тематично-ігровий, які дозволяють розглядати їх архітектурний і художній образ як семантичне поле і певну знаково-символічну систему. Аналіз складових цієї системи дозволяє ідентифікувати

історичний, просторово-часовий та соціокультурний контекст створення, функціонування та трансформації кожного конкретного об'єкта.

Завершує текст розділу окреслення напрямків і тенденцій розвитку архітектури залізничних вокзалів.

У загальних висновках сформульовано основні наукові результати поданої на рецензію дисертації.

Оцінка мови, стилю та оформлення дисертації й автореферату. Дисертаційну роботу написано на доброму фаховому рівні. Стиль викладення результатів досліджень, наукових положень, висновків забезпечує адекватність сприйняття усіх частин роботи. Текстова частина дисертації доповнена додатками, у яких подані фотокопії проєктів залізничних вокзалів у населених пунктах сучасної Львівської, Івано-Франківської, Тернопільської областей та сучасного Підкарпатського воєводства в Республіці Польща. Оформлення дисертаційної роботи та автореферату відповідає вимогам державних стандартів і ДАК МОН України. Ілюстративна частина дисертації опрацьована на достатньому графічному рівні.

Водночас, вважаю за необхідне висловити зауваження та побажання щодо рецензованої роботи, зокрема:

1. Визначальним при виконанні будь-якої наукової роботи є моделювання методики дослідження (від філософських основ до дослідницьких технік), формування комплексу підходів і методів, за допомогою яких верифікується гіпотеза дослідження, вирішуються завдання роботи і досягається її мета. Методика дослідження, подана в рецензованій роботі (а, фактично, лише набір підходів і методів), потребувала б чіткішої кореляції з дослідницькою гіпотезою. Окреслюючи методику дослідження у п.1.2., здобувач значну частину тексту присвячує тлумаченню термінів і понять, пов'язаних з об'єктом дослідження (залізничний вокзал та його функціональні складові), сс.61-73. Доцільно було б цю інформацію перемістити до наявного у роботі термінологічного словника.

2. У п.2.2. «Головні етапи розвитку архітектури і покоління залізничних вокзалів» Ю.А.Рочняк аналізує історію появи і формування типологічно нового об'єкту – залізничного вокзалу, починаючи з 1820-х рр., а також говорить про динаміку їх будівництва. Незрозумілим є виділення підпункту 2.5.6. «Покоління залізничних вокзалів», зміст якого є, фактично, є узагальненням матеріалу, викладеного у попередніх підпунктах.

3. Одним із завдань, яке автор ставить у роботі, є «розширення типології архітектури залізничних вокзалів» (с.36). Констатуючи розв'язання цього завдання у висновках до Розділу 1, автор не конкретизує, за якими ознаками виділялись нові типи, які саме типи виділені, а з тексту висновку випливає, що

такими автор вважає «прототип», «архетип». «морфологічний тип» та «композиційно-стилістичну групу», що насправді є загальними поняттями.

4. У тексті п.3.1. «Чинники формування архітектури залізничних вокзалів» дуже детально розглянуто функціональні процеси, які відбуваються під час взаємодії транспорту і пасажира/клієнта. Доцільно було б охарактеризувати і проілюструвати результат такої взаємодії у процесі формування просторових, планувальних, композиційних особливостей архітектури вокзалів різного масштабу для виділення усталених універсальних рішень або складових і їх відповідного розміщення при просторово-планувальній організації будівель вокзалів чи вокзальних комплексів.

5. При розгляді морфологічних аспектів формування архітектури залізничних вокзалів (Розділ 3), на мою думку, логічним було б включити до змісту розділу характеристику архетипів залізничних вокзалів (чомусь представлену у Розділі 4, п. 4.4.) поряд з характеризованими прототипами та морфологічними типами, що дало б змогу чіткіше розмежувати ці поняття і їх інтерпретацію саме в контексті об'єкту дослідження.

6. У тексті п.4.1. «Композиційні підстави архітектури залізничних вокзалів» доцільно було б подати розвиток композиції будівель вокзалів (вокзальних комплексів) в історичній ретроспективі з акцентом на підходи до формування їх структури і проаналізувати з точки зору архітектурно-композиційних засобів тектоніки, симетрії, масштабності та інших композиційних прийомів та засобів, не обмежуючись розглядом лише загальновідомих (типових) схем формування об'єму. За аналогічним алгоритмом, з використанням історико-логічного та порівняльного методу, розглянути характерні зразки композиційної структури сучасних вокзалів України та зарубіжжя для з'ясування загальних тенденцій і формування моделей їх розвитку.

7. На мою думку, потребував би доопрацювання аналітичний ілюстративний матеріал стосовно системи топосу вокзалу, просторово-часової взаємодії його локусів та індивідів/клієнтів, залежно від траєкторії переміщення або точки перебування і сприйняття цієї системи. Також доцільно було представити графічну модель взаємозв'язку соціокультурних аспектів формування архітектури залізничних вокзалів і їх художній образ, що сприймається індивідом як семантичне поле і певна знаково-символічна система.

8. Висновки за розділами роботи є значними за обсягом і потребували б лаконічнішого викладу. Водночас, викликає здивування продовження аналітичних викладок у їхньому тексті, зокрема, у Розділі 1, 2.

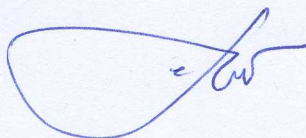
9. У роботі трапляються стилістичні та термінологічні неточності, як-от: «впровадження впорядкованостей» (с.74), «узгодження різних тектонік» (с.105),

«воєнний образ архітектури вокзалів» (с.172), «прилаштування пам'яток архітектури» (с.352) та ін.

Проте, зазначені зауваження, на мою думку, принципово не впливають на загалом позитивну оцінку дисертаційної роботи. Виконана праця логічно структурована, відзначається науковою новизною, отримані результати є внеском у сучасне архітектурознавство. Враховуючи викладене вище, маю підстави стверджувати, що дисертація на тему «Теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів», є завершеною науковою працею, в якій отримано нові обґрунтовані наукові результати щодо формулювання теоретичних основ формування архітектури залізничних вокзалів в історичному, морфологічному, художньому, просторово-часовому, соціокультурному аспектах.

Робота відповідає вимогам пунктів 9 та 11 «Порядку присудження наукових ступенів» затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 р. №567 (зі змінами, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 19 серпня 2015 р. №656), що висувуються до докторських дисертацій, а її автор – Рочняк Юрій Альфредович – заслуговує на присудження наукового ступеня доктора архітектури за спеціальністю 18.00.01 - Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури.

Доктор архітектури, доцент,
завідувачка кафедри архітектури та
середовищного дизайну Національного
університету водного господарства
та природокористування, м. Рівне



О.Л.Михайлишин

Підпис О.Л.Михайлишин засвідчую:
Начальник відділу кадрів НУВГУ



О.Р.Цаль

14 грудня 2021 р.