

ОӘЖ 725.31.052.3

**«АҚТӨБЕ ҚАЛСЫНДАҒЫ ТЕМІРЖОЛ ВОКЗАЛ СӘУЛЕТ ОРТАСЫНЫҢ»
ДИЗАЙН ЖОБАСЫН ӘЗІРЛЕУ**

Балықбай Сәнжан Айбатқызы

sanj_ak@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ Сәулет және құрылыс факультетінің «Дизайн және инженерлік графика» кафедрасының 5 курс студенті, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекші: Омарова Ж.Т.

Вокзал-бұл жолаушыларға поездға отырғанға дейін немесе поездан шыққаннан кейін әр түрлі қызметтер көрсетілетін орын. Шын мәнінде, бұл қала мен темір жол арасындағы алшақтыққа қосылған құрылыс. Вокзалға басқа қызметтер, мысалы, диспетчерлік қызметтер орналасқан. Бірақ негізгі вокзал — бұл жолаушыларға қызмет көрсету орны: сақтау камерасы, медициналық пункт, анықтама бөлмесі, кассалар, терминалдар, күту залдары, түрлі кафелер, дәретханалар және т.б.

Вокзал жолаушыларға арналған платформа аяқталатын жерде аяқталады. Поездарға қызмет көрсетіледі және вокзалға емес, арнайы тұру пункттерінде бір жерде қатар (немесе мүлдем қатар емес және вокзалға дайын күйінде беріледі) салынады.

Теміржол вокзалы қоғамдық білім ретінде өз тарихын өнеркәсіптік дәуірден бастап жүргізеді. Басқа қоғамдық объектілердің көпшілігі — кинотеатрлар, автостанциялар, әуежайлар, метрополитендер және т. б. кейінірек пайда болды.

150 жылдық кезеңде еліміздің темір жолдарында сәулет эволюциясын, оның әртүрлілігін, белгілі және күтпеген стильдердің қайшылықтарын, материалдардың көптеген ұрпақтарының (ағаш, шойын, болат, бетон, шыны) пайда болуынан туындаған құрылыс пен құрылымдағы жаңалықтарды; қоғамның өмірінен Туындаған технологиялық ерекшеліктерді бейнелейтін мыңдаған вокзалдар салынды [1].

Темір жолдар мен вокзалдар қалалар мен елді мекендердің дамуына елеулі әсер етті, өздерінің қатысуымен олардың құрылымына елеулі өзгерістер енгізді, жаңа қалалық орамдардың, пайдаланушылар мен олардың отбасылары үшін кенттердің пайда болуы мен өсуі үшін алғышарттар жасады, қаланың барлық күрделі бірлігі мен қайшылықтары, кең экономикалық, әлеуметтік-мәдени және саяси қызметі үшін алаңның бір бөлігі болды.

Вокзал тарихтағы сирек кездесетін құрылыстар мен ерекше орындардың бірі — көп қырлы құбылыс.

Вокзалдар (темір жол вокзалдары ғана емес) кейде эксплуатациялық ақаулар, төмен санитарлық-гигиеналық деңгей, тәртіпсіздік және тығыздық, тұрғындарды бей-жай қалдыратын және қаланың қазіргі заманғы "қақпалары" туралы ұят ұялататын жекелеген құрылыстардың ашық келбеті үшін әділ сынға лайық.

Мысалы: Көліктік қызмет көрсету, тамақтану, сауда, тұру, коммуналдық қызметтер, Ақпарат, Техникалық персоналдың күнделікті өмірі және т. б. сияқты көптеген функциялардың көптүрлілігін қамтитын символдар массасымен толтырылған шулы, адамдық орынды елестетіп көрейік және темір жолдар ұсынатын қызметтердің сапасын арттырудан басқа, бұл жағдайларда қаншалықты қажет екені түсінікті болады, шаршаған сапарлар жасайтын адамдарға эстетикалық тәртіптің өтемақысын беру, олар үшін тыныштық атмосферасын жасау, ойластырылған кеңістікті ұйымдастыру және сапалы сәулет-көркемдік шешімдер есебінен еркін бағдарлау мүмкіндігі.

Қалалар мен агломерациялардың өсуімен жолаушыларды тасымалдау үздіксіз ұлғаятын болады, сонымен қатар халық санының ұлғаюымен бірге оның қозғалғыштығы артады. 1960 жылы темір жол көлігімен 1949,7 млн, 1970 жылы 2930,4 млн, 1975 жылы 3470 млн, 1983 жылы 4149 млн адам тасымалданды. 1960 жылдан 1975 жылға дейінгі кезеңде халықтың қозғалысы жылына 9,17 сапардан 13,52 сапарларға дейін өсті. Осылайша, қазіргі жағдайда вокзал мәселесі өзекті болып отыр [2].

Қала құрылысы және сәулет бойынша мерзімді және арнайы әдебиетте вокзал көбінесе жеке ғимарат ретінде қарастырылады; кейде үш бірдей кешен түрінде алаң — ғимарат — станция; сирек қаланың теміржол торабының жүйесінде. Осы динамикалық қоғамдық білім берудің қаламен өзара байланысы, сирек емес, көру өрісінен келеді. Сондықтан қала құрылысшылары мен сәулетшілерде вокзалдың жабылуына немесе қаланың тығыз салынған бір ауданынан басқасына тығыз құрылыс салумен оңай немесе "жылжыту" туралы жалған түсінік жиі пайда болады.; оны жол дамуымен (жолаушылар және техникалық станция) бірге алыстан "тыс жерге" шығару жақсы - қайда, тек одан да көп болар еді. Мұндай жаңылысу мемлекетке қымбат болатын көптеген қателіктерді тудырады.

Отандық ғана емес, шетелдік тәжірибе көрсеткендей, ірі қалалардың вокзалдары ұзақ уақыт бойы өзінің орналасқан жерін сақтайтынын, ал егер жекелеген аз қызмет көрсететін вокзалдар жабылатын болса, онда жолаушылар ағыны жоғалмайды, ал басқа жолаушылар құрылыстарына қайта бөлінеді, оларды қайта тиеу және қайта жаңарту қажеттілігі туындатады.

Ақтөбе теміржол вокзалы (қаз. Ақтөбе теміржол вокзалы) - Ақтөбе станциясының жолаушылар терминалы, қаланың жалғыз вокзалы.

Ақтөбе вокзалының қазіргі ғимаратының құрылысы 1973 жылы басталып, Ақтөбе облыстық комитетінің бірінші хатшысы Василий Ливенцов жаңа ғимараттың құрылысына рұқсат ала алды. 1975 жылы вокзалдың жаңа ғимараты пайдалануға берілді.

2014 жылдың қазан айында Ақтөбе облыстық мәслихатының кезектен тыс 27-ші сессиясында 2006 жылы қабылданған Ақтөбе бас жоспарына өзгерістер енгізілді. Вокзалды "Мәскеу" ауданына көшіру жоспарлануда».

Ал енді мысалдарға өтсек. Гонконгта орналасқан теңіз вокзалы.

1. Гонконгтың жаңа теңіз вокзалы он жыл бұрын Каи әуежайы жұмыс істеген жерде пайда болады. Бұл вокзал үлкен туристік лайнерлерге қызмет көрсетуге арналған. Ал осы ауқымды құрылыстың сәулетшісі қазіргі заманның ең үлкен сәулетшілерінің бірі - сэр Норман Фостер болды. Сурет 1-ге көңіл бөліңіз.



Сурет 1 Гонконг теңіз вокзалы

2. Сырт-парк, ішкі-вокзал.

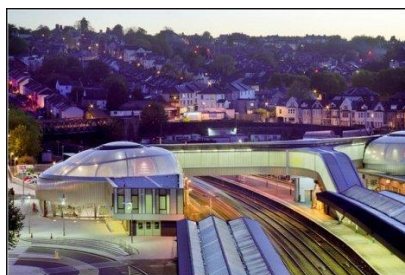
Сан-Франциско қаласында (АҚШ) Теміржол вокзалы қаланың орталығында орналасқан. Бұл көлік тұрғысынан өте ыңғайлы, бірақ қалалық кеңістікті пайдалану тұрғысынан өте тиімді емес. Бірақ 2014 жылы бәрі өзгереді. Жоқ, вокзал сол жерде қалады, бірақ ол ғимараттың төбесінде орналасқан саябақ безендірілетін көпфункционалды кешенге айналады. Сурет 2-ке назар аударыңыз [3].



Сурет 2 Сан Франциско теміржол вокзалы

3. Вокзал-Уэльс көпірі.

Темір жол уэльск қаласын екі тең бөлікке бөледі. Олардың қалада қатынас жасау үшін көпірлер де көп емес. Әсіресе темір жолмен осы елді мекенге келгендер қиын болды. Қаланың бір жағына шығуға болады. Бірақ Ньюпорттағы жаңа вокзал бұл мәселені шешті. Ол темір жол станциясының және қаланың екі бөлігін қосатын жаяу жүргіншілер көпірінің рөлін атқарады. Сурет 3-ке назар аударыңыз.



Сурет 3 Вокзал-Уэльс көпірі

Темір жол вокзалында өз пойызын күтуде болу-саяхаттың ең жағымды бөлігі емес. Бірақ туристер әлемдегі ең танымал теміржол вокзалдарында болған кезде бәрі өзгереді. Олардың арасында бірегей тарихи және архитектуралық көрікті жерлер бар, ал заманауи архитектураның жауһарлары деп санауға болатын вокзалдар бар. Бірегей көрініс және сәнді ішкі құрал-әйгілі вокзалдардың жалғыз ерекшелігі емес, олар туристерге көптеген өзекті қызметтерді ұсынады.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Развитие железнодорожных вокзалов. /Тематическая подборка/ РДЖВ 7/15 (427)-ТП / ОАО "Рос. ж. д.", Дорож. центр науч.-техн. информ. ; сост.: . – Иркутск : ДЦНТИ, 2010.
2. Абрамов, С. Б, Железнодорожные вокзалы как многопрофильные комплексы / // Железнодорожный транспорт. – 2008.
3. Васильев, Е. В. Архитектура железнодорожных вокзалов : / Е. В. Васильев. – М. : Стройиздат, 1967.