

УДК 725

Чобан О.Я.,  
Національний університет «Львівська політехніка»**АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РЕКОНСТРУКЦІЇ  
ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ  
ІСТОРИЧНИХ МІСТ**

*Розглядаються архітектурно-планувальні особливості реконструкції та модернізації залізничних вокзальних комплексів (ЗВК) історичних міст, які визначаються на основі нових технічних, естетичних, функціональних вимог. Також, важливим аспектом визначення методів реконструкції є розташування вокзального комплексу в системі міста.*

*Ключові слова – вокзальний комплекс, архітектурно-планувальна реконструкція, модернізація, історичне місто.*

**Вступ.** Дизайн вокзалів і прилеглих територій видозмінювались на протязі багатьох років в залежності від потреб навколишнього середовища і впливу нових технологій. З'являлись нові особливості в архітектурно-планувальній реконструкції та модернізації вокзальних комплексів. Необхідно було враховувати історичне минуле та майбутнє вокзального комплексу. З'являлись нові функції, які частково, або ж докорінно змінювали його структуру та зовнішній вигляд. Численні реконструкції характеризувалися локальністю поставлених завдань, відсутністю комплексного підходу до їх формування.

Важливим на даний момент є розуміння комплексу як складної структури, що гармонійно вливається в структуру міста, не порушуючи, при цьому, його історичної автентичності.

**Ціль дослідження.** Знайти особливості в архітектурно-планувальній реконструкції та модернізації залізничних вокзальних комплексів.

**Аналіз досліджень.** Тема реконструкції вокзальних комплексів залишається актуальною протягом багатьох років. Вокзали -не тільки споруди для переміщення людей і транспорту, вони являють собою стратегічні об'єкти на рівні держави. Тому потребують особливого підходу.

Дослідженню залізничних вокзалів присвячено чимало наукових праць: В. М. Батирєва, Н. Васильєва, В. Щетиніна, К. Херцєга. Г. Є. Голуб'єва, В. П. Дахно, І. Г. Явейна, Древаль І.В - в галузі архітектурного проектування залізничних вокзалів; Н. В.Правдіна, І. Е. Савченко, С. В. Земблінова - в галузі технологічних аспектів проектування транспортних вузлів [1].

На сучасному етапі, також, стають важливими питання організації архітектурного середовища та психологія сприйняття, праці - Р. Арнхейма, А. А. Барабанова, М. Г. Бархина, Е. Л. Беляевой, М. Вертхаймера, В. Л. Глазичева, Г. Гібсона, А. В. Іконникова, В. А. Колясникова, К. Лінча, А.В. Степанова, В. А. Філіна, В. Т. Шимко, З. Яргіної [2].

**Виклад основного матеріалу.** Основою планувального рішення модернізації ЗВК є функціональне зонування його території і розташування транспортних комунікацій. Сучасний ЗВК включає наступні функціональні зони: адміністративна; культурно-освітніх і видовищних підприємств; готельна; установ обслуговування, торгівлі; позаміського транспорту з зупинками міського транспорту і стоянками машин; зона технічного обслуговування та ін.[3].

Дослідження сучасного стану історичних ансамблів вокзальних комплексів показало, що з ними сталися достатньо сильні зміни, які призвели до порушення їх планувальної й об'ємно-просторової композиції. Порушення були викликані: знесенням історичної забудови, неправильним вибором місця розташування нових будинків і неправильним рішенням їх об'ємів. Це призвело до зміни розмірів і форми плану площі ансамблю, зміни характеру забудови і порушенню силуету, розірванню візуальних зв'язків між історичними домінуючими і фоновими будинками, порушенню значення домінанти в ансамблі і пластичної єдності фасадів нових та історичних будинків.

Для збереження композиції ансамблю і його окремих споруд їм необхідна функціональна реконструкція [4].

При рішенні об'ємно-планувальної реконструкції використовуються елементи існуючого природного та міського оточення, з включенням в прийняту архітектурну композицію історичних пам'яток або їхніх фрагментів. Гармонійне поєднання сучасного і старовинного дизайну при професійному підході може сприяти посиленню художньо-естетичної виразності архітектури [5].

Розміщення об'єктів вокзального комплексу доцільно приймати на основі просторового функціонального зонування, що включає в себе поняття зонування території і вертикального поверхового зонування [3].

При розташуванні ЗВК в історичному центрі міста, де є важливим збереження історико-культурної спадщини і історичного середовища, необхідний особливий підхід при реконструкції вокзальних комплексів. Важливо не загубити історичної автентичності та не втратити історичний масштаб середовища. Найкращим варіантом може бути реконструкція з використанням, здебільшого, „підземного простору“. В підземному рівні можна розташовувати різноманітні функціональні зони. Здебільшого, його

використовують для різних транспортних функцій: розв'язок і магістралей міського транспорту, стоянок автотранспорту, дорожнього господарства залізничних станцій, залізничних ліній і ліній міського рейкового транспорту. Також, він використовується для розміщення технічних і обслуговуючих приміщень, інженерних комунікацій.

Окрім цього, відкриваються великі можливості для бізнесу і торгівлі. В сучасних вокзалах в підземних рівнях розміщують супермаркети, кінотеатри, торговельні та розважальні комплекси. Яскравим прикладом може бути центральний вокзал Гановера. Це великий залізничний вузол на перехресті двох магістралей Берлін - Амстердам і Гамбург - Мюнхен. Пропускна здатність вокзалу сягає 250 тис пасажирів на день, разом з відвідувачами торговельного комплексу, розташованого в будівлі вокзалу.

При наявності невикористовуваних або частково використовуваних території, можна застосувати реконструкцію і модернізації ЗВК в наземному рівні. Таким чином, використовуються території привокзальної площі та території вздовж залізничних колій.

Цей спосіб широко застосовується і в Україні (Львівський, Київський (рис.1), Харківський вокзал). В цьому є ряд причин, одна із них – це розташування вокзалу на периферії міста. Також, під час другої світової війни було зруйновано багато вокзальних комплексів. На їх місці збудували нові, проте залишилось багато недоцільно використовуваних територій.

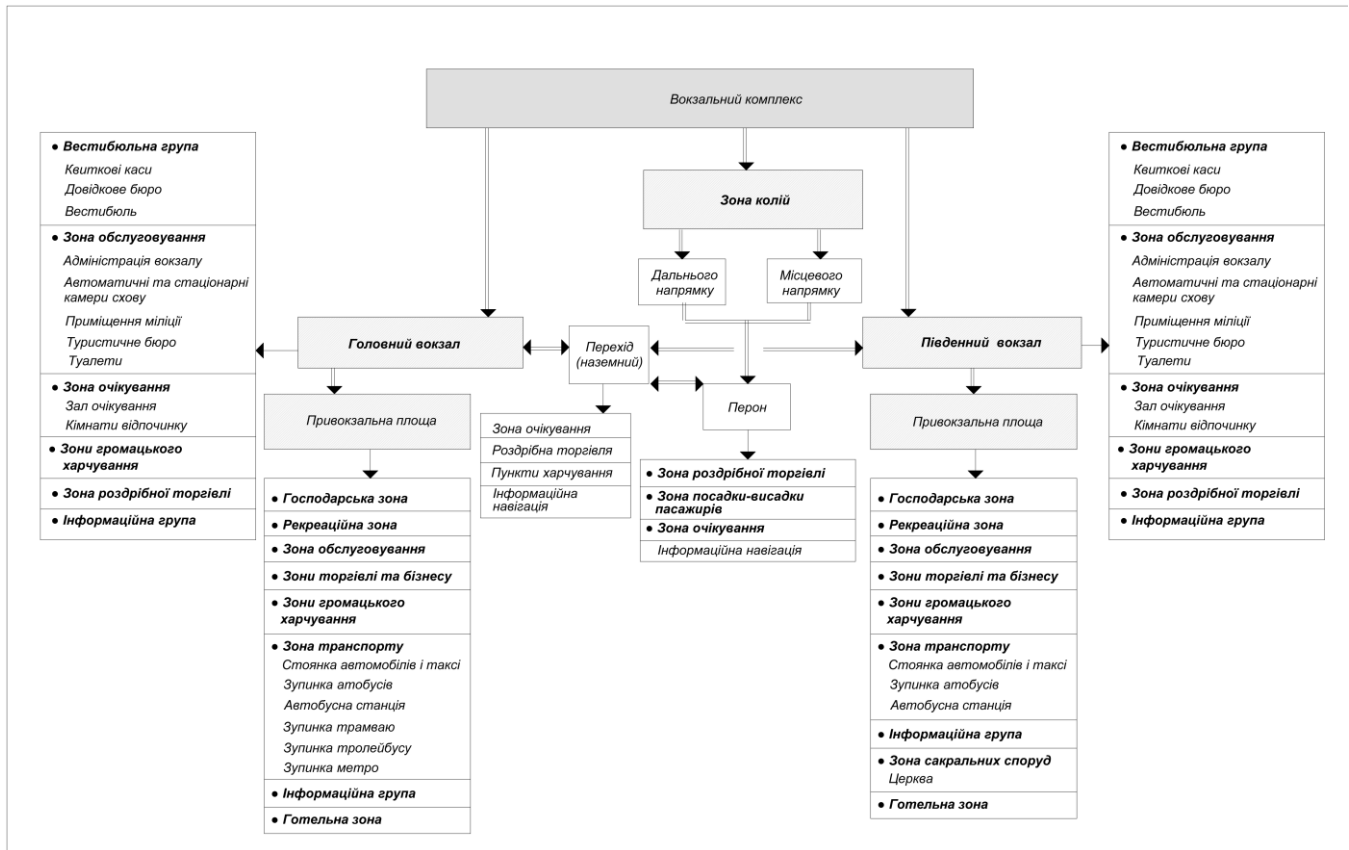
Третім перспективним напрямком є реконструкція з використанням, переважно, наземного простору. Там, як і в попередньому варіанті, використовуються території привокзальної площі та території вздовж залізничних колій, а також території над залізничними коліями та спорудами вокзального комплексу.

Використання двох або більше видів простору необхідно при реконструкції великих вокзальних комплексів. Це дозволяє більш широко та ефективно забезпечити їм усі необхідні функції.

Сучасні вокзальні комплекси подібні на футуристичні творіння. Вони вливаються в структуру міста, охоплюючи всі можливі простори. Стають одним цілим з містом та відкривають для нього нові можливості. Уявлення про такі великі урбанізовані транспортні комплекси дають: проект реконструкції центрального залізничного вокзалу в Штутгарті (арх. Ungenhoven Overdiek & Partner, проект 1997 р., реалізація 2013 р.) [6], в Антверпені (рис. 2) (реконструкція 2007- го року) [7].

На головному вокзалі Гановера кожен вагон стає завжди у визначеному місці і людина може без проблем, завчасно, орієнтуючись по інформаційних

щитах, знайти місце зупинки свого вагона. І не виникає потреби, як в Україні,



поспішати та, гублячись серед людей, шукати свій вагон.

Рис.1. Схема функціональних зв'язків вокзального комплексу в місті Києві, Україна.

На вокзалі існує два типи пасажирів – пасажирів, що прибувають та ті, що відбувають. Від цього і відштовхуються при проектуванні та реконструкції вокзальних комплексів.

Важливим є врахування часу, який витрачає пасажир на різного роду операції, довжини пішохідного шляху від пунктів зупинок міського чи масового транспорту, автостоянок до місця у вагоні потяга. При цьому треба надати належну увагу безпеці пасажирів при пересуванні в межах вокзального комплексу.

Об'ємна реконструкція передбачає пошук оптимального архітектурно-планувального рішення для історичного вокзального комплексу з урахуванням до нього сучасних вимог [8].

В Європі більшість залізничних станцій призначено для посадки-висадки пасажирів. На відміну від України, поїзди їдять часто та за графіком. На Європейських вокзалах рідко можна побачити зали очікування, вони їм, просто, не потрібні. Здебільшого вони зустрічаються в Східній і Південній Європі. А в невеликих станціях, взагалі, не буде нічого окрім білетної каси [8].

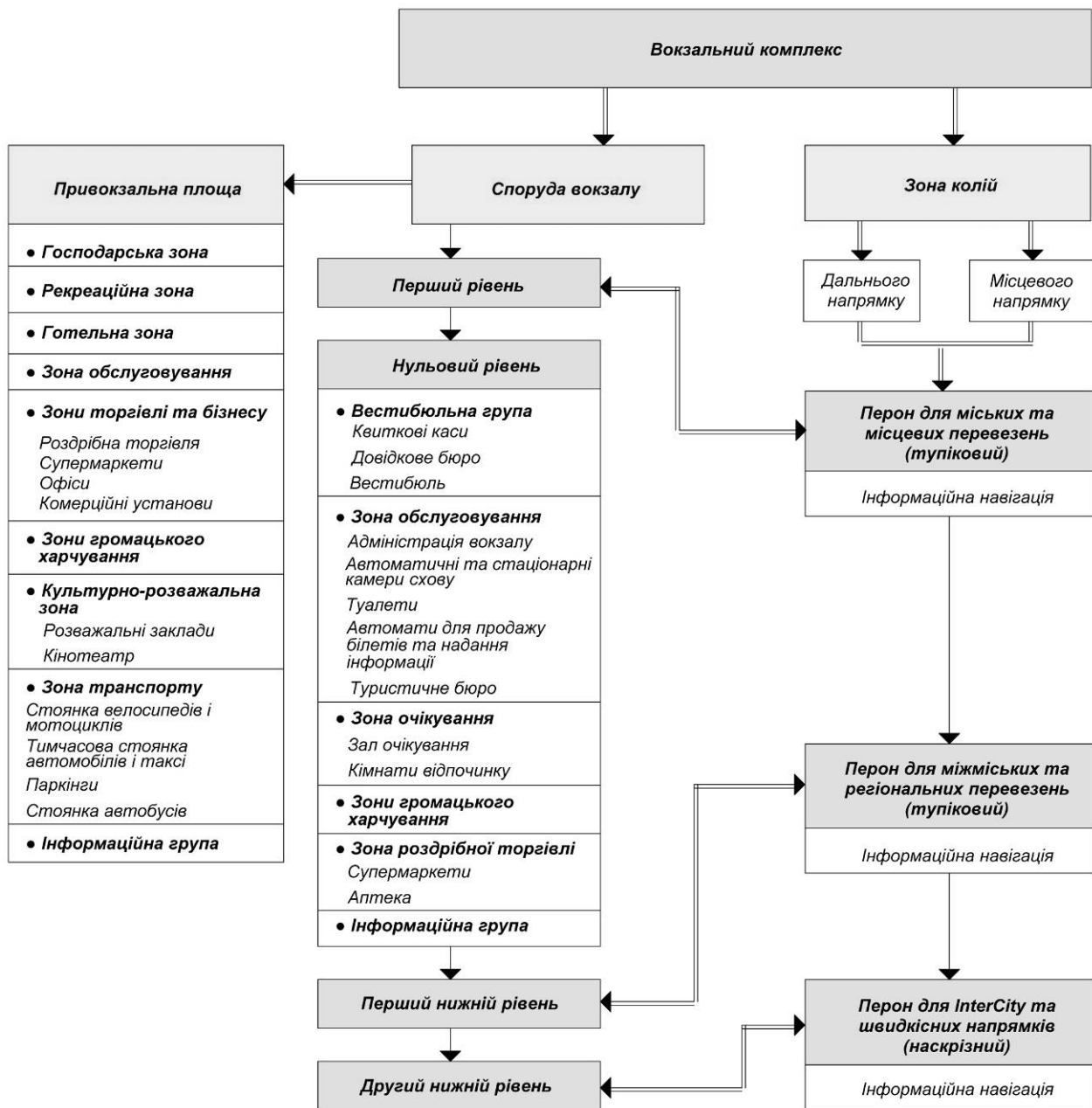


Рис.2. Схема функціональних зв'язків вокзального комплексу Антверпен-Цетральний, Бельгія.

Аналізуючи сучасні методи та способи реконструкції і модернізації історичних споруд ЗВК можна вивести три шляхи їх подальшого розвитку:

- зберігання вокзалу в тому вигляді, в якому він дійшов до нашого часу, тобто не виконуючи ніяких робіт із його добудування або перебудови, лише модернізацію;

- виконання реставраційних робіт окремих фрагментів вокзалу або всього вокзального комплексу в цілому із відновленням його втрачених окремих елементів або повного відтворення початкового вигляду будинку вокзалу;

- активного введення нових елементів у конструктивну й об'ємно-просторову композицію історичного комплексу вокзалу [4].

**Висновок.** В статті були висвітлені особливості архітектурної модернізації та реконструкції ЗВК в історичному місті.

На сучасному етапі реконструкція здійснюється на основі багатофункціонального просторового зонування. Це може бути вертикальне або горизонтальне планування.

Є декілька способів використання простору: наземне, підземне, надземне та змішане. Ці способи дозволяють більш широко оперувати простором, який відведений історичним середовищем міста. Завдяки цьому ми можемо зберегти історичний масштаб і вид міста, при тому, забезпечивши всі необхідні функції.

Модернізація може здійснюватись шляхом збагачення елементів структури ансамблю за рахунок нових елементів благоустрою, розвитку горизонтальних зв'язків, введенню нових елементів вертикальних зв'язків, забезпеченням новими системами інформаційної навігації, створенням зручності та комфорту пасажирів з обмеженими можливостями. Вона, також, передбачає косметичне відновлення первинного вигляду історичної споруди або окремих її елементів.

### Література

1. Древаль И.В. Эволюция вокзальных комплексов как структурно-функциональных элементов города. Вісник ДНАБА "Проблеми архітектури і містобудування", 2008, - 6(74);
2. Осиченко Г.О. Вдосконалення композиційної структури архітектурного середовища історичного міста. Вісник ХДАДМ № 6/ 2008;
3. Мурунов А.Ю. Принципы архитектурной модернизации железнодорожных вокзальных комплексов на современном этапе (для крупных и крупнейших городов). Диссертация на соискание ученой степени кандидата архитектуры. Нижний Новгород 2005;
4. Лещенко Н.А. Принципы реконструкції архітектурних споруд історичних ансамблів малих міст Західної України. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури. Київ 2000;

5. Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов - филиала ОАО "РЖД" до 2015 года\* (утв. ОАО "РЖД" 17 сентября 2008 г. N 15098);
6. Davey, P. In the public eye. P. Davey, The Architecture Review.-2003.- №5. p. 66-69;
7. Железные дороги мира- 2008, № 10, ст. 48-54., ст.52-54;
8. Мироненко В., Борзов О. Градо-экологический анализ вокзальных комплексов (на примере развитых стран Европы). Харків, Випуск 1, 2, 3 /2008.

### **Аннотация**

В работе рассматриваются архитектурно-планировочные особенности реконструкции и модернизации железнодорожных вокзальных комплексов исторических городов, которые определяются на основе новых технических, эстетических, функциональных требований. Также, важным аспектом определения методов реконструкции является расположение вокзального комплекса в системе города.

### **Summary**

It has been considered architectural and planning features of reconstruction and modernization of railway station complexes historic towns. Determined on the basis of new technical, aesthetic and functional requirements. Also, an important aspect of the definition of reconstruction methods is the location of the railway station in the city.