

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ВОКЗАЛЬНИЙ КОМПЛЕКС ЯК ЧИННИК МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ КРУПНОГО МІСТА (на прикладі м. Львова)

Розглянуті актуальні проблеми модернізації та розвитку залізничних вокзальних комплексів в структурі значних і найзначніших міст, обумовлені трансформацією сучасних транспортних систем в епоху глобалізації. Виявлено основні напрямки і тенденції їх функціонально-планувальної організації як домінуючих вузлів планувального каркасу міста та чинника містобудівного розвитку і реконструкції прилеглих територій. Аналізуються перспективи і задачі розвитку м. Львова як міжнародного транспортного вузла європейського значення.

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор, транспортний вузол, залізничний вокзальний комплекс, привокзальні території.

В епоху глобалізації світова транспортна система переживає процес радикальних змін, пов'язаних з формуванням мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), що поєднують найзначніші міста різних країн на європейському та інших континентах. Зміст транспортного коридору передбачає використання на визначеному напрямку декількох видів транспорту з метою забезпечення та ефективної організації потужних обсягів пасажирських і вантажних перевезень у мінімальні терміни. Це потребує як модернізації існуючої так і будівництва нової сучасної транспортної інфраструктури: швидкісних шляхів сполучення (автострад, залізничних колій), транспортних і транспортно-складських комплексів (автомобільних і залізничних вокзалів з розгалуженою системою громадського обслуговування, водних і повітряних портів, логістичних об'єктів різного рангу і спрямування тощо).

Згідно з ратифікованими Україною міжнародними угодами по інтеграції транспортної системи держави в європейську мережу транспортних коридорів, територією Львівської області повинні пройти два міжнародні транспортні коридори: III Пан'європейський ("Via Regia" на відрізку Берлін – Дрезден - Вроцлав - Львів - Київ) і V Критський (Трієст - Любляна - Будапешт - Братислава - Львів) [1,2].

"Via Regia" ("Королівський шлях") - історична торгова артерія, яка протягом століть виконувала функцію загальноєвропейської магістралі

великого господарського, культурного, політичного та мілітарного значення. На теперішній час йому також відводиться ключова роль як центральної планувальної осі «схід – захід» і найважливішому транспортному зв'язку між найбільш розвиненими господарськими центрами ЄС та Україною. Це відрізняє Via Regia від інших Пан'європейських транспортних коридорів і надає йому особливого стратегічного значення для економічної та культурної інтеграції нашої держави до Європейського Союзу[3].



Рис. 1 Ареал проходження міжнародного транспортного коридору "Via Regia"

Для максимального використання шансів і переваг, які дає розвиток третього транспортного коридору необхідно провести комплекс заходів, спрямованих на вдосконалення транспортної доступності в межах всієї зони його впливу. По-перше, здійснити розбудову інтегральних та врівноважених транспортних систем, сформованих наступними елементами: мережею швидкісних автострад, швидкісними залізничними коліями з сервісною інфраструктурою, ефективно організованим між логістичними центрами залізничним вантажним транспортом, скорегованими з автомобільними і залізничними комунікаціями зв'язками з аеропортами.

По-друге, вздовж міжнародного транспортного коридору Via Regia в пунктах стику з європейськими планувальними осями «північ-південь» знаходиться десять вузлових міст європейського значення – Київ, Львів, Жешув, Краків, Катовіце, Вроцлав, Дрезден, Лейпциг, Берлін та Ерфурт, які особливо важливі для забезпечення транспортної доступності в зоні проходження та впливу транспортного коридору. Для перетворення цієї зони у простір динамічного господарського розвитку вузлові міста та

метрополітенські ареали на його шляху повинні розвиватись не тільки як фокуси соціально-економічного поступу, але і як центри зв'язку з іншими МТК та сусідніми регіонами. Перетворення їх у потужні інтегровані транспортні вузли європейського рівня - «ворота» до коридору, потребує у цих містах відповідної розбудови інфраструктури зовнішнього транспорту, яка зробить можливою і забезпечить інтенсивний обмін пасажиропотоками, товарами, фінансами.

У першій фазі реалізації означених заходів до 2015 року передбачалось: будівництво швидкісної автостради між Берліном, Ерфуртом, Дрезденом, Вроцлавом і Львовом; розбудова вздовж коридору залізничних колій із швидкістю сполучення 160 км за годину, оскільки залізничні зв'язки відіграють визначальну роль у транспортуванні великих обсягів пасажироперевезень і товарів. Одночасно планувалось створення відрізка залізничної колії європейського стандарту 1435 мм (4 фути 8½ дюймів) від Перемишля (Польща) до Львова. Хоча на польсько-українському кордоні в пункті пропуску Медика-Мостиська працює система автоматичного розширення – звуження колісних пар, це однак істотно сповільнює залізничне сполучення між Львовом та Європою. В подальшій часовій перспективі до 2030 року ця залізнична колія повинна була бути доведена до класу європейської траси високої швидкості рівно і більше 250 км за годину[3, 4].

У Львові проектами адаптації дорожньо-транспортної інфраструктури міста до *Via Regia* також передбачалось підведення вузької залізничної колії до головного залізничного вокзалу, побудова поруч з головним вокзалом нового міжнародного пасажирського терміналу із залученням прилеглих територій для формування об'єктів громадського обслуговування та офісних центрів, поєднання модернізованого вокзального комплексу із модернізованим львівським аеропортом та лініями громадського пасажирського транспорту міста [4,5].

Якщо на території країн ЄС - Німеччини і Польщі стратегічні проекти по розбудові транспортної інфраструктури вздовж третього транспортного коридору переведені в площину активних практичних реалізацій, то з українського боку - на Львівщині, склалась неоднозначна ситуація. Профільними інституціями, зокрема Інститутом «Західдіпрошлях» розроблені проекти трасування концесійної швидкісної автодороги Львів – Краковець з північним обводом навколо міста Львова та євроколії Львів - Мостиська; проведений архітектурно-містобудівний конкурс на проект транспортно-пересадкового вузла зовнішнього транспорту Вокзал-Львів, у якому прийняли участь провідні проектні організації міста; львівський «Містопроект» розробив концепцію комплексної реконструкції привокзальної території на земельній

ділянці 18,9 га під створення багатофункціонального вокзального комплексу з двома готелями в складі торгово-розважального центру, багаторівневими автомобільними стоянками на 3,5 тис. місць та необхідними транспортними розв'язками; проведений міжнародний архітектурний конкурс на концепцію - ідею розвитку залізничного вокзального комплексу у Львові між викладачами та студентами Інституту Архітектури Львівської політехніки та Віденського Технічного університету [6].

Ряд цих проектних пропозицій планувалось здійснити до проведення у Львові ігор Чемпіонату Європи з футболу у 2012 році. Однак економічна криза, а пізніше складна військово-політична ситуація в країні стали на перешкоді їх реалізації, хоча не знімають актуальності втілення цих стратегічних проектів в життя.

Відповідно, на кафедрі Містобудування НУ «Львівська політехніка» в ході магістерського дипломного проектування періодично розробляються проектні пропозиції по адаптації транспортної інфраструктури міста до третього транспортного коридору, зокрема це стосується розвитку залізничного вокзального комплексу.

Починаючи з 90-х років ХХ століття залізничні вокзали у великих європейських містах переживають справжній ренесанс, обумовлений активізацією інтеграційних процесів в Європі і модернізацією та розбудовою залізничних колій високих швидкостей (для традиційних пасажирських потягів – 160 км за годину, швидкісних пасажирських потягів – 200 і більше км за годину, вантажних потягів – 120 км за годину).

Процеси модернізації та будівництва нових сучасних вокзальних комплексів стимульовані відповідними державними програмами та фінансуванням, в тому числі і фінансуванням Європейського Союзу [7].

Так в 1992 році урядом Австрії була запланована модернізація 20 найбільших залізничних вокзалів в головних містах країни. Першою чергою модернізації охоплювались залізничні вокзали в містах Грац, Лінц, Інсбрук, другою – Віденський головний вокзал і головний вокзал у Зальцбургу. Але найважливішою реалізацією, яка розпочалась у 2007 році, повинна була стати перебудова центрального залізничного вокзалу у Відні, що мала на меті перетворити столицю Австрії з кінцевої станції у важливий транспортний вузол європейської комунікаційної мережі.

Швейцарська державна програма Rail City спрямована на те, щоб надати залізничним вокзалам як центральним планувальним вузлам провідних міст нового характеру. На розбудову і модернізацію семи найбільших вокзальних комплексів урядом країни інвестовано понад 500 млн. євро.

Величезний розмах отримали німецькі державні програми перебудови залізничних вокзалів, зокрема у Штутгарті, Мюнхені, Франкфурті, Берліні.

Як системна реалізація, стимульована державною програмою, є нещодавно здійснені у Нідерландах проекти перебудови шести стратегічних вокзалів в головних містах країни. Програма передбачала модернізацію та повну урбаністичну перебудову привокзальних територій в Амстердамі, Роттердамі, Гаазі, Бреді, Арнемі та Утрехті і перетворення їх в атрактивні публічні простори.

Європейська практика модернізації та будівництва сучасних вокзальних комплексів демонструє різні підходи до їх функціонально-просторової організації. Наприклад, у Швейцарії та Нідерландах це переважно транспортні комплекси. Але у більшості країн Європи залізничні вокзали перетворюються у багатофункціональні містобудівні об'єкти з розвинутою інфраструктурою громадського обслуговування. Надзвичайно висока вартість реалізації та експлуатації таких об'єктів обумовила пошук різних джерел фінансування, в тому числі з залученням значних приватних інвестицій, що супроводжувалось їх комерціалізацією.

Так у Мюнхені проектом багатофункційного інтегрального вокзального комплексу охоплено близько 100 га території. Це грандіозний публічний простір, сформований великими громадськими закладами різного призначення з розвинутою системою озеленених територій загального користування - зеленим бульваром довжиною 3 км, шириною 160 м, загальною площею 20 га, що перетинає цю урбаністичну структуру. Новий Віденський залізничний вокзал (BahnhofCity), будівництво якого розпочато у 2007 року і триватиме включно до 2015 року - ціла міська ділянка, що включає потужний транспортно-пересадковий вузол, куди сходяться швидкісні залізничні колії, лінії метрополітену, автобусні і трамвайні маршрути громадського пасажирського транспорту міста, а також торговий центр, офісно-діловий центр, житлові квартали із парковою зоною.

Але і в першому і в другому випадках модернізація і будівництво сучасних вокзальних комплексів супроводжується реструктуризацією прилеглих територій і стає поштовхом для їх подальшого урбаністичного розвитку. Важливо також, що до цього процесу залучаються видатні світові архітектори, що забезпечує високу якість архітектури і публічних просторів, завдяки чому привокзальні території перетворюються у візитівки міст та стають важливим елементом міського маркетингу (рис 2-5).

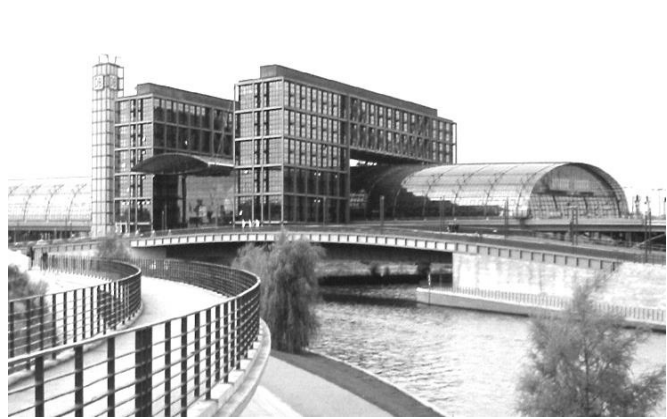
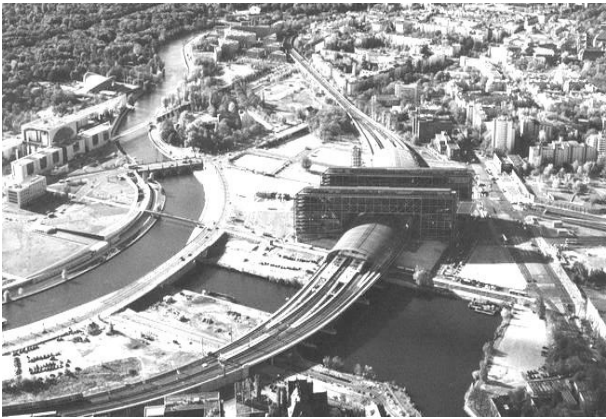


Рис. 2 Центральний залізничний вокзальний комплекс м. Берлін, Німеччина, архітектурне бюро Майнхарда фон Геркана

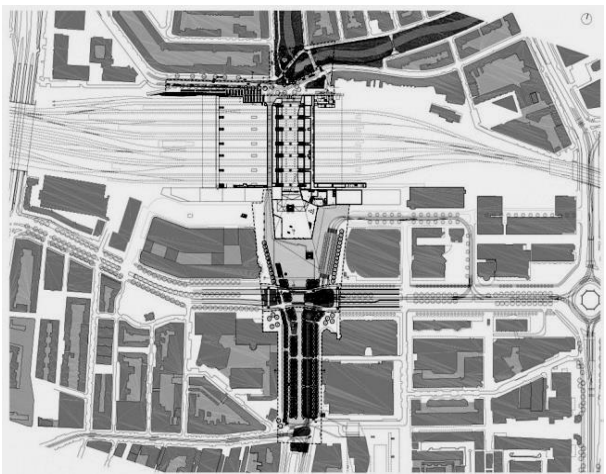


Рис. 3 Центральний залізничний вокзальний комплекс м. Роттердам, Нідерланди, архітектурне бюро Team CS, а також West 8, Benthem Crouwel і MVSA.

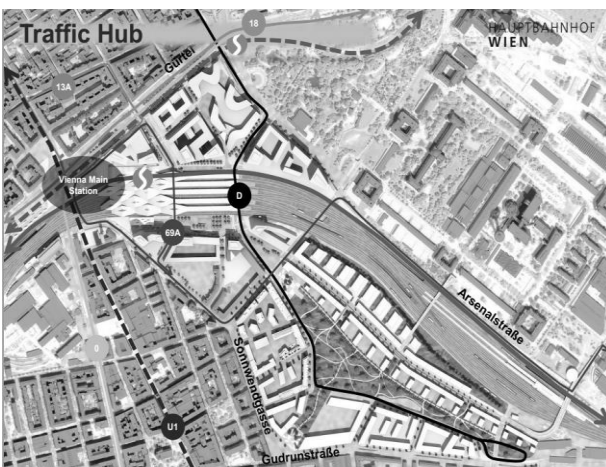


Рис. 4 Центральний залізничний вокзальний комплекс м. Відень Австрія, архітектурні бюро Алберта Віммера та Ернеста Гофмана

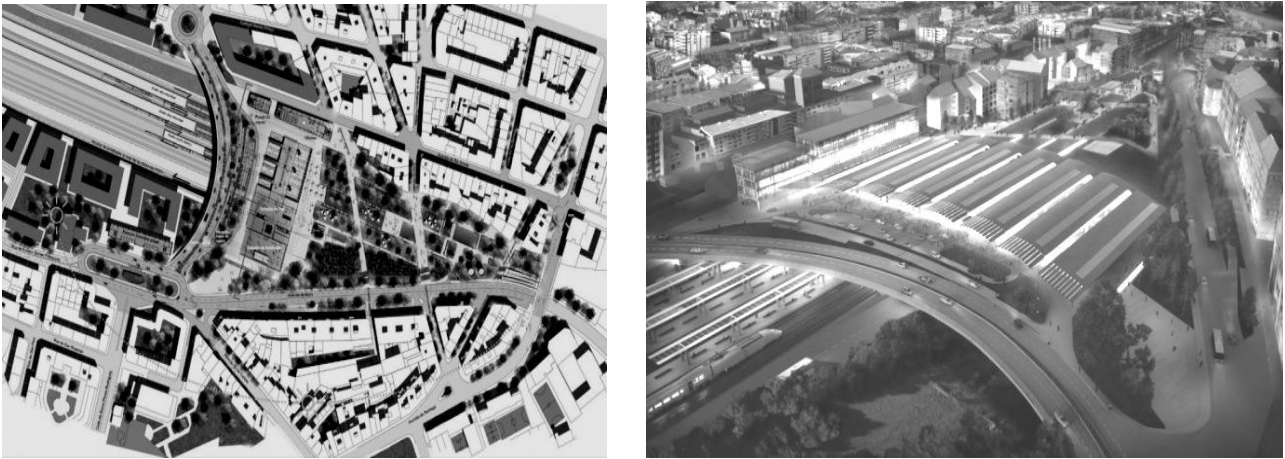


Рис. 5 Центральний залізничний вокзальний комплекс м. Оранса, Іспанія, архітектурне бюро Нормана Фостера

В другій половині XIX ст. проведення залізничних сполучень до Львова перетворило його у європейське місто і стало поштовхом для подальшого урбаністичного розвитку. Збудований у 1904 р. у північно-західній околиці міста залізничний вокзал вважався одним із кращих в Європі [9].

На теперішній час вокзал опинився в середмісті на межі історичного ареалу, а стара залізнична колія стала бар'єром для розширення загальноміського центру у північному напрямку. Генеральним планом розвитку Львова до 2025 року передбачено винесення залізничного транзиту із центральної частини за межі забудованої території міста, а львівським "Містопроектом" опрацьовуються можливі варіанти нового трасування цієї залізничної вітки.

Вигідне розташування історично сформованих вокзальних комплексів в центральних частинах великих міст залишається однією із головних причин їхнього збереження для подальшого розвитку і розширення. Однак, архітектурно-містобудівна ситуація, що на даний час склалась навколо центрального залізничного вокзалу Львова, демонструє суттєві просторові обмеження для його радикальної модернізації і перетворення у сучасний висототехнологічний багатофункціональний вузол зовнішнього транспорту для забезпечення перспективних потреб міста у здійсненні обслуговування міжнародних сполучень. В умовах високощільної компактної забудови львівського середмістя складно вирішуються проблеми надмірної концентрації транспортних засобів і людських мас та включення нових функцій із обслуговування пасажирів і міського населення до складу вокзального комплексу, організації багаторівневого руху людських потоків і транспорту, облаштування багатоярусних автомобільних стоянок, забезпечення громадським пасажирським транспортом зручного швидкісного зв'язку

вокзалу з іншими об'єктами зовнішнього транспорту міста (аеропортом, автостанціями) тощо.

В цьому контексті цікавим і корисним є французький досвід проектування і будівництва міжнародного вокзального комплексу в місті Лілль для обслуговування високошвидкісної залізничної мережі між Брюсселем, Парижем і Лондоном [10]. Коли, після відкриття тунелю під Ламаншем виявилось, що головний залізничний вокзал Лілля є замалим для обслуговування міжнародних швидкісних потягів, його повністю переорієнтували на обслуговування регіонального руху, а для далеких сполучень на колишніх територіях спеціального призначення збудували новий залізничний комплекс Лілль-Європа, що в свою чергу стало імпульсом для формування і розвитку цілої нової ділянки міста. На території 70 га постала футуристична урбаністична структура, де поруч із міжнародним залізничним терміналом та висотним адміністративним будинком над ним розмістились торговий центр, концертний і виставковий зали, конференцзали, готелі, житлові будинки, парк площею 10 га. Рішення використати новий міжнародний залізничний вокзал в якості бази для розвитку кластера сфери послуг, торгівлі та дозвілля мало на меті посприяти соціально-економічному розвитку міста в цілому (рис.6).

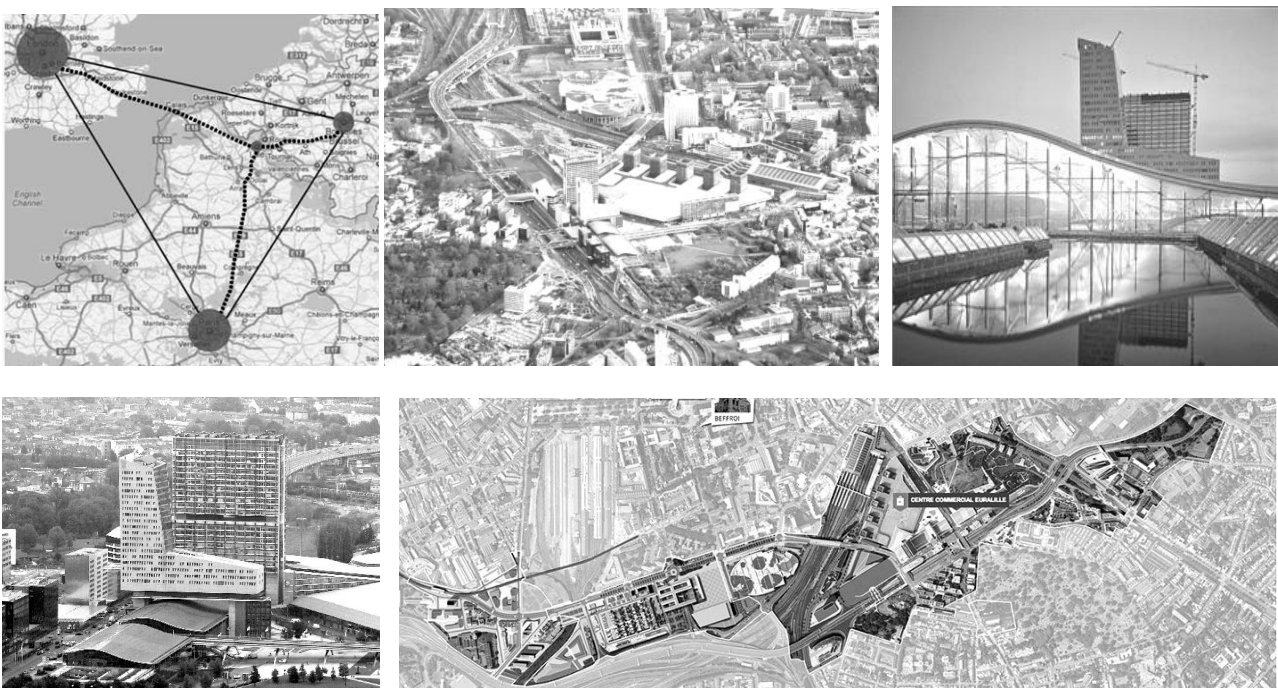


Рис. 6. Міжнародний залізничний вокзальний комплекс Лілль-Європа, Франція, архітектори Жан Новель, Крістіан Портзампарк і Рем Кулхас

Як альтернативу до вже існуючих проектів модернізації головного залізничного вокзалу і реконструкції привокзальної площі у Львові на кафедрі "Містобудування" НУ "Львівська політехніка" в процесі магістерської

дипломної роботи опрацьована пропозиція по переорієнтації історичного вокзального комплексу на обслуговування державних та регіональних сполучень, а новий міжнародний залізничний вокзал пропонується сформувати на іншій території. Для цього обрана ділянка в західному районі міста в межах вулиці Північної та об'їзної кільцевої магістралі на поствиробничих територіях.

Земельна ділянка для будівництва нового залізничного вокзалу обиралась з врахуванням трасування комунікаційних складових третього транспортного коридору та положень чинного генерального плану розвитку Львова, передусім щодо розбудови вулично-дорожньої мережі і транспортної інфраструктури міста. Її планувальними перевагами є:

- велика площа і відповідно значний просторовий ресурс, що уможливорює формування багатофункційного інтегрованого пасажиро-вантажного комплексу міжнародних перевезень;

- наявність на колишніх поствиробничих територіях розвиненої інженерно-технічної інфраструктури;

- значний відсоток ділянок, які є комунальною власністю, що спрощує їх використання під будівництво стратегічних міських об'єктів;

- транспортна доступність, а саме близькість існуючих і проєктованих магістральних комунікацій міста, кільцевої об'їзної магістралі та її проєктованого транспортного розв'язку з концесійною транспортною автодорогою Львів - Краковець, близькість і добре транспортне сполучення з аеропортом та автостанціями.

Слід також зауважити, що формування на цій території такого важливого об'єкту стане поштовхом для регенерації і урбаністичного розвитку великої ділянки міста, що на даний час перебуває в стані стагнації та занепаду.

Проектні пропозиції містобудівного освоєння обраної території та архітектурно-планувальні рішення міжнародного пасажирського залізничного вокзалу представлені на рис. 7.

Інфраструктура зовнішнього транспорту Львова, як вузла на перетині міжнародних транспортних коридорів повинна формуватись у відповідності з найсучаснішими технологічними вимогами і світовими стандартами організації обслуговування транспортних перевезень. Це потребує творчого пошуку і можливо відмови від традиційних уявлень і підходів до вирішення поставленого завдання - піднесення міста до рангу комунікаційного вузла європейського значення.

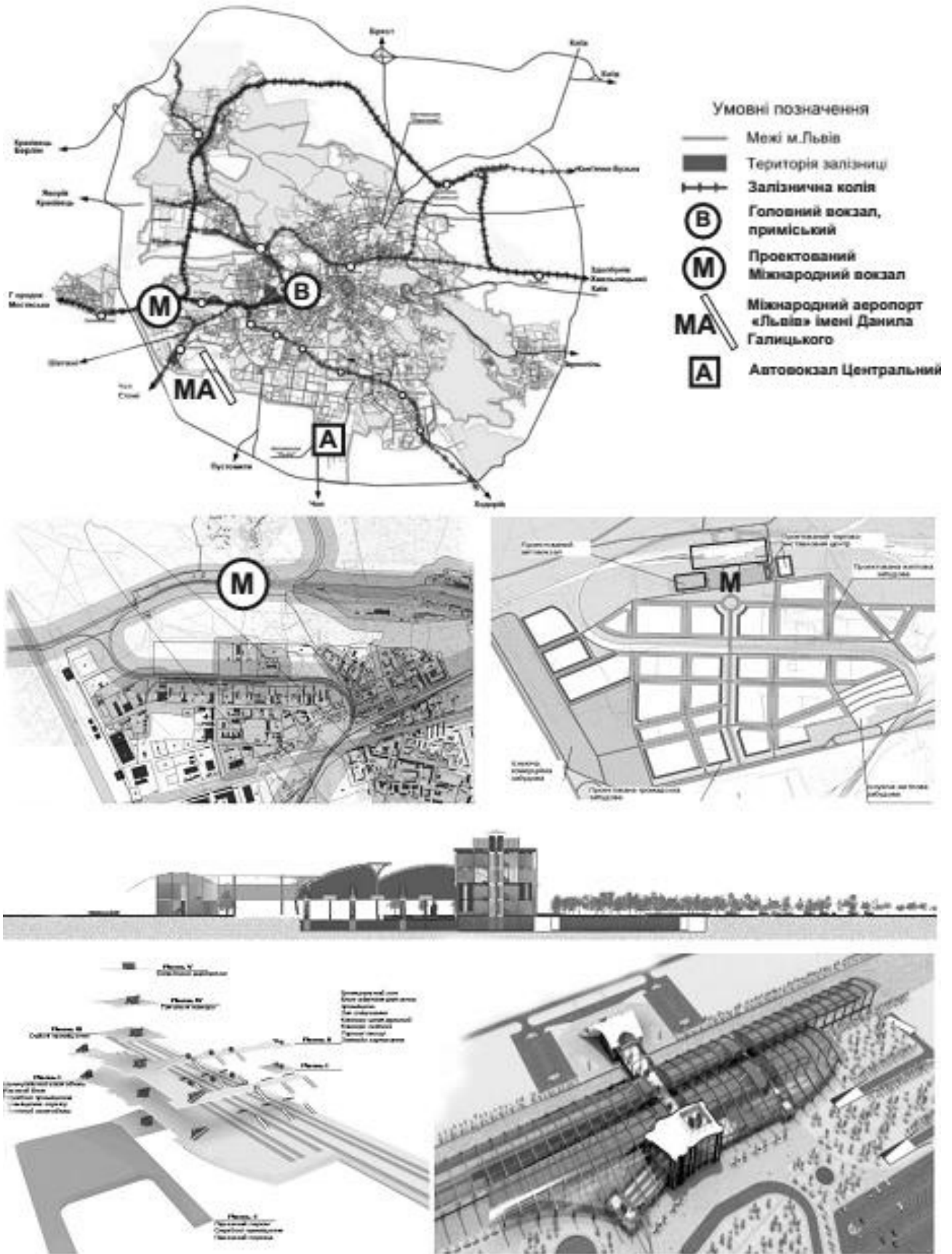


Рис. 7 Міжнародний залізничний вокзальний комплекс у Львові (Магістерський дипломний проект, ст. Канцур С., керівник доц. Мазур Т.)

ВИСНОВКИ.

Кінець ХХ-го - початок ХХІ ст. став поворотним моментом у розвитку інфраструктури залізничного транспорту. Через поширення високошвидкісного руху в Європі та процеси приватизації раніше державних залізничних підприємств, залізничні вокзали отримують нову якість. На теперішній час це не просто транспортний вузол, де пасажери виходять або сідають у потяги. Вони стають місцями, в яких працюють, займаються бізнесом, торгують, зустрічаються, відпочивають. Функція вокзалу стала частиною значно більшої урбаністичної структури, де вона залишається провідною, але не єдиною.

Виразно спостерігається тенденція до формування багатофункційних інтегрованих вокзальних комплексів, які перетворюються у великі транспортно-суспільні містобудівні утворення, стають невід'ємною органічною частиною всієї міської структури, стимулюючи, водночас, регенерацію і розвиток прилеглих територій.

Проектування і будівництво таких об'єктів є предметом державних програм розвитку залізничної інфраструктури країн, до реалізації яких залучаються величезні інвестиції та висококваліфіковані архітектори через участь в архітектурно-містобудівних конкурсах. Тільки на такій основі сучасний залізничний вокзальний комплекс може стати провідним планувальним вузлом та вагомим чинником урбаністичного розвитку крупного міста.

Список літератури:

1. Мережа міжнародних транспортних коридорів України/Міністерство інфраструктури України // <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>
2. Територіальне планування в Україні: європейські засади та національний досвід/ В.С.Куйбіда, Ю.М.Білоконь. – К.: Логос, 2009. – 108 с.
3. <http://www.edc-viaregia.eu/>- сайт ED-C III Via Regia - Strategy of spatial development
4. Що очікує Львів: євроколія, технополіс та розвиток авіасполучення // http://postpaper.com.ua/city/report/vesnyanyu_dilovyy_forum.html#.VhpRJfntlBc
5. Криворучко Ю.І., Русанова І.В., Король Є.І. Вплив III транс'європейського транспортного коридору VIA REGIA на просторовий розвиток території Львівщини // Вісн.Нац. ун-ту «Львів. політехніка». — 2008. — № 632 : Архітектура.-С. 169-173.
6. Русанова І.В., Шульга Г.М. Розвиток вокзального комплексу м. Львів від минулого до майбутнього // Вісн. Нац. ун-ту "Львів. політехніка". - 2010. - № 674. - С. 261-267
7. Daniel Zaluski Dworce na nowej drodze / Architektura-Murator 6/2006
8. Древаль И.В. Эволюция вокзальных комплексов как структурно-функциональных элементов города. Вісник ДОН НАБА «Проблеми архітектури і містобудування», 2008, – 6(74).
9. Демків, М.В., Чобан О.Я. Європейський досвід реконструкції та модернізації залізничних вокзальних комплексів великих міст / Вісник Національного університету "Львівська

політехніка". № 728. Архітектура: збірник наукових праць / Національний університет "Львівська політехніка". Львів : Вид-во "Львівська політехніка", 2012. С .138-143.

10. On High-Speed Rail, City Building, and a Visionary French Mayor: The Case of Lille
March 30, 2015 // <http://www.gmfus.org/blog/2015/03/30/high-speed-rail-city-building-and-visionary-french-mayor-case-lille>

Аннотация

Рассмотрены актуальные проблемы модернизации и развития железнодорожных вокзальных комплексов в структуре крупных и крупнейших городов, обусловленные трансформацией современных транспортных систем в эпоху глобализации. Выявлены основные направления и тенденции их функционально-планировочной организации как доминантных узлов планировочного каркаса города и фактора градостроительного развития и реконструкции прилегающих территорий. Анализируются перспективы и задачи развития. Львова как международного транспортного узла европейского значения.

Ключевые слова: международный транспортный коридор, транспортный узел, железнодорожный вокзальный комплекс, привокзальные территории.

Annotation

The article describes topical problems of modernization and development of railway station complexes influenced by the transport systems transformation in the age of globalization. It also emphasizes on the main of their functional and spatial organization as dominant hubs of the city and factors for urban development and reconstruction of the surrounding areas. Perspectives and tasks for the Lviv development as a transport hub of European importance are thoroughly analyzed in the material.

Key words: international transport corridor, transport hub, railway station complex, surrounding areas of railway station.