

О.Я. Чобан,

Національний університет “Львівська політехніка”,
кафедра реставрації та реконструкції архітектурних комплексів

ПРИНЦИПИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ТА РЕКОНСТРУКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ ІСТОРИЧНИХ МІСТ

© Чобан О.Я., 2013

Розглянено основні принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів (ЗВК) у межах історичного міста. У принципах враховано його історичні особливості, а також забезпечено композиційну цілісність міста загалом.

Ключові слова: вокзальний комплекс, принципи, модернізація, реконструкція, історичне місто.

It has been considered the the main principles of modernization and reconstruction of railway station complex in the historical city. In principles it is taken into account its historical features and is provided compositional integrity of the whole.

Key words: Railway station complex, principles, modernization, reconstruction, historic city.

Постановка проблеми

Сьогодні відбувається перехід від проектування окремих функціональних елементів містобудівних систем до містобудівних комплексів на основі інтеграції знань різних областей. З'являється необхідність забезпечити подальший розвиток залізничних вокзальних комплексів в умовах структурних змін транспортної мережі та зміни соціально-економічних умов [1].

Вивчення ЗВК показали, що на його території взаємодіють пасажиропотоки регіонального, внутрішньо-системного та міського рівнів. Тут перетинаються транспортні підсистеми міжнародного, загальнодержавного, регіонального та місцевого значення [2]. Тому виникають естетичні та функціональні проблеми. В історично сформованому комплексі складно проводити модернізацію та реконструкцію, не втративши історичної автентичності.

Отже, необхідно виробити нові принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів у межах історичного міста.

Аналіз досліджень

Досліджено залізничні вокзали у багатьох наукових працях: В. М. Батирева, Н. Васильєва, В. Щетиніна, К. Херцга, Г. Є. Голуб'єва, В. П. Дахно, І. Г. Явейна – в галузі архітектурного проектування залізничних вокзалів [1].

Ця тема стосується не тільки самої структури вокзального комплексу, а також усіх аспектів функціонування сучасного міста, в якому він розташований. Цій проблемі присвячені праці таких вчених, як: А. Є. Гутнова, О. Ш. Тер-Восканян, Н. М. Христюка, И.В. Древаль.

На сучасному етапі також стають важливими питання організації архітектурного середовища та психологія сприйняття, про що йдеться у працях Р. Арнхейма, А. А. Барабанова, М. Г. Бархина, Е. Л. Беляєвой, 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 [3].

Формулювання цілей статті

Виявити основні принципи модернізації та реконструкції ЗВК в історичному місті.

Виклад основного матеріалу дослідження

Особливістю реконструкції історичних міст, у яких сконцентрована велика кількість пам'яток архітектури та містобудування, є та обставина, що збереження художніх якостей забудови,

відродження гармонійності міського середовища, збереження історичного ландшафтного оточення стає головним завданням, що підпорядковує собі функціональні та конструктивно-технічні вимоги.

Пасивне збереження міського середовища суперечить самій історичній природі міста, яке завжди розвивається та оновлюється.

Крім фізичного розростання вокзальних комплексів, періодично відбувається їх внутрішня трансформація. Так, під час історичного розвитку міста та комплексу формується структура з різними за своєю терміною стійкістю функціональними ланками і композиційними елементами.

Принципи і цілі, методи і засоби, необхідні для збереження якостей історичних міст, сформульовані в “Міжнародній хартії про охорону історичних міст”, прийнятою ICOMOS (Міжнародною радою з питань пам’яток і визначних міст). У “Хартії” зазначено: “Щоб охорона історичних міст і кварталів була дійовою, вона мусить стати невід’ємною частиною єдиної політики економічного і соціального розвитку і враховуватись у територіальних і містобудівних планах на всіх рівнях” [4].

З часом багато з історичних пам’яток втратили свою початкову функцію і зараз використовуються не за призначенням. Це також сприяє їх подальшій руйнації і веде до порушення історичної функції ансамблю загалом. Історичним спорудам вокзалу та, ансамблю зокрема, потрібна функціональна реконструкція в межах оптимального напрямку розвитку самих міст.

Найповнішим рішенням виниклих до цього часу проблем зберігання і сучасного використання історичної спадщини є комплексна реконструкція окремих споруд у масштабі всього історичного центру. Процес реконструкції повинний йти від загального до окремого: від реконструкції всього ансамблю і його взаємозв’язку з іншою рядовою міською забудовою до рішення окремих будинків ансамблю й елементів цих будинків [5].

Вивчення закономірностей формування та розвитку ЗВК дає змогу сформулювати принципи їх моделювання в функціональному, структурному і композиційному аспектах. Уявлення вокзального комплексу як “перетину” декількох функціонально-просторових моделей різних містобудівних рівнів (регіонального, системи населених місць, міста, ділянки) дає можливість змодельовати взаємозв’язок і взаємовплив усіх елементів його підсистем [2].

Реконструювати вокзал необхідно з урахуванням планувальної структури населеного пункту та станції, на основі технологічного й архітектурно-містобудівного рішення щодо транспортного вузла, у якому, крім вокзалу, повинні бути комплексно розглянуті й такі технологічно пов’язані елементи: привокзальна площа; перон; службово-технічні й допоміжні будівлі та споруди залізничної станції, часто поєднані або заблоковані з пасажирськими будівлями вокзалів [10].

В основі вибору методів реконструкції елементів історичного міського середовища повинна бути його історична, культурна, архітектурна цінність [4]. За цим критерієм можна сформулювати принципи модернізації та реконструкції ЗВК. Їх умовно можна поділити на: принцип системності, принцип доповнення, принцип ієрархічності побудови композиції, принцип заміни функцій, принцип креативного підходу.

Принцип системності передбачає розгляд будь-якого об’єкта, процесу або явища як системи в усій повноті істотних внутрішніх і зовнішніх зв’язків [6].

Одним з найважливіших аспектів формування просторової композиції привокзальної ділянки та комплексу є організація просторових зв’язків, які ґрунтуються на функціональних взаємозв’язках. Так, функціональні зв’язки повинні виявлятися просторово, як на рівні композиції комплексу, так і на рівні міста загалом.

Об’ємно-просторова композиція комплексу формується, розвиваючись уздовж транспортних і пішохідних комунікацій, які стають її основними осями.

У структурі комплексу композиційно повинна виявлятися ієрархія зв’язків, домінуючі і другорядні напрямки.

Формування багатофункціональної структури ЗВК має сенс з погляду досягнення максимального рівня комфорту для пасажирів. У межах одного комплексу пасажир може отримати весь спектр послуг.

Адаптація історичних будівель охоплює й організацію функціонально-планувальних взаємозв’язків з навколишніми елементами ЗВК. Функціональне зонування комплексу має враховувати адаптацію історичних будівель у нових умовах.

Планувальна структура ЗВК пов'язується з історичними будівлями, які можуть належати до структури нових елементів і функціонувати як його придатки [7].

Принцип доповнення вказує, що описати систему з достатньою повнотою можна лише із зовнішнім доповненням. Це фундаментальний принцип, згідно з яким (у випадку, коли системі задано різне зовнішнє доповнення) система веде себе по-різному [6].

Під час модернізації пам'яток історико-культурної спадщини необхідно відмовитися від радикальної трансформації планувальної структури будинку, в цьому випадку скоріше повинна бути проведена реставрація або консервація. У цих випадках структура нових елементів комплексу повинна бути пов'язана з цими унікальними будівлями.

Крім того, і сучасна транспортна інфраструктура, що має великі фізичні розміри не дає можливість застосовувати тільки масштаб історичної забудови.

Композиція ЗВК повинна містити органічний перехід від масштабу історичного середовища до масштабу доміант сучасної забудови. Тож його межі будуть складатися з ділянок безпосередньо прилеглих до історичної забудови, дотриманих в її масштабі, і з ділянок сучасної забудови, які будуть безпосередньо примикати до інфраструктури.

Його планувальна структура, проходячи вздовж комунікацій, нарощує додаткові елементи, розвиваючись у просторі і часі. Так, об'ємно-просторова структура комплексу не може мати чіткого початку і кінця, розвиваючись уздовж магістралей і освоюючи простір над ними. Водночас у композиційному аспекті ЗВК повинен прагнути до певної завершеності архітектурної форми, особливо з найважливіших точок його сприйняття – вокзальної площі, основних сполучних міських магістралей [7].

Принцип ієрархічності побудови композиції полягає у закономірностях побудови композиції від загального до окремого, закономірностях відносин головних і другорядних елементів композиції, наявності декількох підпорядкованих рівнів композиції, характерних співвідношеннях акцентних і рядових елементів на кожному ієрархічному рівні. Кількість ієрархічних рівнів композиції ЗВК визначає складність і різноманітність містобудівної композиції навколо нього [8].

Структура композиції міста, як було вище сказано, характеризується ієрархічністю. Композиційна система нижнього рівня розглядається як елемент композиції наступного верхнього ієрархічного рівня. Композиція міста як система має принаймні три ієрархічних рівні: перший рівень, *макрорівень*, – це місто загалом; другий рівень, *мезорівень*, – це фрагмент міського середовища, тобто ЗВК; третій рівень, *мікрорівень*, – це функціональне наповнення вокзального комплексу [9, 3].

Принцип заміни функцій. Під час модернізації необхідно репланувати простори під новий зміст, враховуючи знесення існуючих споруд для розширення простору, пробивання прорізів для організації необхідних функціональних взаємозв'язків, зведення нових огорожувальних конструкцій для розмежування простору. Необхідно прагнути до створення по можливості гнучкої планувальної структури для зниження необхідності радикальних трансформацій під час подальшого розвитку ЗВК [7].

Цей принцип передбачає також повну заміну функцій вокзалу. В світовій практиці користується популярністю облаштування будівель ЗВК у виставкові комплекси, музеї тощо.

Поєднання сучасного дизайну з історично-цінними елементами споруди вокзалу має хороші перспективи зважаючи на функціональність та хороші естетичні якості.

Принцип креативного підходу. Кожен ЗВК має свої унікальні архітектурні, містобудівельні та технологічні особливості. На перший план також виходить економічний потенціал та екологічне майбутнє вокзального комплексу.

Вокзальний комплекс слугує воротами міста і відображає унікальність та “брендовість” міста загалом. Тому він потребує креативного підходу в реконструкції і модернізації.

З точки зору перспективи розвитку вокзальних комплексів історично сформованих міст треба розставити пріоритетні завдання поліпшення архітектурно-просторових якостей ЗВК та їх структурно-функціональних елементів.

Відношення ЗВК до транспортних територій та міжнародних транспортних коридорів стимулює розвиток вокзального комплексу та міста, стягуючи різні функціональні блоки в зону дії ЗВК, тим самим збільшується роль вокзального комплексу для міста [2].

Висновок

Важливим аспектом в реконструкції вокзального комплексу є його розташування в межах міста. Місто значною мірою диктує його форму та зміст.

Також необхідно визначитись з пріоритетними напрямками його розвитку. Сучасний вокзал може виконувати багато другорядних функцій, не пов'язаних з його головним призначенням. Окрім естетичного та функціонального пріоритетів, на перший план виходить економічна доцільність реконструкції чи модернізації вокзального комплексу.

Модернізація може передбачати забезпечення потреб користувачів ЗВК у сучасній, надійній та безпечній інфраструктурі, а також у якісному обслуговуванні. Вона торкається інформаційного забезпечення та інженерних комунікацій.

Враховуючи сучасні особливості розвитку ЗВК, виведено головні принципи модернізації та реконструкції вокзальних комплексів у межах історичного ареалу міста: принцип системності; принцип доповнення; принцип ієрархічності побудови композиції; принцип заміни функцій; принцип креативного підходу. Ці принципи дають можливість визначити ступінь реконструктивного втручання для їх подальшого використання в межах найсприятливішого і найперспективнішого напрямку розвитку історичних міст.

1. Древаль И.В. Эволюция вокзальных комплексов как структурно-функциональных элементов города. *Вісник ДОН НАБА "Проблеми архітектури і містобудування"*, 2008. – 6(74). 2. Швець Л.М. Принципи структурного моделювання вокзальних комплексів малих і середніх міст. *Проблеми архітектури і містобудування // Вісник Донбаської національної академії будівництва і архітектури*. – 2008. – Вип. 6(74). 3. Осиченко Г.О. Вдосконалення композиційної структури архітектурного середовища історичного міста // *Вісник ХДАДМ*. – № 6. – 2008. 4. Кодін В.О. Конспект лекцій з дисципліни "Основи реконструкції історичних міст" для студентів 5 курсу архітектурного напрямку 6.060102 "Архітектура". – Харків: ХНАМГ, 2008. – 64 с. 5. Леценко Н.А. Принципи реконструкції архітектурних споруд історичних ансамблів малих міст Західної України. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури. – К., 2000. 6. Дробенко Г.О., Брусак Р.П., Свірський Ю.І. Стратегічне планування розвитку територіальних громад. – Львів: СПОЛОМ, 2001. – 118 с. 7. 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. 8. Осиченко Г.О. Загальні принципи реконструкції композиційних структур історичних міст (на прикладі міст Центральної України) // *Вісник Нац. ун-ту "Львівська політехніка"*. Архітектура. – Львів, 2007. – № 585. 9. Яргина З.Н. Эстетика города. – М.: Стройиздат, 1991. – 365 с.: ил. 10. ВБН В 2.3-1-2008. Споруди транспорту. Проектування, будівництво та експлуатація будівель і службово-технічних споруд залізничного транспорту при швидкісному та високошвидкісному русі поїздів. – 2008. – 114 с.