

Аспірант **Рижик В. М.**Науковий керівник: канд. арх., доц. **Семикіна О. В.**Кафедра основ архітектури і архітектурного проектування  
Київський національний університет будівництва і архітектури

## ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ, ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ АВТОВОКЗАЛІВ

**Анотація.** У статті виявлено та описано передумови виникнення, формування та розвитку автовокзалів. Досліджено їх еволюцію розвитку на прикладі пасажирських транспортних будівель в Україні. Розглянуто історію появи автобуса як засобу сполучення.

**Ключові слова:** автобусна станція, автовокзал, транспортний пересадочний комплекс, передумови виникнення, формування, розвитку

**Постановка проблеми.** Дослідження передумов формування автовокзалів є важливою складовою для визначення принципів їх модернізації (для існуючих) та подальшого розвитку (для нового будівництва). Автобусні перевезення відіграють провідну роль у транспортному сполученні між населеними пунктами регіону, країни та між державами, а будівництво автовокзалів являється складовою розвитку транспортної інфраструктури. Темпи життя, потреби населення, винаходи у техніці породжують нові ідеї і створюють передумови для появи чогось нового, що здатне забезпечити населення в його потребах. Відповідно такі тенденції впливають і на архітектуру. Дедалі більше проєктів в Україні та світі пов'язано з будівництвом у сфері пасажирських транспортних будівель. Будують нові автостанції, автовокзали, автобусні термінали, автовокзальні пересадочні комплекси. Питання реконструкції існуючих автостанцій та автовокзалів також залишається актуальним, оскільки зараз автовокзали переживають новий етап свого відродження та розвитку, здійснення якого неможливе без розуміння передумов їх зародження як типу будівель, а також особливостей, що впливають на їх формування.

Вивченням питань даної теми займалися такі дослідники, як Н. В. Максименко, Г. Є. Голубєв, Ю. А. Гольденберг, Є. В. Васильєв та ін., роботи яких присвячені проектуванню та будівництву автовокзалів на

початкових етапах їх розвитку. Але обсяг теоретичних розробок у галузі виникнення, становлення та розвитку автовокзалів досить обмежений. Оскільки автовокзальні комплекси постійно вдосконалювалися разом із розвитком матеріальної бази та потребами суспільства, змінювалися їх типологічні характеристики, з'явилася нагальна необхідність, простежити їх еволюцію, що дуже необхідно для визначення тенденцій їх подальшого розвитку.

**Мета статті.** Визначити передумови виникнення, формування та розвитку автовокзалів.

### **Виклад основного матеріалу**

**Історичні передумови і науково-технічний прогрес.** Вирішальним для українських земель стало підписання Миколою I указу про розвиток доріг. Це стало своєрідною підосновою для налагодження пересування дорогами. На теренах України з кінця XIX ст. існувало так зване поштове сполучення, яке виконувало і функцію перевезення людей. До складу таких типових станцій, що отримали розповсюдження на території сучасної України, як правило, входили такі основні будівлі і споруди, як ямщицька, стайня та каретна. Саме ці будівлі формували основу планувального каркасу станції та створювали її архітектурний вигляд [4, 3].

Інтенсивні пошуки у XIX ст. найперших у світі автобусів (спочатку продемонстрували з паровим двигуном, потім електричний автобус, слідом за ним побудували автобус з двигуном внутрішнього згорання, що працює на бензині), стали поштовхом для розвитку можливостей використання автобусних перевезень. Найперший у світі автобус був представлений 24 грудня 1801 року Річардом Тревіком (він же винахідник першого в світі паровоза) в Кемборні (Корнуолл, Англія). Це була машина з паровим двигуном, здатна перевозити 8 пасажирів. Перший електричний автобус з'явився в Лондоні в 1886 році. Він міг їздити з середньою швидкістю 11,2 км/год. А перший електричний автобус у Росії був побудований в 1901 році. Це був 10-місний автобус, який міг розвивати швидкість до 20 км/год і мав запас ходу на 60 км.

Перший у світі автобус з двигуном внутрішнього згорання, що працює на бензині, був побудований у Німеччині у 1894 – 1895 роках заводом «Бенц». Він вмщував 8 пасажирів і курсував по 15-кілометровій трасі між німецькими містами Зіген, Нетфен і Дойц. У Росії перший автобус з дви-

гуном внутрішнього згоряння був побудований у Санкт-Петербурзі в 1903 році на фабриці фірми «Фрезі». Він мав відкритий кузов, який вміщував 10 осіб. На автобусі був встановлений одноциліндровий мотор потужністю 10 кінських сил. Автобус міг розвинути швидкість до 15 км/год.

Перший у світі міський автобус з двигуном внутрішнього згоряння вийшов на маршрут 12 квітня 1903 у Лондоні. У Росії автобус в якості міського громадського транспорту вперше став використовуватися з червня 1907 року в Архангельську. У місто був привезений автобус німецької марки НАГ (NAG). Ця машина була розрахована на 25 пасажирів і важила 6 тонн. А 11 листопада 1907 року перший пасажирський автобусний маршрут був відкритий у Санкт-Петербурзі. Однак перші автобуси виявились недосконалими і не придатними для експлуатації на тодішніх вуличних та міжміських дорогах. Оскільки уже існувало і також налагоджувалось залізничне сполучення, а автомобільне поки що було затратним і поступалося за швидкісними характеристиками і комфортом, то створення автобусних вокзалів як будівель поки не становило необхідності. Проте цей етап став надзвичайно важливим для розвитку транспорту, він відкрив нові перспективи. Винайдення і використання автомобіля і двигуна внутрішнього згорання створило технічну основу для зручних і швидких пересувань з різними цілями. В результаті чого, для задоволення потреби в масових перевозках пасажирів був створений сучасний автобус [5].

Стартувала ера автомобільних пасажирських перевезень. Величезну роль у розвитку автотранспорту відіграв винахід у 1880 році пневматичних шин. Але тоді основним параметром, що визначає якість послуги, була швидкість їх пересування, яка дорівнювала всього 10-12 км/год. Спочатку пасажирський громадський транспорт розвивався дуже повільно, оскільки чисельність населення в містах була доволі низькою і не потребувала великої рухливості. Однак на поч. 20-х років ситуація почала змінюватись на краще: держава визначає новий шлях розвитку, в результаті чого почалось активне заселення і освоєння території, будувались нові підприємства і поселення, росли міста, будувались дороги, як наслідок, зміцнюються існуючі і встановлюються нові транспортні зв'язки.

На початку ХХ ст. розвиток міжміського автобусного сполучення стримувався відсутністю власного виробництва автомобілів, а також наявністю доріг, призначених для автомобільного руху. Тільки коли була

створена власна база автомобілебудування та розгорнуто будівництво міжобласних автомобільних доріг, отримали розвиток пасажирські перевезення на автомагістралях. При цьому мережа автомобільних доріг у країні розвивалася досить динамічно, а число пасажирів міських автобусів стрімко збільшувалось. У 1925 році вперше в Києві почалася постійна експлуатація міського автобуса. До речі, в Москві експлуатація автобусів почалася в 1924 році, а в Ленінграді — в 1926 році. Перший маршрут був такий: площа III Інтернаціоналу — Хрещатик — вулиця П'ятакова — вулиця Комінтерну. Потім з'явився і другий маршрут, який з'єднав центр з околицею — Деміївка. Автобуси з'єднали центр міста з Броварами, Димером, Биківнею, Корчуватим, Гостомелем, Пирогово, Васильковим та іншими селищами і хуторами. Це дозволило остаточно відмовитися від практики встановлення в кузовах вантажних машин лавок для перевезення людей на приміських сполученнях. Регулярно стали використовувати автобуси в якості транспортного засобу тільки наприкінці двадцятих років. Довгий час в містах не існувало спеціальних пристосованих будівель автовокзалів, тому відправлення і прибуття автобусів відбувалося з площ.

Десь на початку 40-х років XX століття автобусний парк Росії вже налічував понад 16 тисяч одиниць. Але у роки Першої світової війни кількість перевезень скоротилась, припинився розвиток громадського транспорту. Основна частина автотранспортних засобів країни була мобілізована на фронт. Жителі знову почали пересуватися кінним транспортом, а частіше пішки, оскільки і коней забирали на службу Вітчизні. Частина автобусів використовувалась як санітарні машини і для евакуації населення.

Тільки в 1947 році в тих містах, де до війни існували регулярні автобусні перевезення людей, все поступово почало повертатися на свої місця: став активно розвиватися автобусний парк. Починаючи з цього часу можна було впевнено говорити про стрімке розширення автобусного парку країни. Поступово автобусні перевезення не тільки поновилися в містах-гігантах, а й поширилися в інших населених пунктах. Так, наприклад, вже до 1950-го року близько 460 міст колишнього СРСР мали свої автобусні парки. Наприклад, у 1958 році в Києві існувало 13 тролейбусних маршрутів, 30 трамвайних і 42 автобусних [1]. У радянський час автобуси широко застосовувались для вивозу людей на сільськогосподарські роботи.

Період 60-х років характеризувався тим, що саме тоді автобусний транспорт переживає максимальний розквіт. У 80-ті роки пік свого розвитку переживало приміське сполучення. Час з 61-го — по 91-й років можна назвати найбільш сприятливим для розвитку автобусного дальнього приміського сполучення, пасажирські перевезення зросли удвічі.

Складовою зупиночного пункту спочатку були декілька кіосків, пару навісів — ось і весь автовокзал. Після цього періоду почали з'являтися перші павільйони, автостанції та автовокзали, найчастіше зосереджені в місцях пересадки пасажирів на інші види транспорту, зокрема біля залізничних вокзалів. Прикладом такого розташування є автовокзали в таких містах України, як у Житомирі, Дніпропетровську, Сімферополі, Харкові. Автовокзал може розташовуватися відокремлено, об'єднуватися або кооперуватися, а також розташовуватися у складі міських пересадочних вузлів: автовокзалу, станції метрополітену, міської електрички; а також міжміських — аеровокзалу, залізничного вокзалу, річкового вокзалу. Оскільки автовокзальні комплекси займають значну територію, тому нове будівництво в історично сформованому місті не доцільне. За розташуванням в структурі міста вони зосереджуються в зоні загально-міського центру, в середмісті та в периферійній зоні.

Якщо говорити про пік розвитку пасажирських перевезень автобусами, то він припав на 60—90-ті роки минулого сторіччя. За цей період не тільки значно збільшилося виробництво автобусів (майже в 3,7 рази), але виріс і загальний обсяг пасажирських перевезень (майже в 2,6 рази). Починаючи з середини бурхливих дев'яностих років, спостерігається істотний спад у цій сфері послуг. Крім того, з того часу в нашій країні простежується постійне зростання кількості власників приватних автомобілів. Всі ці фактори, зрештою, призвели до того, що на території держави спостерігається істотне скорочення кількості автобусних маршрутів.

Сьогодні настали зовсім інші часи. На зміну величезним і громіздким рейсовим автобусам, які ходили рідко, але брали на борт багато пасажирів, прийшли мікроавтобуси, які користуються величезною популярністю не за рахунок кількості посадочних місць, а завдяки своїй маневреності, комфортності, економічності і швидкості пересування [1].

### **Соціально-економічні передумови**

З удосконаленням автобуса як засобу пересування цей вид транспортного пересування став більш швидким. Автобус почав працювати на

важкодоступних для рейкового транспорту дорогах. У процесі подальшого покращення якості доріг, стали з'являтися приміські, міжміські, міжнародні автобусні маршрути, кількість котрих і зараз зростає — з'являється потреба в зупиночних пунктах, в тому числі і для пересадки пасажирів.

Транспорт в сучасному суспільстві має величезне значення як у забезпеченні господарських зв'язків в економіці країни, так і у сфері обслуговування населення, яке безпосередньо змінюється і розширюється у зв'язку з усе більшим розподілом суспільної праці, зростаючими потребами населення і прогресуючим процесом урбанізації. У сучасному суспільстві «обслуговування являє собою складну соціально-економічну систему, що функціонує у сфері прямих і зворотних зв'язків: людина (об'єкт і суб'єкт обслуговування) — матеріальне середовище (мережа установ, підприємств і центрів обслуговування, міжсільбищна транспортна інфраструктура, технічні засоби масової інформації тощо)» [2, с. 179].

Актуальним залишається питання інтеграції вокзалів і створення їх мережі. З точки зору економіки, передумовою для формування автовокзалів є тісний зв'язок з іншими системами — аеровокзалом, залізничним вокзалом, річковим чи морським вокзалом, де автовокзал являється одною зі складових. Ця передумова зумовлена як вигідністю розташування транспортних зв'язків, так і орієнтацією системи обслуговування в зоні автовокзалу. Крім транспортної, вона включає в себе різні функції: розважальну, бізнесову, торгівельну, виставкову та ін. Вся ця структура забезпечує обслуговування автовокзалу, в тому числі прилеглої до нього території, що приносить додаткові доходи.

Збільшується інтенсивність поїздок населення в основному з культурно-побутовими та трудовими цілями. Велика питома вага в цих поїздках належить автомобільному транспорту, особливо на близькі відстані, а також у тих напрямках, які не обслуговуються або недостатньо обслуговуються іншими видами зовнішнього громадського транспорту. Розвиток міст, міграційні та еміграційні процеси — все це спонукає до розвитку мереж автовокзалів. Тому з розвитком міської і обласної інфраструктури, зростанням потоків населення, виникає потреба у нових рішеннях по організації автовокзалів. В результаті чого, до створення проекту зведення будівлі та подальшого її функціонування залучається багато фахівців з різних галузей.

Розвиток транспортної інфраструктури, у тому числі, розширення мережі автовокзалів, позитивним чином позначається на загальному рівні обслуговування населення, у свою чергу вимоги населення створюють додатковий імпульс у розвитку транспортних зв'язків. Для організації пасажирських перевезень автомобільним транспортом на маршрутах, що зв'язують місто з приміськими зонами, зоною агломерації та містами інших центрів, необхідне створення споруд, призначених для обслуговування пасажирів та забезпечення їх пересадки із зовнішнього на внутрішньоміський чи інший вид зовнішнього транспорту. Такими спорудами є кінцеві та проміжні пункти, серед яких основну роль відіграють автовокзальні комплекси [3].

Соціально-економічною передумовою формування автовокзалу є забезпечення створення рівних зручних умов життя населення в центральних, периферійних районах та приміській зоні. З економічної точки зору цей вид транспорту дешевший за авіатransпорт, крім того, немає обмежень у багажі, з точки зору економії часу він швидший, аніж залізничний. До того ж розширена мережа автодоріг робить цей вид транспорту дуже зручним, мобільним і має вищі показники маневрування. Автобусні перевезення порівняно з іншими видами громадського транспорту – трамвай, тролейбус, метро – значно дешевші. Для автобусів не потрібні маршрути, контактні лінії, рейкові шляхи.

### **Політичні передумови**

Останнім часом неодноразово постає питання про реконструкцію старих автобусних станцій, автовокзалів, багато з яких є цінним надбанням архітектурної спадщини. Тому розвиток автовокзальної мережі базуватиметься на концепції транспортної політики України, яка передбачає розвиток транспортної інфраструктури автобусного сполучення у найближчі десятиліття. Проектування та будівництво автовокзалів зараз тісно пов'язане з державним замовленням, програмами розвитку транспортної інфраструктури, фінансуванням, як з боку держави, так і залученням іноземних інвестицій.

У відповідності до державної програми розвитку і реконструкції мережі автовокзалів, генеральної схеми транспортного (автомобільного) сполучення через державні кордони України, Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України, «Європейській угоді про міжнародні автомагістралі» та

Законом України «Про автомобільний транспорт» визначаються основні стратегії формування та реалізації державної політики щодо забезпечення стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку країни, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і рівня життя населення.

Пріоритетами розвитку дорожнього господарства є: будівництво, реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування державного та місцевого значення; технічне переоснащення дорожніх підприємств; приведення інфраструктури автобусного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами шляхом будівництва, реконструкції, ремонту та модернізації автовокзалів у містах; прискорення темпів інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та світової транспортних систем, максимальне використання транзитного потенціалу держави [6].

**Висновки.** Зважаючи на викладене, можна зробити висновок, що основа планувальної структури та функціонального призначення транспортних пасажирських будівель, споруд та призначення їх приміщень була закладена ще в період зародження та розвитку кінно-екіпажного сполучення, отримавши подальший розвиток за змістовним та функціональним наповненням у наступний моторизований період — диліжансів. Таким чином поштові станції, за змістом, стали початком розвитку системи транспортних будівель, які в міру розвитку машинобудування у ХХ столітті трансформувались в систему автовокзалів країни.

Подальший розвиток міжміського та приміського автобусного сполучення неможливий без розширення мережі пасажирських споруд шляхом будівництва нових і реконструкції існуючих автовокзалів і автостанцій. А розвиток сучасного суспільства нерозривно пов'язаний із зростанням пасажирських перевезень всіма видами транспорту, що і веде до утворення в містах великих транспортно-пересадочних вузлів.

Отже, потреба людини в пересуваннях, формування різноманітних способів транспортних сполучень мають свої витоки з глибокого минулого. Але сучасне суспільство стає дедалі вимогливішими і перед архітектором постає все більше завдань. Окрім забезпечення функціональних, планувальних, конструктивних, об'ємно-просторових характеристик, проєктант має створити неповторний, унікальний об'єкт, що буде захо-



плювати з першого кроку на перон нового міста. Саме потреби суспільства диктують і визначають основні пріоритетні напрями по вдосконаленню всієї системи автобусного сполучення і архітектури автовокзалів у тому числі.

### **Література:**

1. Баканов В. А. «Забытые страницы киевского быта» — Киев, 2011. Издательство «Скай Хорс».
2. Иконников А. В. Тысяча лет русской архитектуры. М.: Искусство, 1990.
3. Серебров Б. Ф. Формирование архитектуры автовокзальных комплексов в России. Диссерт. канд. архитектуры. Новосибирск: НГАХА, 2003. с. 250.
4. Станційний будинок. Комплекс споруд на 15 км м. Київ. Історична довідка (за архівними даними). Висновки експертизи. Київ-2006. Архівні документи.
5. Херцег К. Проектирование и строительство автобусных и железнодорожных станций / Пер. с венг. В. М. Беляева; Под ред. Г. Е. Голубева. — М.: Стройиздат, 1985. — с. 318, ил. — 1981.
6. Розпорядження КМУ від 20 жовтня 2010 р. №2174-р. «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року». — Київ-2010.

**Аннотация.** В статье выявлены и описаны предпосылки возникновения, формирования и развития автовокзалов. Исследовано их эволюцию развития на примере пассажирских транспортных зданий в Украине. Рассмотрено историю появления автобуса как средства сообщения.

**Ключевые слова:** автобусная станция, автовокзал, транспортный пересадочный комплекс, предпосылки возникновения, формирования, развития

**Annotation.** The article identified and described preconditions of emergence, formation and development of bus stations. Researched their evolution of the development on example of passenger transport buildings in Ukraine. The history of the emergence of a bus as a means of communication was examined in article.

**Keywords:** bus station, bus terminal, transport interchange complex, preconditions of emergence, formation and development