

УДК 725

професор Юнаков С.Ф.

Кафедра теорії архітектури,
Київського національного університету будівництва і архітектури**КИЇВ-ПАСАЖИРСЬКИЙ ЗА 130 РОКІВ**

Анотація. У статті розглядається історія розвитку проектування привокзальних площ, визначені особливості містобудівного, планувального і об'ємно-просторового формування комплексу та окреслені основні напрямки концепції розвитку.

Ключові слова: вокзал, станція, залізниця, комплекс, споруда, фасад будівлі, концепція.

У другій половині XIX століття в Російській імперії розпочалось активне будівництво залізниць. Для з'єднання столиці імперії Санкт-Петербурга з містом Києвом була створена Києво-Балтська залізниця і у 1868-1870 рр. у долині ріки Либідь на місці «солдатських і жандармських міст» було споруджено станцію та перший Київський вокзал за проектом архітектора М. В. Вишневського. Це був двоповерховий цегляний будинок у стилі староанглійської готики. Сім кур'єрських, поштових і товарно-пасажирських потягів із вагонами I, II і III класів щодня приймав і відправляв у зворотному напрямку вишуканий павільйон вокзалу.

Станція, яка була побудована в сучасному на той час комплексі, отримала назву «залізнична колонія» і мала такі складові: паровозоремонтні, вагоноремонтні майстерні, лабораторію, лікарню, професійно-технічний навчальний заклад і, безумовно, гуртожитки і будинки, де мешкали працівники залізниці. 11 серпня 1877 року вокзал сильно постраждав від пожежі і потребував ремонту та реконструкції. Комісія з представників зацікавлених відомств склала завдання до проекту, в якому станція Київ-1 слугувала кінцевим пунктом ліній Південно-Західних і Товариства Києво-Воронезько-Московської залізниць. Проект був виконаний за типом двох кінцевих тупикових вокзалів, з'єднаних разом у вигляді літери «Н»; у проекті був використаний принцип поділу пасажирів за напрямком та за прибуттям і відправленням. Багаж транспортувався через спеціальні тунелі, що були розташовані нижче рівня підлоги будівлі вокзалу і подавався на платформи механічними підйомниками.

Фасад будівлі вокзалу передбачалося облицювати в стилі італійського Відродження. Брак коштів не дав змоги розпочати комплексне будівництво і тому

було споруджено тимчасове приміщення для пасажирів. Одноповерхова дерев'яна споруда була розрахована на трирічне користування, але експлуатувалась майже чверть століття. У 1913 році було прийняте рішення про будівництво нового вокзалу за проектом відомого петербурзького архітектора В. О. Щуко.

У проекті передбачалося, що потяги далекого сполучення і приміські потяги Східного напрямку будуть прийматися і відправлятися з Північних колій, а приміські потяги Західного напрямку – з тупикових західних колій, розташованих на захід від вокзалу.

Обслуговування пасажирів було сконцентроване у вестибюлі головної споруди і двох прилеглих до неї корпусах. Розташування багажних залів планувалося на першому поверсі зліва і справа від вестибюля.

У квітні 1913 року почалися роботи. Спочатку розібрали конструкції старої цегляної будівлі, а потім у 1914 році заклали фундаменти нової споруди вокзалу. Початок Першої світової війни, а пізніше революція перешкодили подальшому будівництву.

Нове життя Київської залізниці почалося у 1925 році, коли була розроблена нова схема Київського залізничного вузла і було складено план будівництва вокзалу, технічний проект якого був розроблений Управлінням Південно-Західних залізниць.

Проект фасаду вокзалу з архітектурою стилю українського бароко з елементами конструктивізму був виконаний професором архітектури О.М. Вербицьким і архітектором П.Ф. Альошиним. У 1927 році було розпочато будівництво і в 1932 році вокзал почали експлуатувати.

Під час Другої світової війни Київський вокзал зазнав певних руйнувань, але у 1949 році будівлю відновили, додатково був прокладений підземний перехід, який пов'язував Вокзальну площу з вокзалом і платформами.

У 1969 році було споруджено накриття над першим пероном довжиною 400 м і шириною 13 м. Також побудували конкорс (надземна зала-галерея) довжиною 200 м і шириною 24 м, де, очікуючи своїх потягів, могли розміститися близько 1000 пасажирів, які мали можливість безпосередньо з конкорсу дістатись своєї платформи.

Новий генеральний план м. Києва, розроблений інститутом «Київпроект» разом з Управлінням Південно-Західних залізниць, передбачав розширення Київського вокзалу шляхом спорудження ще однієї будівлі з Південного боку залізничних платформ, з'єднання двох будівель конкорсом і створення таким чином єдиного комплексу Центрального Київського вокзалу у вигляді літери «Н».

Нова споруда була запроектована для обслуговування пасажирів із західних країн і отримала назву «Західний павільйон». Вона була розрахована на 1000 пасажирів. Разом із «Західним павільйоном» пропонувалося будівництво нової привокзальної площі, яка б зручно з'єднувалась під'їздами з вулицею Урицького і Повітрофлотським проспектом. У 1985 році почалось проектування і будівництво Нової привокзальної площі – для цього було відселено значну кількість мешканців Залізничної колонії, прокладені інженерні комунікації. Був прокладений великий у розрізі 3x3 м колектор для тепломереж і пішохідний підземний перехід. Інститут «Київдіпротранс» розробив проектну документацію для будівництва «Західного павільйону».

Аварія 1986 року на Чорнобильській АЕС внесла деякі корективи у строки будівництва, а з появою нового головного архітектора м. Києва Жерікова Н.Л. виникли і нові ідеї розвитку Нової привокзальної площі. Головархітектура оголосила конкурс на розробку ескіз-ідеї будівництва нової будівлі вокзалу і забудови Нової привокзальної площі.

Перемогу в конкурсі здобула робота С.Ф. Юнакова, якому і були доручені розробки коригування Нової привокзальної площі, генерального плану забудови Нової привокзальної площі і нового проекту «Західного павільйону». Аналізуючи попередні проектні креслення, за якими були виконані будівельні роботи щодо нового конкурсу, треба було у найкоротші строки дати рішення для підсилення несучих конструкцій і фундаментів, щоб ширина нового конкурсу була такою ж як існуючого – 24 м, а не 6+6 м. Треба було переробити проект підземного переходу і скоригувати трасу інженерного колектора, а головне завдання полягало у розробці нової проектної документації на новий уже втричі більший за ємкістю «Західний павільйон». Зазначені вимоги були пов'язані з тим, що головний архітектор міста запропонував Управлінню Південно-Західної залізниці сформулювати нове завдання на проектування у такому обсязі, щоб нова споруда разом з існуючою задовольняла всім сучасним функціональним вимогам. Незважаючи на критичні напади з боку Всесоюзного і підпорядкованого йому Українського міністерств шляхів сполучень, будівництво нового «Західного павільйону» почалось у 1989 році. Велику допомогу у цей період надали керівник будівельного відділу «Київгіпротрансу» І. П. Колле, який разом з архітектором відстоював проектні рішення на всіх рівнях влади, а також конструктори В. Маковська, В. Долинний і А. Юсупов, які знайшли проектні рішення, добудови конкурсу у існуючому нині вигляді – шириною 24 м. Строк будівництва всього комплексу дорівнював 5 років.

У 1991 році Країна СРСР перестала існувати. Всесоюзні міністерства ро-

зпалися. Фінансування будівництва було припинене. Південно-Західна залізниця ще мало-помалу виділяла невеликі кошти, але у 1993 році і вона не змогла більше утримувати це будівництво і недобудовану споруду почали консервувати до кращих часів. Настав повний занепад. Привокзальна площа перейшла до рук спритних торгашів, які обладнали на ній величезний оптовий ринок.

Нова країна Україна мало-помалу ставала на ноги, відроджувалися залізничні сполучення між колишніми республіками СРСР і європейськими країнами. Як раз у цей період в 2000 році керівником Укрзалізниці став Г.М. Кірпа. Аналізуючи господарство Київського залізничного вокзалу він вирішив модернізувати Київ-Пасажирський – реконструювати існуючу будівлю вокзалу, добудувати новий павільйон, побудувати два підземних переходи, які з'єднають Нову і існуючу Вокзальну площі. Місто взяло на себе фінансування будівництва Нової привокзальної площі, існуючої Вокзальної, підземного паркінгу, підземного переходу на Новій привокзальній площі, будівництво підземного туалету, інженерних мереж, повний благоустрій території і прокладання нового тролейбусного маршруту.

В цей період архітектор С.Ф. Юнаков розробив концепцію розвитку і забудови району Нової і Вокзальної площі в межах вулиць: з півдня – Стадіонної, з півночі – Жилянської, з заходу – Повітрофлотського проспекту, зі сходу – Толстого-Урицького. Концепцію було розглянуто і схвалено в Головархітектурі. Вона увійшла в новий генеральний план міста Києва, який розроблявся на той час інститутом «Київпроект».

Головною метою даної концепції було створення двох рівноцінних привокзальних площ – Північної (Вокзальної) і Південної (Нова привокзальна площа). Північна площа мала обслуговувати північну частину міста. Південна мала охопити південну частину. Північна площа мала отримати додатковий під'їзд з вулиці Толстого. Кожна площа повинна була мати станцію метрополітену, станції приміських автобусних сполучень, а також забезпечення маршрутами наземного пасажирського транспорту і таксі. На кожній площі передбачалося побудова паркінгів для пасажирів і закладів обслуговування (магазини, кафе, ресторани, туалети і т.п.).

Колії залізниці і платформи пропонувалось накрити суцільним експлуатованим дахом з розміщенням на ньому великої автомобільної стоянки, звідки завдяки ліфтам і ескалаторам пасажирів могли б дістатися до платформи. Територія вагоноремонтного заводу звільнялась від непрацюючих ремонтних цехів, замість яких, беручи до уваги існування залізничних колій, підключених до Київського залізничного вузла, пропонувалося побудувати багатofункціональний

комплекс. За розробленою концепцією територія заводу «Ленінська кузня» теж звільнялась від промислової функції на користь торговельного парку, що з'єднувався з універмагом «Україна» за допомогою торговельної пішохідної вулиці. Планувалася модернізація шляхів і доріг: створення розв'язок на різних рівнях і пішохідних доріжок.

Концепція зацікавила Г.М. Кірпу і він запропонував втілити в життя першу чергу – побудувати новий павільйон, конкорс, підземні переходи, церкву, накрити дахами тільки платформи, провести реконструкцію існуючого вокзалу і побудувати паркінги для пасажирів на обох площах, з повною реконструкцією дорожнього покриття і повним благоустроєм території, а також з'єднати Вокзальну площу з вулицею Толстого.

Попередній проект нового павільйону («Західний павільйон») Г.М. Кірпи не сподобався і він доручив Юнакову С.Ф. в стислі строки повністю переробити і надати йому нову об'ємно-планувальну і архітектурну версію. В січні 2001 року після розробки кількох варіантів архітектура нового павільйону, котрий отримав назву «Південний» (від місця розташування по відношенню до залізничних колій і платформ) (Див рис. 1,2) була погоджена.

7 березня 2001 року офіційно стартувало проектування і будівництво. Генпроектувальником всього комплексу робіт був призначений інститут «Київдіпротранс», на субпідряді у якого працювали кілька провідних інститутів країни.

Генеральним підрядником будівництва комплексу була призначена холдингова компанія «Київміськбуд». Згідно завданню, поставленому Г.М.

Кірпою перед усіма учасниками цього гігантського проекту роботи планувалося закінчити до 10 річниці незалежності України.

Будівництво розпочалось одночасно на двох будівельних майданчиках. Необхідно окремо підкреслити велику відповідальність, що лягла на плечі виконавців – вони працювали на діючому підприємстві, де кожен день приїжджали і від'їжджали сотні тисяч пасажирів, графік руху потягів не повинен був порушуватись.

Існуючу будівлю вокзалу «одягли» в ліси, зняли з неї дах і внутрішнє оздоблення. Недобудовану споруду «Західного павільйону» почали демонтувати, розібрали всі стіни, залишивши тільки фундаменти, які почали підсилювати для будівництва нового павільйону. Разом з цими об'єктами почалося будівництво Західного і Східного підземних переходів, які повинні були з'єднати Нову і Вокзальну площі. Поруч із Західним підземним переходом почали будувати підземний паркінг на 118 авто. Безпосередньо на Новій привокзальній площі почалося будівництво церкви і підземного переходу. Роботи велись вдень, і

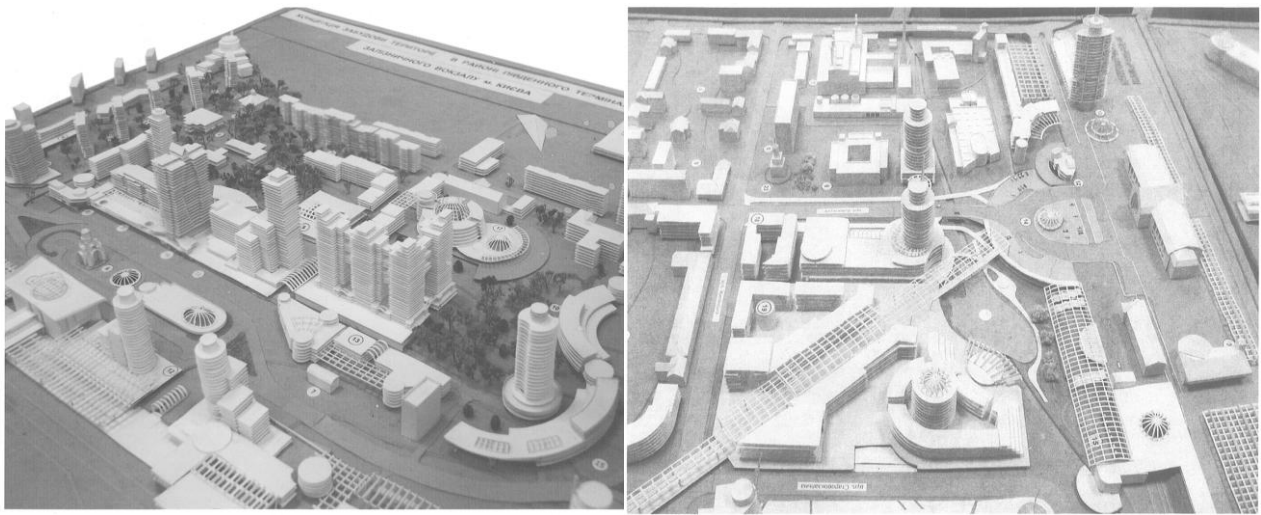


Рис.1,2 Концепція забудови в районі Південного терміналу залізничного вокзалу м Києва



Рис. 3 панорама комплексу Київ-Пасажирський.

вночі. Проектувальники працювали без вихідних днів по 12 годин на добу. На будівельних майданчиках налічувалось до 5000 робітників. Авторський нагляд здійснювався два рази на добу: вранці і ввечері. Особисто Г.М. Кірта кожен день о 12 годині вночі проводив обхід будівництва в супроводі керуючого будівництвом Даниленка І.Е. і іншими керівниками субпідрядних організацій. За-

вдяки злагодженій праці всіх учасників проекту комплекс Київ-Пасажирський був побудований у рекордно короткий строк і увійшов до книги рекордів Гінеса. За два дні до свята 10-річниці Незалежності України комплекс був прийнятий в експлуатацію (Див. рис.3).

Висновок. Таким чином місто отримало величезний вокзальний комплекс, у якому можуть розміститися 10000 пасажирів, дві рівноцінні привокзальні площі, два підземних переходи – Західний і Східний, які з'єднують дві площі, підземні паркінги, нову дорогу, що з'єднала вул. Толстого з Вокзальною площею, привокзальну церкву і комплексний благоустрій території.

Література

1. Железнодорожный вокзал станции Киев-Пассажирский, 1927—1932 гг.
<http://ru-sovarch.livejournal.com/598617.html>
2. Москаленко П. Історія та сьогодення Південно-Західної (цифри і факти). Історія будівництва столичного вокзалу // «Рабочее слово» № 6. — 2010. — 12 лютого; № 7. — 2010. — 19 лютого; № 8. — 2010. — 26 лютого.
3. Касьянова И., Москаленко Е., Овсиенко В. Ворота Киева: прошлое и настоящее.
<http://kiev.segodnya.ua/kpower/vorota-kieva-proshloe-i-nactojashchee.html>

Аннотация. В статье рассматривается история развития проектирования привокзальных площадей, определяются особенности градостроительного, планировочного и объемно-пространственного формирования комплекса и определяются основные направления концепции развития.

Ключевые слова: вокзал, станция, железная дорога, комплекс, сооружение, фасад здания, концепция.

Annotation. The article reviews history of developing design for forecourt of railway stations, definitions of features of urban, planning and three-dimensional complex formation are given. Also presented outlines of the main directions of development concept.

Keywords: train station, station, railway, complex, construction, building facade, concept.