

УДК 72.03

И.В.ДРЕВАЛЬ, канд. архит., Л.Н.ШВЕЦ

*Харьковская национальная академия городского хозяйства***АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ
АКТУАЛИЗАЦИИ ВОПРОСОВ ФОРМИРОВАНИЯ ВОКЗАЛЬНЫХ
КОМПЛЕКСОВ**

Изменения в социально-экономической сфере и ориентация на европейские параметры жизнеустройства стимулируют переосмысление и многих аспектов архитектурно-градостроительного формообразования, а также управления этими процессами. Активизация реконструкции железнодорожных вокзальных комплексов – яркое тому подтверждение. В работе рассматриваются архитектурно-градостроительные аспекты актуализации вопросов формирования вокзальных комплексов как важный стимул научного исследования этих объектов, поисков адекватных методов управления их развитием.

Функционирование города в современных условиях невозможно без активных внешних связей населения: производственных, торговых, бытовых, учебных, культурных. Их успешная реализация во многом определяется эффективной организацией вокзальных комплексов, ведущее значение среди которых по объемам обслуживания пассажирских перевозок на дальние и средние расстояния занимают железнодорожные. С точки зрения градостроительного формообразования, железнодорожные вокзальные комплексы (ЖВК) являются одним из доминантных узлов городской ткани. Они стягивают транспортные потоки (внешние и внутригородские), вовлекают в свою структуру сопутствующие функции (торговые, развлекательные, деловые), и становятся, таким образом, важным градоформирующим фактором. В художественно-образном аспекте вокзал часто рассматривают в качестве своеобразных «ворот города» и его визитной карточки. Являясь важным элементом города, вокзальный комплекс активно взаимодействует со структурой города, на что указывается в ряде научных работ [1-3, 9]. Необходимость упорядочения такого взаимодействия, и управления им стимулирует потребность в научных исследованиях современных вокзалов, как архитектурно-градостроительных феноменов.

В настоящее время в Украине железнодорожный транспорт, как важная составляющая народного хозяйства, переживает период интенсивных поисков дальнейших путей развития и мобилизации ресурсов в условиях становления новых социально-экономических отношений. Необходимость преобразований компонентов системы внешнего транспорта города – железнодорожных вокзальных комплексов, обусловлена значительным техническим и технологическим износом большинства сооружений, изменениями в социально-экономической

сфере, а также планируемым присоединением Украины к транспортной системе Европейского Союза.

Высокий градостроительный потенциал системы железнодорожного транспорта и перспективность его развития в Украине обусловлены:

- значительной провозной способностью;
- высокой степенью экологичности;
- плотностью сети железнодорожных магистралей (37 км на 1 тыс. км², что является высоким показателем для Европы).

Актуальность исследования проблемы градостроительного формирования и развития железнодорожных вокзальных комплексов подтверждается ростом внимания к развитию железнодорожного транспорта со стороны органов государственного управления. Так, в Постановлении Правительства от 23 апреля 1999 г. №661 Кабинета Министров Украины «Про заходи державної підтримки залізничного транспорту», говорится об обеспечении Министерством транспорта и Укрзалізницею выполнения заданий Программы реструктуризации железнодорожного транспорта, направленных на структурное преобразование отрасли, усовершенствование системы управления и повышения качества транспортных услуг [11]. Очевидно, что без совершенствования архитектурно-градостроительной организации вокзальных комплексов эту задачу будет выполнить сложно.

Рост интереса к вопросам формирования, развития, преобразования вокзальных комплексов отмечается также в сферах: профессиональных научных исследований, практической архитектурно-градостроительной и управленческой деятельности. В настоящее время в научной литературе рассматриваются различные аспекты проблем формирования и развития вокзальных комплексов:

- влияние характеристик места размещения ЖВК в структуре города на особенности его формирования [1, 3].;
- особенности технологической организации [6, 7].
- закономерности структурной и функциональной и пространственно-планировочной и композиционной организации [2, 4, 5, 8];
- моделирования вокзальных комплексов в системе «город» [4].

Одна из особенностей реализации последних проектных разработок по реконструкции железнодорожных вокзалов в Украине состоит в переходе от реконструкции пассажирского здания и участков пассажирских платформ к комплексному преобразованию прилегающей городской территории (например, привокзальные площади Харькова, Донецка, Киева). При реконструкции вокзальных комплексов малых и средних городов активно ведется поиск их архитектурно-образного

своеобразия, придания статуса важнейшего городского объекта (Миргород, Гоголево, Люботин, Раздельная).

Постоянно совершенствуются ЖВК в странах зарубежья. В последнее десятилетие осуществлены проекты реконструкций нескольких крупных европейских транспортных узлов, а именно: Деловой центр «Евролилл», Франция (арх. Р.Кулхас и др., 1988-1993 гг.), вокзальный комплекс Штутгарт, Германия (АБ Ingenhoven, Overdiek, Kahlen, 1997-2007 гг.), реконструкция вокзального района, Роттердам, Голландия (арх. У.Олсоп, 2001 г.) и деловой центр Зюйдас в Амстердаме, Голландия (АБ de Arcitecten Cie начало строительства – 1999 г.). Реализуется проект модернизации вокзального комплекса Западного Коулуна, Гонконг (арх. Терри Фаррелл и др., 1992-2007 гг.). Все эти проекты отличаются применением высоких технологий в строительстве и обслуживании, эффективной функционально-пространственной организацией, корректным «вписыванием» в градостроительный контекст, яркостью архитектурных символов. Интенсификация процессов реконструкции и развития федеральной железной дороги берлинского узла, направлений связывающих Берлин с Гамбургом, Ганновером, Хельмштедтом, Дрезденом, Нюрнбергом, Мюнхеном и Франкфуртом на Майне, отмеченная в работе [8], также находится в русле мировой тенденции модернизации транспортно-коммуникационных узлов и превращения их в многофункциональные градостроительные комплексы. На эффективность именно крупномасштабных градостроительных проектов по реконструкции вокзалов в развитых странах Европы и Азии указывается в ряде научных статей [9, 10].

Таким образом, формирование ЖВК является проявлением одного из характерных процессов современной урбанизации – территориальной группировки взаимосвязанных функций и возникновение на этой основе морфологически новых полифункциональных комплексов. Отсутствие готовых стереотипов для их создания требует специального типологического анализа и разработки приемов архитектурно-градостроительной организации.

Реконструкция вокзальных комплексов тесно связана с развитием города в целом. Так, во Франции в городских планах урбанизации, строительства и архитектуры большое внимание уделяется железнодорожным вокзалам, в частности, аналитическим исследованиям функционирования вокзалов как крупных полюсов пассажиропотоков. При этом особое место занимают структурно-функциональные, планировочные и эстетические характеристики вокзалов, рассмотренные в исследованиях автономного управления Парижского транспорта (RATP). Указывается на несомненную экономическую выгоду реализации рас-

пространенной концепции устройства крупных пересадочных узлов в странах Азии, объединяющих станции разных линий одного или нескольких видов транспорта [9, 10].

Актуализация вопросов формирования и реконструкции вокзальных комплексов, а также управления их развитием имеет следующие градостроительные аспекты, связанные с уровнями градостроительного проектирования:

- на региональном уровне (систем населенных мест) необходимо формирование целостной сети ЖВК, включающей их основные типы, в том числе и новые (с таможенной функцией; терминалы, сеть ЖВК, обслуживающих скоростные линии);

- на уровне города особую важность приобретают вопросы регулирования территориального развития ЖВК, его корректного вписывания в сложившийся градостроительный контекст, или значительного преобразования городской ткани в связи с развитием на базе вокзала многофункционального комплекса;

- на уровне территории самого комплекса актуальны вопросы внедрения новых технологий, организация транспортного движения, повышение уровня комфорта для пассажиров, расширение функционального содержания, поиск архитектурно-художественного образа.

Таким образом, неповторимость пространственно-планировочного и функционального решения каждого из вокзалов является следствием влияния ряда градостроительных факторов регионального, городского и локального уровней, а также типа железнодорожной станции. Однако, складывающееся типологическое разнообразие железнодорожных вокзальных комплексов еще не получило достаточного научного осмысления. Учитывая это обстоятельство, а также мировые тенденции в развитии данных объектов, разработка вопросов формирования и управление развитием ЖВК позволит решать проблемы сразу на нескольких градостроительных уровнях. Понимание роли ЖВК в градоформировании особенно важно для малых и средних городов, в которых вокзальные комплексы занимают важное место в ряду главных элементов системы «город».

Таким образом, насущная необходимость обеспечить дальнейшее развитие железнодорожных вокзальных комплексов в условиях развития урбанизации и осознания необходимости управления ее процессами, – с одной стороны и отсутствие достаточной методической и методологической базы, – с другой, ставят исследование градостроительных аспектов формирования ЖВК в ряд актуальных научных задач.

1. Азаренкова З.В. Вокзал для города // Промышленное и гражданское строительство. – 2000. – №10. – С.13-14.
2. Бабуров В. Линии жизни // Современный дом. – 2002. – №8 (41). – С.12-17.
3. Древаль И.В. Объединенные вокзальные комплексы как структурообразующие факторы в развитии города // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.36. – К.: Техніка, 2002. – С.127-130.
4. Древаль И.В. Композиционное моделирование архитектурно-градостроительных объектов как фактор их эффективного формирования // Коммунальное хозяйство городов: Науч.-техн. сб. Вып.63. – К.: Техніка, 2005. – С.12-16.
5. Ерофалов Б. Восточный вокзал Сантьяго Калатравы // Архитектура, строительство, дизайн. – 2001. – №4. – С.58-61.
6. Правдин Н.В., Негрей В.Я. Взаимодействие различных видов транспорта в узлах. – М., 1983.
7. Правдин Н.П., Рябуха Л.С., Лукашев В.И. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. – М., 1990.
8. Boutätigkeit der Deutschen Bahn in Berlin. Feldwisch Wolfgang, Ruppert, Günter. ETR: Eisenbahntechn. Rdsch. – 2000. – №6. – S.365-377.
9. Роль железнодорожных узлов в урбанизации Франции. Реферативный журнал «Железнодорожный транспорт». – М., 2001
10. Железные дороги мира. – 2001. – №2. – С.3, 17-19, 79.
11. www.rada.gov.ua.

Получено 18.01.2006

УДК 72.01 : 7.017.4 (477.83)

Б.І.БОЖИНСЬКИЙ, В.П.МИРОНЕНКО, д-р архіт.

Харківський державний технічний університет будівництва та архітектури

ПРИНЦИПИ ЗБЕРЕЖЕННЯ УКРАЇНСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНО-РОМАНТИЧНОГО НАПРЯМУ (на прикладі харківських будівель)

Розглядаються деякі елементи об'ємної композиції харківських будинків українського національно-романтичного напрямку в архітектурі поч. ХХ ст.

Інтернаціональний стиль в Європі й планове будівництво в Радянському Союзі ХХ ст. понівечили національне архітектурне середовище. Архітектура перестала відповідати певним крайовим і національним особливостям, архітектурні об'єкти стали в чомусь безликими й однаковими. Безлике середовище пригнічує мешканців. Тому нагальним тепер є поважання національних особливостей кожного краю у проєктах нових будівель, а також відновлення та збереження старих будівель, що мають у собі національні риси. Для України, що відродилася в кінці ХХ ст., радянська архітектура залишила багато в чому спотворене, денационалізоване середовище, тому тут ця проблема є особливо важливою.

Ця стаття написана відповідно до плану науково-дослідницької роботи Харківського державного університету будівництва та архітектури по кафедрі дизайну архітектурного середовища, присвячена