

УДК 711.4

**И. В. Древаль,**

канд. арх., доц.

*Харьковская национальная академия городского хозяйства*

### **ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС В ИЕРАРХИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА**

Аннотация: в работе рассматривается железнодорожный вокзальный комплекс как элемент градостроительных систем разных иерархических уровней. Раскрыто его значение в формировании целостной, композиционно упорядоченной урбанизированной среды.

Ключевые слова: железнодорожный вокзальный комплекс, иерархия градостроительных систем, композиция.

*Постановка проблемы.* Развитие цивилизации предполагает и позволяют Человеку вовлекать в сферу своей активности обширные пространства, создавая материально-пространственную оболочку жизнедеятельности социума, включающую города, агломерации, регионы, образующие в целом своеобразную искусственную суперсистему. «Градостроительная система может быть определена как совокупность *пространственно организованных* и взаимосвязанных материальных элементов – технически освоенных территорий, зданий и сооружений, дорог и инженерных коммуникаций, совместно с природными компонентами формирующих среду общественной жизнедеятельности на разных территориальных уровнях». [7, с.15]. *Проблематика целостного формирования урбанизированной среды* на всех градостроительных уровнях актуальна, как в функционально-утилитарных, так и в композиционных аспектах [2, 4, 6, 7]. Особую остроту приобретают эти вопросы в современных условиях, когда ведется интенсивный поиск новых архитектурных форм, морфотипов, способных адекватно отразить не только сложность, динамичность, многовекторность, но и *единство* многообразия мира [3]. Таким образом, изучение закономерностей формирования упорядоченной, гармонизированной в функциональном и композиционном отношении пространственной оболочки жизнедеятельности социума – важная цель градостроительной науки.

В русле движения научной мысли к указанной цели полезно и поучительно выявить и рассмотреть те элементы урбанизированной среды, которые обеспечивают функционально-пространственную *целостность и взаимосвязность* ее различных иерархических уровней. К таким элементам

относится транспортная инфраструктура. Последняя представляет из себя «скелет», «каркас», пронизывающий освоенные пространства, во многом обуславливая их жизнеспособность [1, 4, 7]. Важнейшими *линейными* составляющими современного транспортно-коммуникационного каркаса являются железнодорожные магистрали – главные русла передвижения грузовых и пассажирских потоков, а *узловыми* – железнодорожные вокзальные комплексы (ЖВК) различных типов и рангов.

*Анализ состояния изученности проблемы.* В современных научных исследованиях и работах прошлых лет отражены различные аспекты формирования железнодорожных вокзальных комплексов, в том числе и их роль в композиционной организации городского пространства. Так, в трудах В.М. Батырева, К. Херцга, И.Г. Явейна и др. железнодорожный вокзал рассматривается как важнейший градостроительный ансамбль, отмечена его роль в формировании первых впечатлений о городе. [1,8,9.]. В ряде исследований акцентируется значение железной дороги и вокзалов как композиционных осей и акцентов в структуре градостроительных пространств уровня регионов [4, 6]. Однако место и роль железнодорожных вокзальных комплексов в обеспечении целостности иерархически организованной системы урбанизированной среды раскрыты недостаточно.

*Актуальность исследования.* Эстетически осмысленная упорядоченность обширных пространств воспринимается человеком благодаря его способности удерживать в сознании зрительные образы и «складывать» из фрагментов единую картину. Таким образом, ЖВК можно рассмотреть в качестве особого *связующего элемента* в градостроительной суперструктуре благодаря его специфической особенности - одновременному «пространственному присутствию» в системах различных иерархических уровней: *агломерации и региона* (в качестве узла сети железнодорожного транспорта - железнодорожной станции с вокзалом); *города* (в качестве внешнего транспортно-пересадочного узла); *участка* (в качестве функционально-пространственного комплекса). Это обстоятельство позволяет движущемуся человеку воспринимать градостроительную среду как упорядоченную целостность, как оформленное (т. е. пробредшее форму) пространство жизнедеятельности социума. «Такая экзистенциальная форма является преодолением пространства, попранием его природой человека. Но тем самым человек возвращает себя в познанный им мир, возвращает себе пространство, данное ему природой как условия творческой потенции, в оформленности которой он, как человек, деятельностно нуждается» [168, 5]. Следовательно, осмысление закономерностей формирования таких объектов как ЖВК, поиск и освоение эффективных средств их эстетической организации – важная и

*актуальная задача* в контексте проблематики формирования композиции градостроительных систем. Для решения данной задачи необходимо создание исследовательской модели, позволяющей оценить факторы и условия композиционного формирования ЖВК. Такая модель должна включать все иерархические уровни градостроительных систем, элементом которых выступает ЖВК: *высший* (регион и агломерация); *средний* (город); *нижний* (непосредственно участок комплекса), а также обеспечивать оценку роли каждой группы факторов.

*Целью данной публикации* является рассмотрение железнодорожного вокзального комплекса как элемента градостроительных систем разных иерархических уровней в аспекте его значения в формировании целостной, композиционно упорядоченной урбанизированной среды.

*Основное содержание работы.* Восприятие градостроительного пространства наивысшего уровня (региона, системы населенных мест) в значительной степени происходит при передвижении по железнодорожным артериям, где за окнами вагона мелькают не только пейзажи, но и чередующиеся в организованной последовательности вокзалы, платформы, станции. «Скорость сделала протяженность прекрасным, а повторяемость стала инструментом прекрасного – ритмом» [2, с.173]. Являясь ритмическими акцентами, «схватывающими» в единое целое обширные, не воспринимаемые человеком целиком, одним взглядом, пространства, вокзальные комплексы выступают в качестве важнейших смысловых элементов градостроительной композиции ее высших территориальных уровней. Создавая ряд пространственных символов, ЖВК раскрывают особенности и порядок функционального строения их транспортно-планировочного каркаса. Как пространственная форма в градостроительной структуре они одновременно и *знак*, передающий определенную информацию.

Исторический анализ показал, что содержание этой информации разнообразно и изменчиво. Так, в начальный период развития железных дорог в России железнодорожные станции своей архитектурно-пространственной формой и художественным образом символизировали строгий иерархический порядок организации монархического государства. Станционные сооружения разных городов соответствовали определенному рангу. «Здесь впервые была сформирована стройная система деления дороги на дистанции, определены оптимальные расстояния между остановками, создана иерархическая система станций с набором построек для каждого типа» [6, с.477]. В это же время в других странах (Англии, Франции, Германии) присутствовало большое разнообразие в архитектуре вокзальных сооружений, отражавшее стремление отдельных железнодорожных компаний выделиться среди конкурентов. Но обе

ситуации имели и общую черту: «Железная дорога стала первым продуктом человеческой деятельности, способным не потеряться в огромности природных структур. Искусственные сооружения железной дороги явились промежуточным звеном между масштабом человеческим и природным: слишком крупные в сравнении с отдельным человеком, они были соизмеримы с величиной реки, холма или широкого степного пространства» [6, с.487].

И в настоящее время можно с уверенностью говорить о железнодорожной коммуникации как о величественном градостроительном ансамбле, включающем ритмически повторяющиеся, иерархически организованные элементы, вписанные в природный ландшафт. Такими важнейшими знаковыми элементами и являются железнодорожные вокзалы. Главным фактором их композиционной значимости и, соответственно, организации выступает функциональная роль в сети железнодорожного транспорта, определяемая типом и рангом станции. Так, высшему рангу соответствуют вокзалы узловых станций, которые могут располагаться в малых и средних городах. Поэтому вокзальные комплексы таких городов как Иловайск, Ясиноватая, Лозовая значительнее, чем ЖВК отдельных более крупных городов, и это закономерно. Подтверждением данной мысли является активное пространственное развитие ЖВК Купянск-узловой, в то время как железнодорожный вокзал Купянск-центральный, расположенный вблизи исторического центра весьма скромно и «замер» в своем развитии [4].

На уровне «город» ЖВК выступает в качестве одного из ансамблей в его композиционной структуре. Планировочная связность с другими важными городскими объектами усиливает композиционную значимость ЖВК (рис.1). Семантически железнодорожный вокзальный комплекс решает задачу создания образа «ворот», «визитной карточки» города. На первых этапах развития эту роль выполняло пассажирское здание железнодорожного вокзала. В ходе исторического развития средства решения данной задачи эволюционизировали. Увеличение количества транспортных коммуникаций в узле на фоне расширения возможностей строительных технологий и усиления требований безопасности и комфорта способствуют формированию многоярусных структур, где собственно железнодорожные платформы и другие элементы железнодорожного вокзала оказываются в *подземном пространстве*. Эта объективная тенденция отражает требования минимизации путей передвижения пассажиров, пространственной компактности комплекса. В этих условиях «выявление» его градостроительной значимости ЖВК берут на себя объекты с сопутствующими функциями, вовлеченные в его функционально-пространственную структуру.

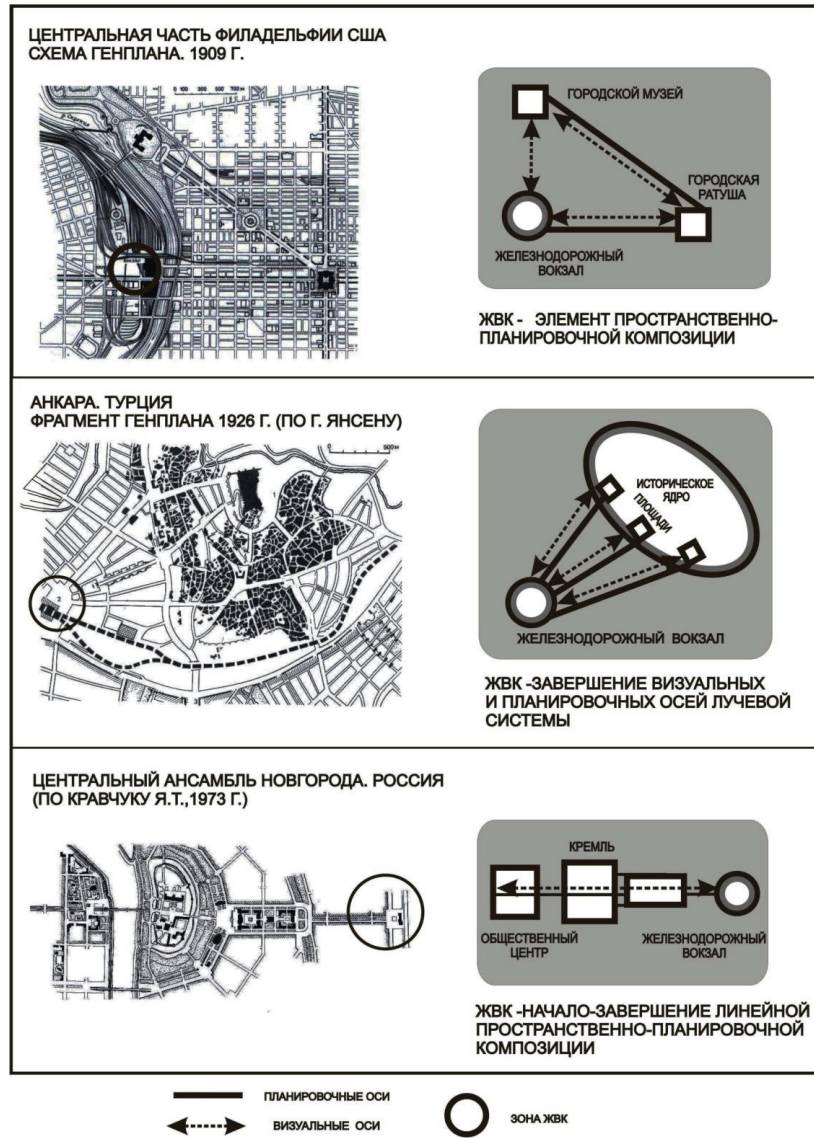


Рис. 1 ЖВК в структуре городских ансамблей

Это многоэтажные гостиничные, офисно-банковские, торгово-развлекательные, информационно-деловые комплексы, архитектура которых ярко демонстрирует уникальность и своеобразие города, его ранг и

экономическую мощь. Именно эти объекты и становятся визуальными ориентирами места размещения ЖВК и «визитной карточкой» всего города.

На уровне «участок» задачей построения градостроительной композиции является создание художественно-выразительной системы пространственно-организованных архитектурных объектов, то есть ансамбля. [5, с.279]. Железнодорожные вокзальные комплексы уже на первых этапах их формирования обладали качеством ансамблевости. Композиция имела динамический характер и включала по нарастающей все большие объемы, связанные единой архитектурной стилистикой: будки стрелочников, багажные отделения, технические службы и, наконец, пассажирское здание. Сегодня длина комплекса, последовательно разворачивающегося перед приезжающими пассажирами, составляет от 200 м (для малых станций) до 1800 м (для крупных).

В качестве низшего элемента в иерархии градостроительных объектов (градостроительного комплекса), – ЖВК, в композиционном аспекте прошел эволюционные изменения: от группы станционных построек с доминированием пассажирского здания к ансамблю привокзальной площади; в дальнейшем, – к формированию многоуровневых комплексов и интеграции в единой структуре значительных функционально-пространственных образований (рис.2). С другой стороны, для прибывшего в город пассажира пространство вокзального комплекса, является *внутренним* по отношению к межгородскому и городскому, а также своеобразным связующим звеном между городом и огромными *внешними* пространствами преодоленного пути. Таким образом, ЖВК выполняет функцию «взаимосвязи и *взаимопроникновения внутреннего и внешнего пространства*» являясь узлом каркаса, пронизывающего иерархически организованные градостроительные системы. Выразительно определил связь внутригородского пространства с внешним посредством вокзальных комплексов и Ле Корбюзье в очерке «Уточнения по поводу современного состояния архитектуры и градостроительства»: «Я ввожу в город железные дороги, вокзалы, а также предместья и пригороды, порожденные этой железной дорогой. Городской диск приобретает гигантские размеры» [1, с. 23].

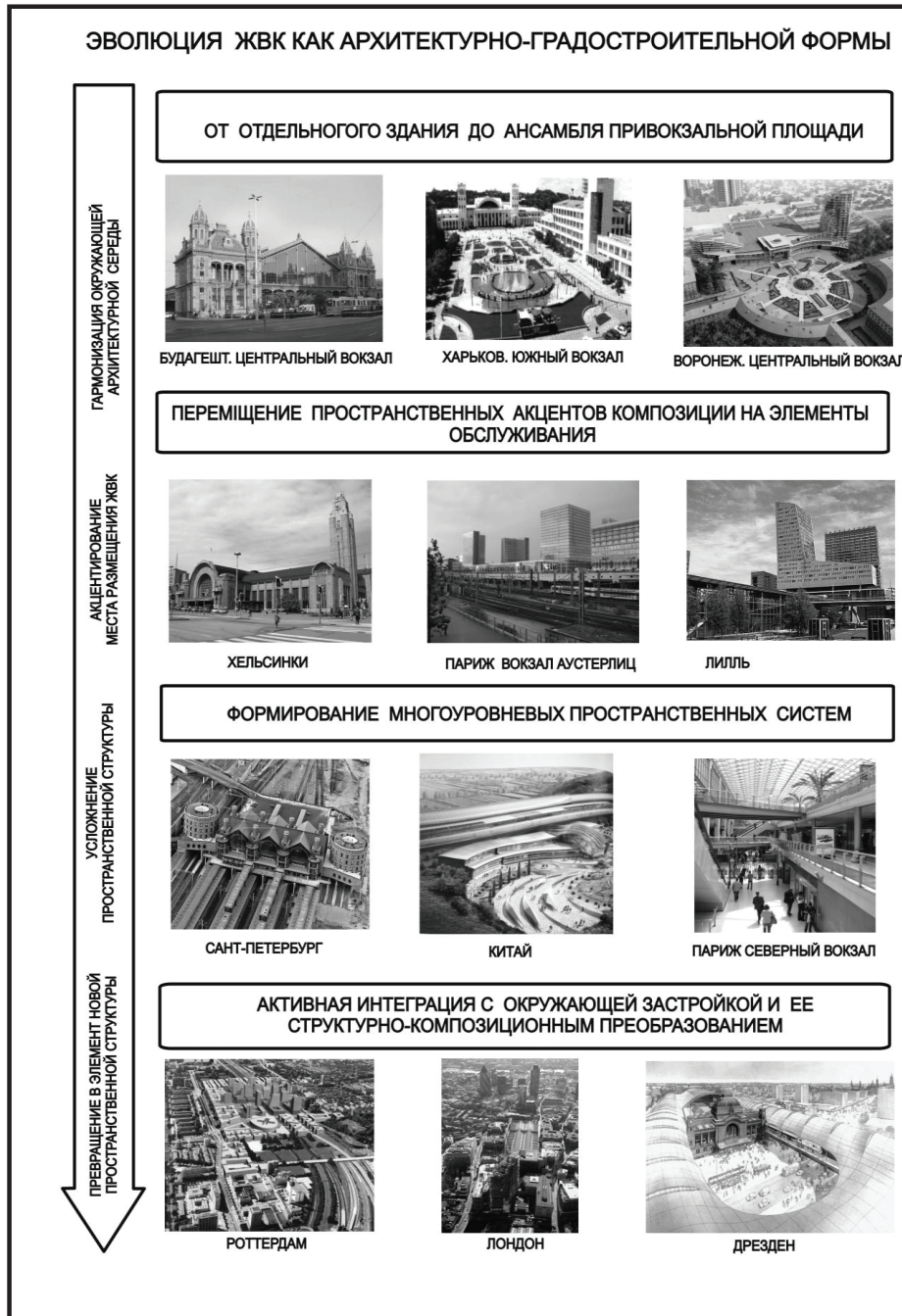


Рис 2. ЖВК как градостроительный ансамбль

*Основные выводы* Изучение ЖВК как важного структурного элемента различных градостроительных систем (региона, СНМ, города) позволило выявить факторы его формирования. Детерминирующими в функциональном развитии ЖВК и его архитектурно-градостроительной формы являются факторы высших иерархических уровней, а именно, значение железнодорожной станции в транспортной сети региона и СНМ, а также величина города – места размещения комплекса. Это факторы обуславливающие, направляющие, или ограничивающие композиционный поиск. Факторы уровня «участок» определяют возможности художественно-образных и формально-композиционных интерпретаций принятых функциональных решений. Таким образом, закон взаимосвязности, иерархической подчиненности низших территориальных уровней градостроительных систем высшим обуславливает и закономерности формирования железнодорожных вокзальных комплексов. С другой стороны, эстетически осмысленная форма ЖВК демонстрируют целостность, иерархическую упорядоченность формируемого Человеком пространства.

#### Список литературы

1. Батырев В.М. Вокзалы. М.: Стройиздат, 1988.- 216 с.
2. Бабуров А.В. Наследие и современность. В сб. Теория композиции в советской архитектуре /Л.И. Кириллова, А.А. Стригалева, С.О. Хан-Магамедов и др.; Под ред. Л.И. Кирилловой; ЦНТИ теории и истории архитектуры - М.: Стройиздат, 1986.- с.171-184.
3. Давидович Т.Ф. Стиль как язык архитектуры. – Х.: Изд-во Гуманитарный центр, 2010. – 336с.
4. Древалев И.В. Градоформирующая роль железнодорожных вокзальных комплексов. //Науковий вісник будівництва. - Х.: ХДТУБА ХОТВ АБУ, 2009. – вип. 47 С. 115- 119.
5. Пучков А.А. Парадокс античности: Принцип художественно-пластической телесности античной архитектуры. – К.: НИИТИАГ, 1998. – 408 с.
6. Русское градостроительное искусство. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Книга вторая. Под общей редакцией Е. И. Кириченко. – М.: Прогресс-Традиция, 2003, – 560 с.
7. Основы теории градостроительства: Учеб. Для вузов. Спец. «Архитектура» / Яргина З.Н., Коситский Я.В. Владимиров В.В. и др. Под ред. З. Н. Яргиной. = М.: Стройиздат, 1986.- 326 с., ил.



8. Херцег К. Проектирование и строительство автобусных и железнодорожных станций / Пер. с венг. В.М. Беляева; Под ред. Г. Е. Голубева. - М.: Стройиздат, 1985. - 318 с.
9. Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. - М.: Изд-во Всес. акад. архитектуры, 1938. – 304 с.

#### Анотація

У роботі розглядається залізничний вокзальний комплекс як елемент містобудівних систем різних ієрархічних рівнів. Розкрито його значення у формуванні цілісного, композиційно впорядкованого урбанізованого середовища.

Ключові слова: залізничний вокзальний комплекс, ієрархія містобудівельних систем, композиція.

#### Annotation

The value of the railway station complexes is in-process examined as elements of the town-planning systems of different hierarchical levels. Their value is exposed in forming of the integral, composition well-organized urbanized environment.

Key words: railway station complexes, hierarchical town-planning systems, composition.

УДК 711.437/.438

**Т. Ю. Кузьменко,**

*асистент кафедри архітектури житлових громадських будівель  
Полтавського національного технічного університету  
імені Юрія Кондратюка*

### **ТРАНСФОРМАЦІЯ СТРУКТУРНИХ ЧАСТИН ТА ПЕРЕПРОФІЛЮВАННЯ ЯК ПРИЙОМИ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ ПРИМІСЬКИХ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ**

Анотація: проведено аналіз структурних змін у планувальній організації приміських сільських поселень, визначено вплив цих трансформацій на перепрофілювання та формування їх функціональної спеціалізації.

Ключові слова: структурні зміни, приміські сільські поселення, планувальна організація, приміська зона, функціональна спеціалізація.