

ВОКЗАЛЬНІ ВУЗЛИ СІЛЬСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ. ПРОСТОРОВА ОРГАНІЗАЦІЯ І ВПЛИВ НА ОТОЧЕННЯ.

Здійснено аналіз вокзальних вузлів сільських поселень регіону та дана оцінка їх впливу на близьке оточення й просторову структуру села. Підтверджено, що територія вокзалу в сільській місцевості творить один із важливих фрагментів громадського простору поселення, села завдячують своїм активнішим суспільно-економічним розвитком та просторовій організації саме залізниці. Обґрунтовано підходи до оптимізації взаємодій «вокзал – поселення» та підвищення ефективності використання «фактора залізниці» в розвитку сіл регіону.

Вступ. Містобудування та територіальне планування як проектна діяльність із освоєння, організації й перетворення простору нерозривно пов'язані з транспортом. Розбудова транспортних систем є надзвичайно капіталомісткою, як правило, визначає функції та напрям розвитку як поселень, так і регіону. Включає вона, окрім лінійних об'єктів (доріг, колій, інженерних мереж), будинки вокзалів, об'єкти технічної інфраструктури, мости та інші споруди, необхідні для її ефективного функціонування.

В останні роки у зв'язку зі зменшенням інтересу до залізничного транспорту та частковою зміною первинних функцій вокзалів і простору їх оточення частина територій, розташованих поза межами активних транспортних потоків, перетворюється в маловикористовувані. В окремих населених пунктах постають пустуючі ділянки в оточенні вокзалів, а самі вокзали й їх оточення погіршують архітектурно-естетичний вигляд та отримують іншу функціонально-просторову організацію. Дослідження означених питань у сільських поселеннях регіону є актуальним, оскільки дозволить обґрунтувати шляхи активізації «фактора залізниці» в розвитку сільської місцевості. Актуальність зростає у зв'язку з розширенням використання рекреаційного потенціалу регіону, в т.ч. і сільської місцевості, а також адміністративно-територіальної реформи в Україні.

Мета статті. Здійснити аналіз вокзальних вузлів сільських поселень регіону, надати оцінку їх впливу на близьке оточення і просторову структуру села, а також обґрунтувати підходи до активізації відносин «вокзал – сільське поселення».

Відповідно до сформульованої мети вирішувались *завдання:*

- аналізу та оцінки актуального стану освоєння територій вокзальних вузлів у вибраних сільських поселеннях;

- виявлення чинників, що впливають на функціонально-просторові зміни на виокремлених територіях;
- аналізу впливу вокзальних вузлів на функціонально-просторову структуру поселення та близьке оточення вокзалу (умовно визначена територія на віддалі 100 м від вокзалу);
- обґрунтування підходів до оптимізації взаємодій «вокзал – поселення» та підвищення ефективності використання «фактора залізниці» в розвитку сіл регіону.

Методи дослідження. Використовувались методи:

1) урбаністичної інвентаризації — аналізувались як споруди вокзалу (повнота, технічний стан, архітектурні особливості тощо), так і територія вокзального вузла (функціональна структура територій, стан та озеленення, розпланування, мала архітектура тощо). В процесі інвентаризації виділялись елементи, що виявляють як негативний, так і позитивний вплив на об'єкт і ділянку;

2) історичний — використовувались книги, старі карти, фотографії та статті. Завдяки цьому отримано інформацію про зміни на досліджуваних об'єктах і територіях, а також знання для обґрунтування підходів до ревіталізації (повернення до життя деградованих вокзальних вузлів).

Окрім того, здійснювався аналіз проектних матеріалів, у т.ч. і оновлених в останні роки генеральних планів сіл регіону, а також опрацювання статистичних матеріалів. Соціологічний метод (анкетування, опитування) у даному дослідженні не використовувався.

Основні поняття. *Залізничний вокзал* — група об'єктів, розташованих на території залізниці, що призначені для обслуговування пасажирів та надання супутніх послуг, а також обладнання для управління рухом потягів.

Громадський простір — фрагмент простору, який за рахунок своєї організації та розміщення в структурі поселення призначений для суспільних контактів і є загальнодоступним для усіх зацікавлених (доступність може бути обмежена в часі чи організаційно).

Село — елемент системи розселення, що має замкнену або розпорошену забудову, виконує функцію продукування сільськогосподарської продукції для населення та промисловості, а також пов'язані з нею туристичну, просторовоформує, обслуговування місцевих мешканців та інші функції.

Виклад матеріалу. 1. Історичні передумови розміщення й розвитку вокзалів. Промислова революція, як відомо, розпочалась і розвинулася в Англії (1760–1830-ті рр.). Найбільшим досягненням вважається винайдення парової машини, а також викликані цим суспільно-економічні зміни. Винахід залізниці та залізничного сполучення прийнято вважати одним із найбільших винаходів у

економічній історії. Першу залізничну колію відкрито в Англії в 1825 р. Розпочинається її активна розбудова: у США — з 1830 р., у Франції — з 1832-го, Німеччині — з 1835-го, Росії та Австрії — з 1837 р.

Територія Галичини, яка входила на той час до складу Австрійської імперії, знаходиться в центрі Європи, тож відіграла важливу роль, пов'язану з транспортом. Можна стверджувати, що залізниці в Галичині споруджувались раніше, ніж якісні дороги з твердим покриттям. Колії й вузлові пункти тут служили важливими елементами транспортної мережі. Вплив на це мали кілька чинників. Най-важливіший із них — значна роль лісозаготівельної діяльності в гірських районах, а також відсутність у регіоні великих промислових центрів: сировина транспортувалася в розвинутіші промислові райони імперії, які знаходились на значній віддалі, отож залізниця служила для цього ефективним транспортним засобом. Другим чинником слід вважати геополітичне розташування Галичини, яка розглядалася в столиці Австрії як полігон можливої війни з Російською імперією. Залізниця виступала ефективним зв'язком для доставки військового спорядження та організацій відповідних дій. Окрема причина — низький розвиток інших транспортних систем у регіоні в цьому періоді.

Не будемо детально зупинятися на історії розбудови залізниць в Галичині, вони детально описані в [1; 3–5], відзначимо лише особливу роль залізниць у просторовій організації та суспільно-економічному розвитку регіону. Розвиток залізничного транспорту мав вирішальний вплив на соціально-економічне «оживлення» Галичини, а розбудова залізниць та їх інфраструктури обумовили зміни в просторовій структурі насамперед міст: регулювання складеної вуличної мережі, територіальне розширення міст; пробивка нових вулиць, створення вокзальних площ, будівництво вокзалів тощо.

Нове ефективне сполучення регіону зі світом стало швидко приносити соціально-економічну користь, у тому числі й для сільської місцевості, де створення місцевих колій відіграло вирішальну роль. Велике значення для сільської місцевості мали також вузькоколійки в гірських районах регіону [2].

2. Локалізація та умови організації вокзалів у селах регіону. Для аналізу вибрано Львівську область, що характеризується найбільшою щільністю сільських поселень в Україні. Система сільського розселення тут склалася історично й на сьогодні налічує майже 2000 сіл у межах Львівської області. Для зовнішніх зв'язків головним є *залізничний транспорт*. Експлуатаційна довжина залізниць загального користування становить 1298 км, під'їзні шляхи промислових підприємств і організацій — понад 922 км. Більше половини (59,6%) залізниць електрифіковано (Львів – Мукачеве, Львів – Ужгород, Львів – Київ, Львів – Перемишль). Для області в останні два десятиліття характерне зменшення вантажообороту й пасажироперевезень. Область має нейтральний транспортний ба-

ланс відправлення вантажів: у відправленні переважає кам'яне вугілля (7,5 млн т.), мінеральні будівельні матеріали, нафта і нафтопродукти, лісові й зернові вантажі.

Львівська залізниця пролягає в південно-західній частині України територією семи областей, проходячи через Карпати, Прикарпаття, Волинь. Залізниці західної частини України охоплюють Львівську, Волинську, Рівненську, Тернопільську, Івано-Франківську, Чернівецьку, Закарпатську області. В регіоні розташування Львівської залізниці проживає на сьогодні понад 8,5 млн осіб. 80% перевезень пасажирів здійснюється в приміському сполученні (рис. 1).

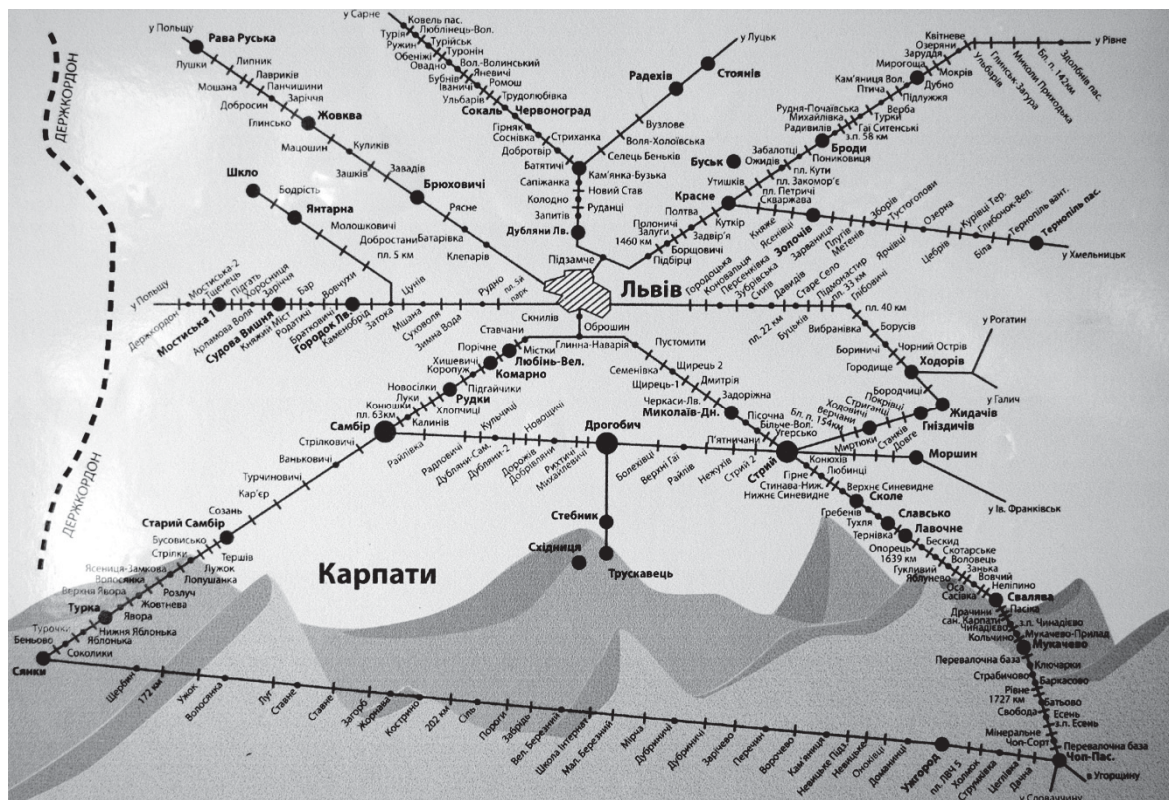


Рис. 1. Схема руху приміських поїздів зі станції Львів

Спостерігається обумовленість місцезонашування вокзалів у сільських поселеннях насамперед природно-ландшафтними умовами (рельєфом, гідромережею та лісовими насадженнями), а також складеною мережею доріг різного значення.

Львівська область як складова Карпатського регіону має на своїй території гірську частину Українських Карпат. Цікаві різноманітні ситуації з розміщенням вокзалів та платформ у селах гірських районів. Скажімо, у селі Лавочне на лінії Стрий – Батьково, між станціями Славське (8 км) та Бескид (8 км), міститься лінійна пасажирська залізнична станція. Відкрита у квітні 1887 р. (електрифікована 1956 р.), станція стала пунктом обороту для більшості потягів, що курсують як зі Львова, так і з Мукачевого, тут зупиняються і приміські, і

регіональні потяги. Саме на станції Лавочне до потягів, які прямують на Закарпаття, причіпляють додатковий локомотив, що пов'язано зі складним профілем колії на ділянці до Воловиці — потрібна велика сила тяги, аби підняти поїзд на перевал через Бескидський тунель.

3. Функціонально-просторова організація сільських вокзалів та вузлів. Існуючий стан. Для детального дослідження вибрано села, що знаходяться на трьох напрямках залізничного сполучення Львівської залізниці: Львів – Тернопіль, Львів – Сянки та Львів – Івано-Франківськ (у межах Львівської області). Аналізом охоплено 30 поселень. З них 20 сіл та 10 селищ міського типу, які за своїми архітектурно-просторовими та соціально-економічними характеристиками можна вважати сільськими поселеннями. Забудова та відкриті території залізниць у селах займають територію до 1 га (без урахування залізничних колій), на якій знаходяться об'єкти різного призначення та використання.

Для прикладу, *Оброшино* — лінійна пасажирська станція, розташована неподалік с. Оброшине Пустомитівського району (на лінії Львів – Стрий між станціями Скнилів (5 км) та Глинна Наварія (6 км). Це вузлова станція, на якій відгалужуються дві лінії: Львів – Стрий та Львів – Самбір. За 920 метрів від станції розташовано нерегулярний залізничний переїзд, через який проходить дорога із с. Оброшине на с. Басівку; за переїздом залізнична колія відгалужується в Самбірському напрямку.

Сянки — лінійна вантажно-пасажирська залізнична станція, розташована у селі Сянки Турківського району на лінії Самбір – Чоп, між станціями Соколики (10 км) та Щербин (10 км). Відкрито станцію 24 серпня 1905 року в складі залізниці Самбір – Сянки, нині тут зупиняються потяги далекого сполучення. Для усіх електропотягів, що прямують зі Львова та з Ужгорода, станція є кінцевою.

Лінійна пасажирська станція *Пісочна* межує з Пісочненським склозаводом. За 170 м. в сторону Миколаєва розміщується залізничний переїзд територіального автошляху Дрогобич – Меденичі – Жидачів. Між станціями Пісочна (7 км) та Щирець-II (19 км) в с. Розвадів Миколаївського району розташована станція *Миколаїв-Дністровський*. Залізнична колія в сторону зупинки Задорожна простягається вздовж Миколаївського цементного заводу. За приблизно 2 км на південь від станції залізниця межує із с. Дороговиж, а за 2,3 км розташовується залізничний переїзд автошляху Городок – Комарно – Миколаїв. Станція прилягає до берега Розвадівського озера, а в Стрийському напрямку проїжджає 115-метровий міст через річку Дністер. На запасних коліях відстоюються вагони з селітрою чи цементом; послугами залізничного транспорту користуються мешканці навколишніх сіл (Пісочна, Родники, Черниця тощо).

Вирішальне значення на освоєння відкритих територій, прилеглих до вокзалів, має розміщення в структурі поселення (рис. 2). Так, у *Комарно* (віддалення

від залізничної станції Комарно – Бучали становить 3,5 км, від Львова — 36 км, від містечка Рудки — 15 км), *Зимній Воді* (село, затиснуте в щільне кільце, утворене автомобільним шляхом Львів – Шегині, частиною транзитного обходу Львова, залізничною дільницею Львів – Мостиська, сусідніми селами та львівським мікрорайоном Рудно) вокзал міститься в безпосередній близькості до центру поселення, а в с. *Оброшино* — на межі поселення.



Рис. 2. Вокзальний вузол на межі села в гірській місцевості

Однією з переваг такого положення є пов'язаність із озелененням та розвинутість благоустрою і малої архітектури, що дозволяє творити тут важливий громадський простір села. Слід підкреслити, що вокзальний простір не є типовим громадським простором — це простір короткотермінового перебування і цільового відвідування. Нині зростає роль цього простору як простору суспільних контактів, відпочинку та торгівлі, особливо коли йдеться про села, розташовані в туристично-рекреаційних зонах регіону.

Іншим «типовим» прикладом є розміщення вокзалу поза межею поселення на віддалі до 300 м поза його межами. Ці простори розвиваються як автономні, але мають розвинуті зв'язки з селом. Проте стан та атрактивність таких просторів нижча порівняно з простором вокзалів, розміщених у структурі поселень. Прилегла територія є атрактивною для пасажирів в погожі дні, оскільки вони не хочуть очікувати поїзд в будинку вокзалу й перебувають на свіжому повітрі.

Інший приклад — віддаленість «вокзалу» від села на віддаль понад 300 м. У цьому випадку відсутні організовані зв'язки з поселенням. Платформа, що виконує технічні функції, лише в окремих випадках облаштована навісом для захисту пасажирів у негоду. Відсутні допоміжні приміщення для обслуговування пасажирів.

Будинки вокзалів є, як правило, найбільш репрезентативним об'єктом села, але на сьогодні багато з них знаходиться в поганому технічному стані. Вокзали мають видовжену структуру завдовжки приблизно 16 м і 5–6 м ширини. Це зазвичай одно-, двоповерхова споруда, водночас висота її значно перевищує висоту будинків житлової забудови села. Перон пов'язаний із будинком вокзалу і створює спільну архітектурно-просторову форму.

Вокзали мають цікаву історію та архітектуру. Так, у с. *Борщовичі* розташована лінійна пасажирська залізнична станція Львівської залізниці з однойменною назвою, історія якої становить 146 років (відкрита в 1869 р.). Це пасажирська станція з чотирма коліями, тип платформи — бокова, берегова. Зупиняються тут лише приміські електропоїзди.

Вокзал у *Старому Селі*, якщо вірити напису, зведений у 1906 році (рис. 3). Старе Село — дуже давній населений пункт, що існував ще в давньоруські часи. Тут дві залізничні станції. Біля тієї, що розташована на півдні села, міститься замок, точного періоду появи якого історики не називають. За однією з версій, його будував архітектор Амброзій Прихильний у 1584–1589 рр. на замовлення князя Костянтина Острозького, за іншою — замок заклав у 1642 р. Владислав Домінік Заславський. Окрім замку, в селі є ще й інші цікаві будівлі, наприклад, сільська рада, до якої можна дістатись, рухаючись на північ уздовж залізниці, та дві греко-католицькі церкви.



Рис. 3. Залізнична станція в Старому Селі (1906 р.)

Будинки вокзалів, окрім білетних кас і туалетів, включають зал очікувань з пресою та магазином побутових товарів. У окремих поселеннях тут знаходяться

й інші об'єкти послуг, зокрема, перукарня. З початку розвитку залізниць, окрім транспортної, важливими були також вантажно-поштові функції.

Залежність «вокзал – послуги» має первинний суперечливий характер. Якщо вокзальний простір буде «здомінований» послугами — це шкодитиме пасажирсько-транспортній функції. І навпаки, якщо вокзальний простір буде виконувати лише комунікаційну функцію — він не стане місцем протягування «не пасажирів». Існує потреба пошуку рівноваги між цими аспектами (пасажирськими та побутовими послугами місцевим мешканцям). Як правило, головний фасад вокзалу зі сторони поселення краще упорядкований і перебуває в кращому стані порівняно з фасадом зі сторони перону. Ці два фасади мають вирішальне значення в архітектурі вокзалів. Разом із тим уздовж лінії колій зазвичай по обидві сторони від вокзалу знаходяться занедбані будинки та території, що псує загальне враження від вокзального комплексу.

Стан просторів вокзалів і платформ, що мають загальний доступ, можна оцінити як добрий з погляду композиції, безпеки, доступності та інших характеристик. Цей простір освітлений, ознакований інформацією, не притягує агресивних людей, водночас неорганізовані місця паркування, відсутні або неупорядковані туалети.

Вокзали закриваються на нічний період (тут не зупиняються нічні потяги), що виключає можливість перебування тут безхатченків, але також не дозволяє перебування тут і подорожуючих людей.

4. Вплив вокзалів на просторову структуру села. Як у минулому, так і сьогодні вокзали виявляють значний вплив на розбудову села та його архітектурно-просторову структуру. Прилеглий до вокзалу простір є активно використовуваний з огляду на рух пасажирів та мешканців, розміщення різних послуг і мережі комунікацій поселень. У найближчому оточенні (в радіусі близько 100 м) зосереджена щільніша житлова забудова, вища концентрація послуг та активність мешканців.

Відповідно до містобудівних вимог визначаються межі й зони залізниці. Коли вокзал знаходиться в центрі села, такі території є об'єктом зацікавлення інвесторів. Вокзал має також вплив на природне середовище. Як правило, він сполучений із автобусною станцією, що спричиняє додатковий шум з забрудненням землі та колій. Це не заохочує мешканців вести житлове будівництво в безпосередній близькості до колій. Водночас не варто забувати й про ст. 68 Земельного кодексу України, ч.2 ст. 6 Закону України «Про залізничний транспорт», згідно з якими до земель залізничного транспорту належать території смуг відведення залізниць під залізничним полотном та його облаштуванням, станціями з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та

зв'язку, водопостачання, каналізації; під захисними та укріплювальними насадженнями службовими, культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, необхідними для забезпечення роботи залізничного транспорту.

Висновки

1. Територія вокзалу в сільській місцевості творить один із важливих фрагментів громадського простору поселення. Села завдячують своїм активнішим суспільно-економічним розвитком та просторовою організацією саме залізниці.

2. Залізничний вокзал є специфічним об'єктом з погляду освоєння й функціонування, знаходиться на закритій ділянці, яка має відповідати визначеним умовам. Це формує певні вимоги до організації взаємодії «вокзальний вузол – сільське поселення».

3. Вокзальний комплекс є не лише комунікаційним вузлом, але й місцем для зустрічей та товариських спілкувань. Це обумовлює впровадження на цих територіях функцій побутового обслуговування, а також упорядкування зв'язку із центром села.

4. Оцінка стану вокзалів сільської місцевості вказує на те, що «недопрацьовані» елементи псують загальне враження. Стан фасадів, малих форм та благоустрою вимагає покращення. Відновлення сільських вокзалів приведе до функціональних змін не лише на цьому об'єкті, але й у його оточенні.

5. У сучасних умовах, щоб залізнична станція ефективно виконувала свої функції, вона має бути атрактивною для подорожуючих та поєднувати інші якості, зокрема, бути безпечним місцем і створювати умови для відпочинку подорожуючих. Архітектурна організація повинна бути впорядкованою: включати комерційні та обслуговуючі функції, добре пішохідне сполучення з поселенням, мати безпечні умови для руху пасажирів та транспорту мешканців.

Список використаних джерел

1. Габрель М. М. Австро-угорська колонізація і розвиток мережі залізниць у Галичині / М. М. Габрель // Німецькі колонії в Галичині. Історія, архітектура, культура : мат. міжнар. наук. конф. — Львів, 1996. — С. 296–306.

2. Габрель М. М. Вузькоколійки Українських Карпат: вплив на архітектурно-ландшафтний розвиток території в минулому і в сьогоденні умовах / М. М. Габрель // Урбаністико-архітектурні проблеми міст Галичини : мат. укр.-польськ. наук. конф. — Львів, 1996. — С. 34–37.

3. Іваночко У. Функціональна організація Галичини на основі картографічно-статистичних матеріалів ХІХ ст. / У. Іваночко // Картографія та історія України : збірник наук. праць / ред.: Я. Р. Дашкевич; упоряд.: М. Г. Вавричин; НАН України, Ін-т укр. археографії ім. М. С. Грушевського, [та ін.] . — Львів : М.П. Коць, 2000 . — С. 133–142.

4. Шрамко Г. Львівська залізниця / Григорій Шрамко. — Львів : Каменяр, 1982. — 156 с.

5. Jaszczak A., Witkowska A. Problemy rewitalizacji Dworców i Obiektów Komunikacja kolejowej : Infrastruktura komunikacyjna w Krajobraze № 18, wyd. Komisja Krajobrazu kulturowego PTG, Sosnowiec, 2012.

Аннотация

Проведен анализ вокзальных узлов сельских поселений региона и дана оценка их влияния на близлежащие территории и пространственную структуру сельской местности. Подтверждено, что территория вокзала в сельской местности – один из важных фрагментов общественного пространства поселения. Активное социально-экономическое развитие и пространственная организация сельских территорий происходит благодаря наличию железной дороги. Обоснованы подходы к оптимизации взаимодействий "вокзал-поселение" и повышение эффективности использования "фактора железной дороги" в развитии сельских поселений.

Annotation

In the article was analysed train station knots of rural settlements in region and their influence at surrounding territories and spatial structure of village. The territory of train station is one of most important fragments of public space at rural settlements was affirmed. Active social and economic development and spatial organization of villages take place due to exactly railways. The solutions for the increase "factor of railway" efficiency of village's development are offers.