

УДК 711.4

І.В. Древаль

*д. архіт. професор каф. містобудування, Харківський національний
університет міського господарства імені О. М. Бекетова*

ВИКОРИСТАННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ РЕСУРСІВ ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ ДЛЯ РОЗВИТКУ СУЧАСНОГО МІСТА

Анотація. В роботі розглядаються актуальні питання розвитку сучасного міста в контексті парадигми стійкого розвитку. Проаналізовані можливості використання територій залізничних сортувальних, вантажних, технічних станцій, що виносяться за межі забудови. Розглянуто їх містобудівний потенціал. Зроблено висновки про перспективність використання цих територій та використання містобудівних регламентів для управління їх містобудівним розвитком

Ключові слова: залізничні станції, містобудівний потенціал, територіальні ресурси, стійкий розвиток міста.

Вступ. Аналіз змін стану містобудівного простору України під впливом соціально-економічних процесів, що відбуваються, дозволяє зробити висновок про наявність низки негативних тенденцій. Як одну серед найбільш небезпечних з них слід відмітити стихійну, некеровану забудову територій міст. Частково це відбувається за рахунок скорочення озелених територій. Так, наприклад, у Харкові вже розпайоване до 50% лісопарку і активно йде забудова його територій. Не менш пагубною тенденцією є знищення історичної архітектурно-містобудівної спадщини в ході активного розвитку торговельних, розважальних та ін. функцій в історичній частині міста. Хаотичності випадковості забудови територій міста сприяє також відсутність цілісного бачення можливих перспектив розвитку його структурно-функціональних елементів. Страждають і екологія і культура, руйнується місто під селевим потоком новобудов. Метод освоєння невеличких клаптиків території в межах забудови (так зване точкове освоєння) теж має свої вади, навіть при дотриманні усіх містобудівних вимог та віртуозного професійного рішення об'єкту. Щонайбільша з них – відсутність комплексного рішення інженерних мереж для значної кількості таких ділянок. Але, зрозуміло, що ці тенденції мають своє об'єктивне підґрунтя – бажання покращити умови життя певних прошарків населення та розвивати бізнес в сфері суспільного обслуговування. Таким чином, в наявності маємо *конфлікт між потребами функціонального перетворення міста та його територіально-просторовими ресурсами для задоволення цих потреб.* Тому актуальність пошуку підходів до вирішення

цієї складної проблеми очевидна. Сьогодні стає все більш зрозумілим, що вектор досліджень повинен бути спрямований на знаходження внутрішніх територіальних ресурсів для розвитку функціональних елементів міста таким чином, щоб благополуччя однієї частини громади не вирішувалось за рахунок іншої. Такий підхід контекстуальний основним положенням концепції сталого розвитку міст, що підштовхує до пошуку внутрішніх ресурсів розбудови штучного середовища за межами експансії та порушення елементів природної основи. На необхідності інтенсивного використання «внутрішніх» ресурсів сучасного міста та протистоянні територіальному зростанню міст, стихійній урбанізації регулярно наголошується в резолюціях всесвітніх архітектурних форумів.

Ціль даного дослідження – актуалізувати проблему ефективного містобудівного освоєння ділянок, залізничного транспортного вузла, що втрачають свою первинну функцію внаслідок вдосконалення просторової структури останнього.

Вивченість теми. Проблеми розвитку міста та його елементів завжди були у центрі уваги науковців в тому числі в сфері управління розвитком урбанізованих систем. Вивченню різних аспектів даного об'єкту присвячено роботи таких авторів як О. Гутнов Ю. Білоконь, М. Дьомін В. Тимохін, І.Фомин, А.Плешкановська та ін. [2, 4, 5, 12,15,17]. Дослідники відмічають, що розуміння динаміки міської системи та її елементів дозволяє змістовно та ефективно вести забудову, запобігти помилкам, які мають непередбачені негативні наслідки. Вельми важливі висновки щодо використання так званих «приреєкових» територій зроблено в роботах М. Кануннікова. [10]. Автор наголошує на доцільності розміщення на територіях, прилеглих до залізничних станцій різноманітних функцій громадського обслуговування. Питання розвитку елементів громадського обслуговування в зоні впливу залізничних станцій й посилення їх містоформуєчої ролі розглядаються в роботах відомих вчених: З. Азаренкової, І. Русанової, В. Товбича та ін. [1,14, 16].

Основний зміст дослідження. В якості територіальних ресурсів міст, що мають зовнішнє залізничне сполучення (а таких в Україні – більшість) можна розглядати частину територій залізничного транспортного вузла, що розвивається шляхом просторової переструктуризації його елементів. Рішення заявленої проблеми також лежить у площині розгляду міста в контексті його інноваційного розвитку, тобто такого, що будується на основі активного залучення інноваційних технологій. Саме важливими передумовами для розгортання сучасної, високотехнологічної забудови є наявність в структурі міста реальних територіальних ресурсів, що до останнього часу «зберігалися» в якості ділянок вантажних, сортувальних, технічних залізничних станцій,

вантажних дворів, що (згідно ще до регламентів ДБН 360-92**) повинні виноситися за межі забудови, але сьогодні ще розміщуються поруч із залізничними вокзалами і навіть в межах центрального планувального району [6]. В якості прикладів можна навести міста України Донецьк, Дніпропетровськ, Харків, Полтава, Львів та ін. (рис.1).

Так, в м. Донецьк поруч з шістьма пасажирськими платформами станції центрального залізничного вокзалу функціонує вантажна станція, що перевищує пасажирську в декілька разів. В м. Харкові поруч з пасажирською станцією Південного залізничного вокзалу значну територію теж займають технічна і сортувальна станція.



Рис. 1. Технічні, сортувальні та вантажні станції поруч з пасажирськими станціями центральних залізничних вокзалів міст Львів та Дніпропетровськ формують цілісні територіальні комплекси.

Велику територію охоплює поруч з центральним залізничним вокзалом вагоноремонтний завод в м. Дніпропетровськ. Вказані ділянки мають значний містобудівний потенціал, що обумовлений не тільки значними площами (3 - 10) га з пласким рельєфом, а й особливостями місця розташування в структурі міста, наявністю розвинутої транспортної інфраструктури та інженерних мереж. Значний ступінь транспортної зв'язності територій залізничних станцій з іншими міськими територіями розкриває додаткові можливості для розвитку тут комплексів громадського обслуговування міського рангу. [3,7,8,11,13].

Історичні особливості трасування залізничних мереж в долинах річок, а згодом розвиток на цих територіях вантажних станцій роблять такі ділянки міста особливо привабливими для розвитку в майбутньому тут ландшафтно-рекреаційних функцій. В якості приклада можна навести залізничну станцію Левада в м. Харкові, що має окрім пасажирської розвинуту технічно-вантажну

частину. Навіть назва станції красномовно свідчить про характеристики міської території та «підказує» перспективи її функціонального перетворення. Переміщення функцій обслуговування технічних потреб зовнішнього транспорту, промисловості, комунального господарства за межі забудови з певних ділянок міста дозволяє розгортати будівництво сучасних містобудівних комплексів саме тут.

Слід відзначити, що в розвинутих країнах вже існує цікавий, гідний наслідування позитивний досвід. В якості прикладу можна навести реконструкцію території вантажної залізничної станції в Більбао, (Іспанія). Тут на місці «рейкової території» запроєктований новий житловий комплекс з значними за площею рекреаційними територіями (рис.2). Цікавим прикладом є також реконструкція зони залізничного вокзалу Аустерліц в Парижі, де з на місці вантажної станції запроєктований новий житловий комплекс з розвинутою системою громадського обслуговування та рекреаційними ділянками [9]. Аналіз світового досвіду доводить, що специфічними особливостями реконструкції територій залізничних станцій є охоплення єдиним проектним рішенням значних за розмірами територій. Так, Рем Кулхаас в ході реконструкції ділянки міста Лілль (Франція) в зоні залізничної станції запроєктував мегаструктуру площею біля 40 га. Новий комплекс включив об'єкти загальноміського значення: виставковий комплекс, офіси, зал конгресів, торговельний та культурний центри, житлові будівлі, рекреаційну зону. На думку фахівців реалізація проекту дозволила місту здійснити своєрідний стрибок у майбутнє. Реконструкція центрального залізничного вокзалу в Роттердамі (Голландія) також привела до перебудови значної (до 20 га) прилеглої території. Новий містобудівний комплекс, запроєктований архітектором У. Олсопом, включає центр громадського обслуговування, житлову забудову та рекреації [8, 18]. Таким чином, території залізничних станцій, що підлягають виносу за межі забудови або реконструкції, мають прекрасні умови як для розгортання інноваційної забудови, що збагачує функціональне наповнення міста, так і для підсилення транспортно-комунікаційної інфраструктури міста і навіть її якісних змін. Порівняння сучасної містобудівної практики України із досвідом розвинутих країн дозволяє оцінити подальші перспективи, що мають розкритися і для нас у майбутньому.

Один із аспектів цих перспектив пов'язаний з використанням комунікаційного потенціалу досліджуваних територій. Наявність тут рейкових шляхів дозволяє формувати та розвивати на їх основі новітні види міського транспортного обслуговування, а саме швидкісного наземного рейкового транспорту.

Цікавий аспект перспективного використання територій залізничних станцій відноситься до історико-культурної сфери, а саме збереження та використання архітектурної спадщини. Так, цінними елементами станцій, що склалися історично, є окремі елементи забудови, які сьогодні можна віднести до пам'яток промислово-транспортної архітектури. Вже існують приклади вдалого використання цих об'єктів для розвитку на їх базі музейних, рекреаційних, виставкових комплексів.

Слід відмітити, що потреби практики вже сьогодні обумовлюють творчі пошуки українських архітекторів в напрямку освоєння територій залізничних станцій прилеглих до залізничних вокзалів, формування на їх базі могутніх багатофункціональних суспільно-транспортних комплексів. В якості приклада можна навести проекти реконструкції ЗВК м. Донецьк, Дніпропетровськ, Львів.

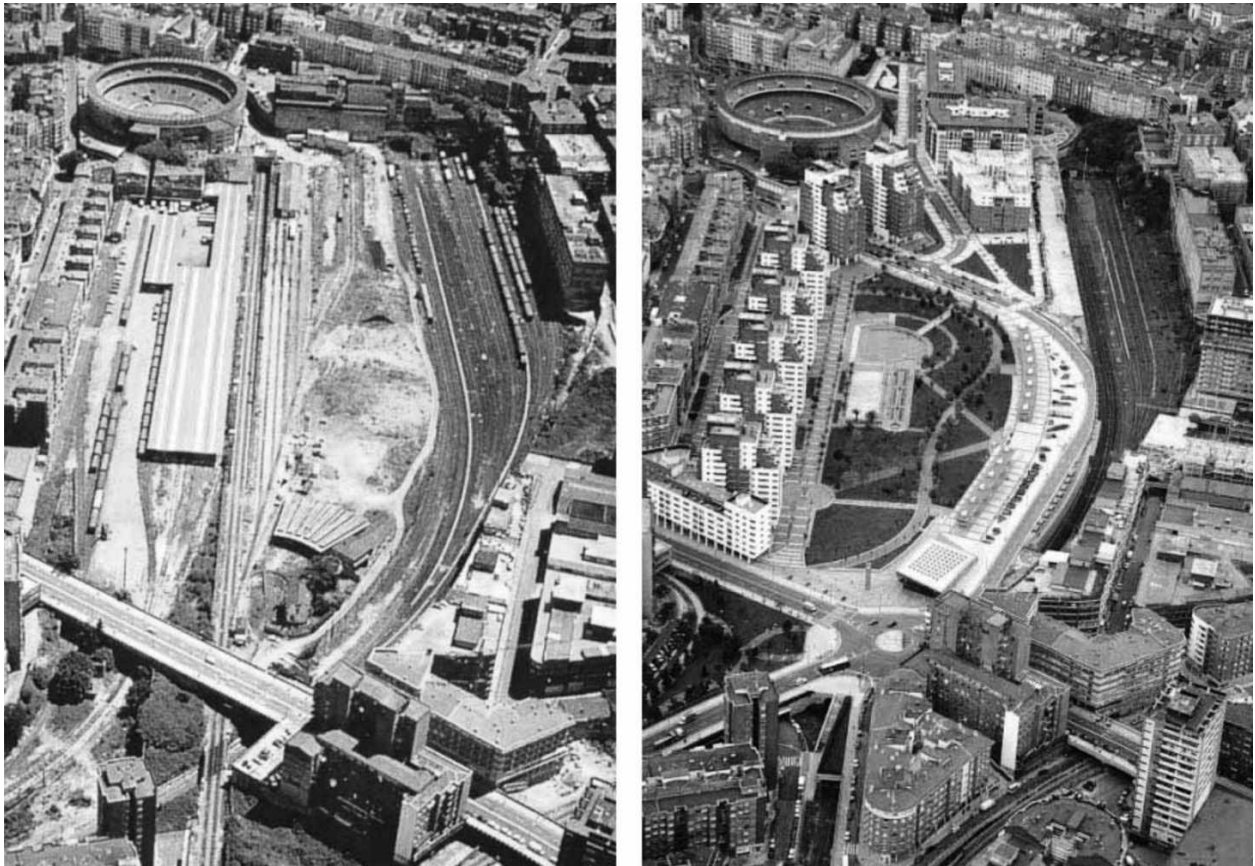


Рис.2. Формування нового містобудівного комплексу на місці залізничних станцій. Більбао, (Іспанія).

Висновки. Проведене дослідження доводить, що використання територій, які звільняються в ході реконструкції заличного вузла міста сприяє втіленню положень стратегії стійкого розвитку міста, а саме його розвитку за рахунок внутрішніх територіальних ресурсів, а також формуванню нових

об'єктів, що стимулюють подальші позитивні якісні зміни містобудівного простору .

Ефективне управління розвитком територій в структурі залізничного вузла, що звільняються від функцій технічного обслуговування, вантажних тощо, можливе за умов використання нового підходу до їх дослідження у містобудівній предметній площині. В якості пропозиції можна розглянути такі кроки: вивчення містобудівної ситуації ділянки реконструкції та фіксація містобудівних обмежень її освоєння; встановлення містобудівного потенціалу території; функціональне, структурне та композиційне моделювання нового містобудівного комплексу – як елемента міських інфраструктур (транспортно-комунікаційної та громадського обслуговування), а також ділянок житлової забудови та рекреацій.

Література

1. Азаренкова З. В. Пересадочные узлы как ключевые элементы транспортной системы города /З.В. Азаренкова //Обзорная информация. Пром. и сельскохоз. комплексы, здания и сооружения / ОАО «ВНИИНТПИ». Строительство и архитектура. Вып. 2. – М., 2008. – 50 с.
2. Білоконь Ю.М. Типологія містобудівних об'єктів / Ю. М. Білоконь. – Київ, 2001. – 68с.: іл. – 22.
3. Главный транспортный узел Днепропетровска мог выглядеть совсем по-другому [Электронный ресурс].– Режим доступа: <http://dp.vgorode.ua/news/10>.
4. Гутнов А. Э. Эволюция градостроительства / А. Э. Гутнов. – М.: Стройиздат, 1984. – 256 с.
5. Демін М. М. Актуальні проблеми сучасної теорії містобудування / М. М. Демін // Досвід та перспективи розвитку міст України. – К.: Укрархбудінформ, 2000. – С. 41-45.
6. Державні будівельні норми України. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. ДБН 360-92**. – М.: Стройиздат, 1992. – 62 с.
7. Древаль І. В. Містобудівне моделювання залізничних вокзальних комп-лексів / І. В. Древаль // Научно-технический сборник Коммунальное хозяйство городов. – Вып. 105, Киев: Техніка. – 2012. – С. 526-533.
8. Европейская мода [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lib.rin.ru/doc/i/20310p7.html>.
9. Жиль де Мон-Марен. Градостроительство Парижа / Жиль де Мон-Марен // Проект international. – 2009. – № 19. – С. 49-148.
10. Канунников М. Н. Многофункциональные комплексы в прирельсовых территориях современного города (на примере Москвы): дис. канд. архитектуры: 18.00.02. / М. Н. Канунников – М., 2002. – 168 с.: ил.
11. Концепція стратегії розвитку м. Харкова до 2030 року [Текст] / В.Т. Семенов, І.В.Древаль, О.В. Звальний та ін. // Монографія – Х.: ХНУМГ, 2012. – 218 с.

12. Плешкановська А. М. Реконструктивна діяльність в контексті міського розвитку/ А. М. Плешкановська // зб.: «Містобудування та територіальне планування». – Вип.37. – К.: КНУБА, 2010. – С. 413-420.
13. Реконструкция железнодорожного вокзала в Донецке [Электронный ресурс]. – Режим доступа: «donezk.proUA.com».
14. Русанова І.В. Транспортно-пересадочні вузли у планувальній структурі найбільшого міста / І.В. Русанова, І. Склярова // Досвід та перспективи розвитку міст України. Проблеми розвитку найкрупніших міст України: збірник наукових праць; відповідальний редактор Ю. М. Палеха. – К.: Ін-т «ДІПРОМІСТО», 2011. – Вип.20. – С. 259-268.
15. Тімохін В. О. Архітектура містобудівного розвитку. 7 книг з теорії містобудування / В. О. Тімохін – К.: КНУБіА, – 2008. – 629 с.: іл.
16. Товбич В. В. Архітектура: Мистецтво та Наука. Том1. Становлення та розвиток процесів і явищ Архітектури / В. В. Товбич, М. В. Сисойлов – Дніпропетровськ: Свіддер, 2007. – 1020 с.
17. Фомін І. О. Основи теорії містобудування. / І. О. Фомін – К.: Наукова думка, 1997. – 192 с.
18. Railway station and urban renewal.OIKOS Research centre [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://OIKOS.com>.

Annotation

The pressing questions of development of modern city are in-process examined in the context of paradigm of steady development. Possibilities of the use of territories of sorting, technical, freight railheads are analyzed which dart out for the borders of building of city. Their town-planning potential is considered. Conclusions about perspective of the use of these territories and importance of management their town-planning development are formulated.

Keywords: railheads, town-planning potential, territorial resources, steady development of city.

Аннотация

В работе рассматриваются актуальные вопросы развития современного города в контексте парадигмы устойчивого развития. Проанализированы возможности использования территорий железнодорожных сортировочных, технических, грузовых станций которые выносятся за границы застройки города. Рассмотрен их градостроительный потенциал. Сформулированы выводы о перспективности использования этих территорий и важности управления их градостроительным развитием.

Ключевые слова: железнодорожные станции, градостроительный потенциал, территориальные ресурсы, устойчивое развитие города