



УДК 711.1

**TO THE QUESTION OF URBAN DEVELOPMENT OF THE CENTRAL
RAILWAY STATION COMPLEX ENSEMBLE IN KHARKIV CITY**
**ДО ПИТАННЯ РОЗВИТКУ МІСТОБУДІВНОГО АНСАМБЛЮ ЦЕНТРАЛЬНОГО
ЗАЛІЗНИЧНОГО ВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ М. ХАРКОВА**

Dreval I.V. / Древаль І.В.*d.arch., prof. / д.арх., проф.***Serheieva K.V. / Сергеева К.В.***ст./ студ.*

*O.M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv,
Kharkiv, st. Badzanova, 15, 67002*

*Харьковский национальный университет городского хозяйства имени О.М.Бекетова,
Харків, вул. М. Бажанова, 15, 67002*

Анотація. В роботі розглядаються особливості та значення важливих містобудівних ансамблів – залізничних вокзальних комплексів. На прикладі м. Харкова розглядаються їх еволюційні зміни під впливом низки факторів. Показано, як змінювалися головні напрямки просторового та композиційного розвитку вокзального комплексу, зроблено прогностичні припущення.

Ключові слова: ансамбль, залізничний вокзальний комплекс, розвиток.

Вступ.

Залізничні вокзальні комплекси (ЗВК), які є важливими структурно-функціональними складовими сучасного міста, також відіграють помітну роль у його композиційній організації. Розміри території, що займають комплекси в різних містах коливаються від одного до декількох десятків гектарів. Це обумовлює створення на базі залізничних станцій містобудівних ансамблів – виразних елементів, які формують образ міста та вузли його композиційного каркасу. Їх значущість в утворенні естетично привабливого образу міста є загально визнаною. ЗВК обгрунтовано називають «обличчям», «візитівкою міста», його «брамою» [2]. Тому не дивно, що до проектування залізничних вокзальних комплексів сьогодні залучаються такі відомі архітектори як Заха Хадіт, Сантьяго Калатрава, Норман Фостер та ін.. Аналіз історії розвитку ЗВК доводить, що вони відносяться до об'єктів, які функціонально і просторово розвиваються в часі під впливом низки факторів, пов'язаних з розвитком міста, збільшенням пасажирських потоків, технологічними здобутками та новими потребами в організації громадського обслуговування [1, 5]. Сьогодні в Україні відбуваються соціально-економічні зміни, обумовлені становленням ринкової економіки, орієнтацією на цінності Євросоюзу, в тому числі на нові стандарти в організації містобудівного простору. З погляду на це, вельми корисним є дослідження питання розвитку центрального ЗВК міста Харкова, як значущого містобудівного ансамблю, домінантного вузла міського каркасу та композиційно-образної структури міста.

Мета даної роботи – охарактеризувати особливості розвитку залізничних вокзальних комплексів як містобудівних ансамблів. Для її досягнення використовувались методи історико-архітектурного аналізу, натурних



обстежень, графічного моделювання. Робота спирається на аналіз наукових робіт, які висвітлюють питання історичного розвитку та архітектурного формування ЗВК [1, 2, 5].

Загальний текст.

За визначенням, містобудівний ансамбль – це особливе просторове утворення, яке відповідає таким композиційним вимогам як цілісність, масштабність, гармонізація елементів між собою, унікальність образу [3]. Ансамблі ЗВК включають такі елементи як: забудову громадського і технічного призначення, споруди, відкриті простори, в тому числі елементи озеленення, транспортні та пішохідні комунікації, які забезпечують «стиковку» транспортних мереж різних ієрархічних рівнів – зовнішніх (залізничного транспорту) і внутрішніх (міського транспорту). Можна констатувати, що ансамблі залізничних вокзальних комплексів віддзеркалюють культуру, світогляд та естетичні ідеали свого часу [2-4]. Територію ЗВК можна розглядати в якості особливого ресурсу утворення унікального образу міста. «Вокзал стає міфопоетичним атрибутом – брамою, зв'язком між звичайним людським світом «тут» (зараз) і сакральним світом «там» (завжди)» [4, с.9].

Неповторність просторово-планувального і композиційного розвитку вокзального комплексу м. Харкова обумовлена характерними особливостями містобудівної ситуації його локалізації. Саме вона забезпечує композиційно-образну унікальність ЗВК, як важливої складової композиційної структури усього міста. Ці особливості полягають у такому:

- розміщення суміжно з історичним центром міста і наявність з ним візуального зв'язку;
- наявність прямих планувальних зв'язків території залізничного вокзалу з центром міста;
- можливість територіального розвитку вокзального комплексу вздовж залізничної станції;
- значний перепад рельєфу (до 6 м) ділянки пасажирської станції в поперечному перетині.

Початок розвитку на базі залізничних станцій містобудівних ансамблів нового типу слід пов'язати з формуванням з боку міської забудови повноцінних привокзальних площ майбутніх комплексів. В м. Харкові це відбулося коли у 1912-1914 рр. за проектом архітекторів А. Дмитрієва, Д. Ракітіна зводиться будівля управління південної залізниці, і з'являється сквер регулярного планування. Композиційна організація ансамблю (його форма та стилістика забудови) відповідала законам класики. Головна візуальна вісь «вокзал – центр міста» завершувалась будівлями історичних соборів (Успенського та Благовіщенського). Головна композиційна вісь узгоджувалась з візуальною і фіксувалась у просторі міськими дорогами (Полтавський шлях, Кацарська) і була перпендикулярною залізничному шляху станції.

Драматичні події розвитку ансамблю ЗВК відбулися коли в результаті проведеного конкурсу (1927-1929 рр.), була споруджена будівля Главпочтамту, яка завершила курдонер привокзальної площі. Стилістика цієї будівлі – конструктивізм, – відповідала смакам часу становлення нової комуністичної



ідеології (арх. А. Мордвінов). В цей же час було перекрите візуальне розкриття від пасажирської будівлі ЗВК на центр міста: з боку міської забудови привокзальної площі було розміщено занадто високу житлову будівлю (арх. О.М. Бекетов), яка підтримувала за стилістикою будівлю главпочтамту. Логічно припустити, що такі перетворення ансамблю відповідали єдиному задуму. З цього моменту головна композиційна вісь комплексу стала розвиватись вздовж залізничної станції. Вона завершувалась будівлею палацу залізничників, який був побудований в той же час і теж виконаний в стилі конструктивізм. Саме тут композиційна вісь ЗВК та візуальне розкриття спрямовувались в бік ансамблю Держпрому – важливого символу індустріальної могутності країни (рис.1).

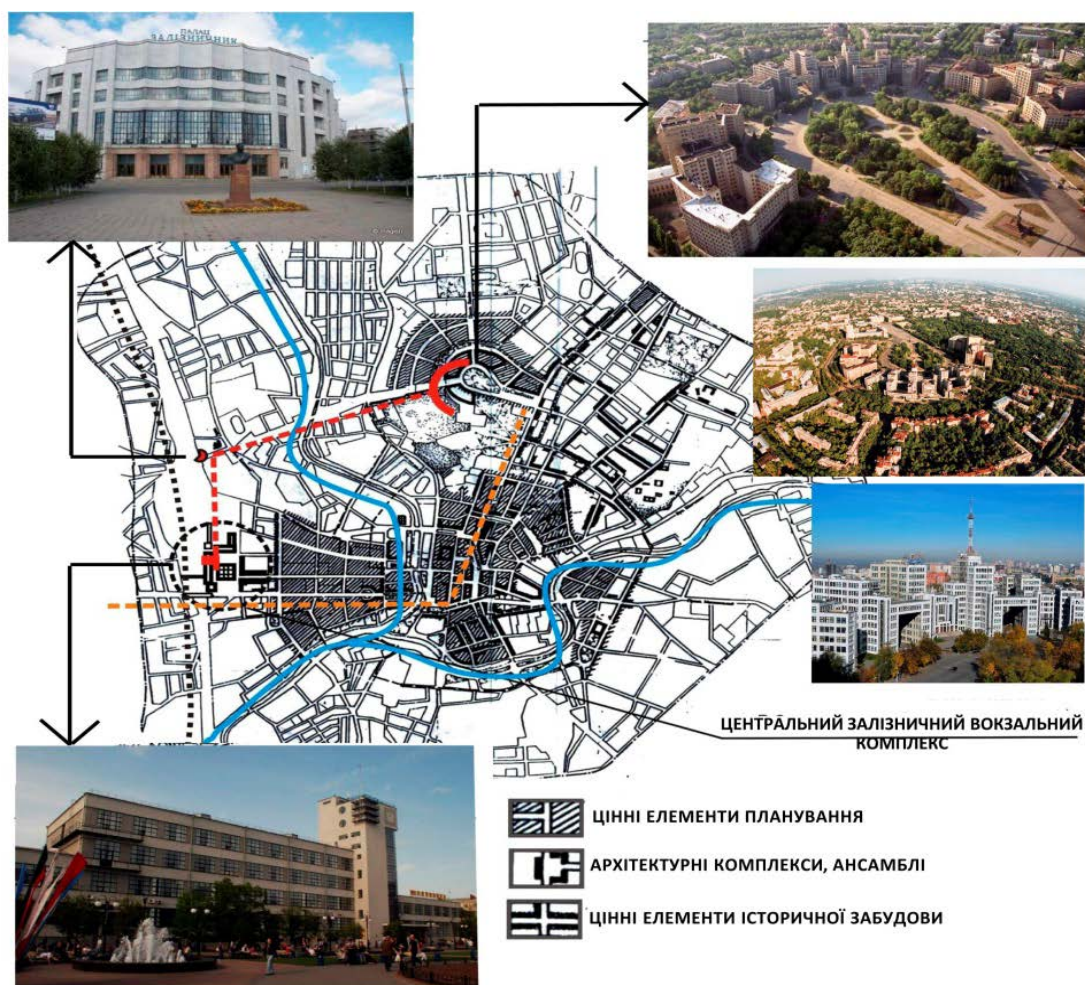


Рис.1. Ансамбль залізничного вокзального комплексу м. Харкова.

Загальний вигляд та розміщення в структурі міських доміант.

(Пунктиром показано візуальні розкриття ЗВК на історичний центр міста та ансамбль Держпрому)

Наступним етапом у подальшому розвитку ансамбля ЗВК стало будівництво в його структурі готелю, а також інших елементів обслуговування пасажирів, кількість яких зростає з розвитком міста. Багатоповерхова будівля готелю стала новою вертикальною доміантою, яка збагатила силует і підсилила містобудівне значення ансамблю (рис 2).



Рис.2. Готель в структурі містобудівного ансамблю ЗВК м. Харкова
Джерело: [6]

Сьогодні містобудівний ансамбль центрального залізничного вокзалу Харкова продовжує розвиватись вздовж залізничного шляху станції. З'явився новий структурно-функціональний блок – автобусний вокзал, який має свою транспортну площу. Однак забудова ділянки ще не отримала досконалої архітектурної форми.

Таким чином, сьогодні містобудівний ансамбль харківського залізничного вокзального комплексу завершує своє просторове формування вздовж пасажирської залізничної станції. З погляду на досвід розбудови ЗВК розвинутих країн можна передбачити, що в подальшому він почне розвиватись з обох боків залізничних шляхів і, таким чином, об'єднає дві частини міста, які до сьогодні просторово роз'єднані. Тому вже на часі вести пошук оновленої форми організації майбутнього містобудівного ансамблю.

Висновки.

1. Дослідження виявило, що зміни соціо-культурних цінностей, розвиток транспортних технологій та функціональних потреб обслуговування пасажирів значно вплинули на особливості формування ансамблю залізничного вокзального комплексу м. Харкова.

2. У просторовому відношенні вокзальний ансамбль пройшов еволюційний шлях від окремої споруди пасажирської будівлі до розвинутої просторової структури, яка включає декілька площ (транспортних та пішохідну), що розташовані вздовж залізничних шляхів станції та забудову різного функціонального призначення.

3. Просторовий розвиток ансамблю залізничного вокзального комплексу пов'язаний з територіальним та функціональним розвитком міста, транспортних технологій, а також змінами соціокультурних цінностей міської громади.

Література

1. Багалець Д.И., Миллер Д.П. История Города Харькова за 250 лет его существования (1665-1905) . Историческая монография в 2-х томах. Том 2. –



Харьков, ратопринт. – 1993. – 982 с.

2. Древаль І. В. Залізничний вокзальний комплекс як динамічна «візитівка» сучасного міста. – Досвід та перспективи розвитку міст України. Проблеми розвитку найкрупніших міст України: збірник наукових праць. - Вип.20 / Відповідальний редактор Ю. М. Палеха. – К.: Ін-т "ДІПРОМІСТО", 2011. – С. 250-259.

3. Скляренко Г. Художник и город: проблемы формирования архитектурно-художественного ансамбля. – К.: Наукова думка, 1990. – 104 с.

4. Шубович С.А. Железные дороги как визуальная и образная основа композиции города – К.: НИИТИАГ, 1999. – 24 с.

5. Dreval I. V., Avdieva M.S. Modern trends of architecture and town-planning forming development prospects of the station complexes [Text] The fifth world congress “Aviation in the XXI- st century” “ Safety in Aviation and Space Technologies”/ September 25-27, 2012 - Volume 3, K.: 2012. – p. 66 –70.

6. Фото [Електрон. ресурс] <http://suk.m.wikipedia.org/wiki%D0%A%BB.jpg> (л)

References:

1. Bagaley, D.I., Miller D.P. (1993). History of Kharkov City for 250 years of its existence (1665-1905) (vol. 2). Kharkov: Ratoprint.

2. Dreval, I.V. (2011). Railway station complex as a dynamic "business card" of a modern city. Experience and development prospects of Ukrainian cities: *Problems of Ukrainian largest cities development: a collection of scientific works*, 20, 250-259.

3. Sklyarenko, G. (1990) The artist and the city: the problems with formation of the architectural and artistic ensemble. Kyiv: Scientific Opinion.

4. Shubovich, S.A. (1999) Railways as a visual and figurative basis of the city's composition. Kyiv: Research Institute of Theory and History of Architecture and Urban Planning.

5. Dreval I. V., Avdieva M.S. (2012) Modern trends of architecture and town-planning forming development prospects of the station complexes. Kyiv: The fifth world congress “Aviation in the XXI- st century” “ Safety in Aviation and Space Technologies”/ September 25-27, 2012 - Volume 3, p. 66 –70.

6. Foto: <http://suk.m.wikipedia.org/wiki%D0%A%BB.jpg> (л)

Abstract. *The features and meanings of important city-building ensembles - railway station complexes are considered in this work. Their evolutionary changes under the influence of a number of factors are regarded on the example of Kharkiv city. It is shown how the main directions of the spatial and composite development of the station complex changed, and prognostic assumptions were made.*

Key words: *ensemble, railway station complex, development.*

Стаття відправлена: 27.11.2018 г.

© Древаль І.В., Сергеева К.В.