

функциональная: инсоляция застройки, доступность и логичность планировочного решения, так и эстетическая: ракурсы обзора, зрительные доминанты, сомасштабность зданий в застройке.

Заключение

Ввиду того, что Брестская область оказалась предрасположена к развитию протестантизма, на данный момент там наблюдается наиболее высокая плотность протестантских общин и объектов протестантской культовой архитектуры. Поэтому стоит обратить внимание на архитектурные и архитектурно-планировочные решения протестантских храмов с целью повышения их качеств как функциональных, так и эстетических и, как следствие, повышения их привлекательности для окружающих, в том числе и для туристов.

УДК 725.31

Малков И.Г., Власюк М.М.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЬНЫЕ КОМПЛЕКСЫ – ВАЖНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ АРХИТЕКТУРЫ

Целью данной работы является повышение интереса к вокзальным комплексам крупных городов Республики Беларусь, как важным элементам региональной архитектуры и градостроительной структуры.

Формирование и развитие материально-технической базы государства напрямую связано с состоянием его транспортной инфраструктуры. Во многих странах она включает сети железнодорожного, автомобильного, воздушного, речного и морского транспорта. Для нашего государства с его относительно небольшой территорией велика роль железнодорожного транспорта. Белорусская железная дорога на нынешнем этапе является одной из ведущих отраслей экономики РБ. Среди других транспортных предприятий страны железная дорога обеспечивает 94% грузооборота и 60% пассажирооборота. Одним из основных элементов в создании условий для передвижения пассажиров на транспорте являются вокзалы. На вокзалах ежедневно ведется обслуживание значительного числа людей, отправившихся в дорогу. Пассажирские вокзалы обычно рассчитываются на многолетнюю эксплуатацию и подобно иным общественным зданиям имеют в своем составе обширный перечень помещений, включающих площади для непосредственного обслуживания пассажиров, служебно-технические и вспомогательные. Кроме того, каждый вокзал с прилегающей площадью является частью градостроительной структуры города или поселка и непосредственно влияет на его архитектурно-планировочную композицию. Оправдано в связи с этим, что вопросу формирования архитектуры железнодорожных вокзалов всегда уделялось существенное внимание.

Под вокзалом понимается комплекс зданий, сооружений и устройств, необходимых для обслуживания пассажиров дальнего следования, расположенный на одной железнодорожной станции (пассажи́рском остано́вочном пункте) с единым административным подчинением. Вокзал включает: пассажирское здание и павильоны; пассажирские платформы с навесами или без них; переходы через железнодорожные пути (вокзальные переходы) в одном или в разных уровнях; малые архитектурные формы и визуальные коммуникации.

Вокзал является частью вокзального комплекса (железнодорожной пассажирской станции, центрального автовокзала и пассажирской автобусной станции), в который входят все функционально и композиционно взаимосвязанные здания, сооружения и устройства, предназначенные для обслуживания пассажиров и проведения билетных, багажных, почтовых и других операций. Вокзалы являются структурными элементами города и его транспортного узла с обеспечением их планомерного развития и согласованного решения основных элементов вокзального комплекса (перрон, здание, привокзальная площадь), блокировки с объектами общегородского значения, а также с учетом ряда архитектурно-художественных задач. Выполнение градостроительных требований влияет на повышение качества обслуживания пассажиров, прежде всего путем сокращения полных затрат времени на все виды обслуживания, создание комфорта (удобства) в получении услуг и пользовании отдельными службами и устройствами в вокзалах, а также приводит к снижению строительных и эксплуатационных затрат.

Анализ современного состояния строительства и реконструкции зданий железнодорожных вокзалов в Беларуси позволяет констатировать, что этому направлению капитального строительства уделяется значительное внимание как Управлением Белорусской железной дороги, в чьем ведении находятся вокзалы, так исполнительной власти городов. В течение последних 5 лет на строительство новых и реконструкцию существующих вокзалов Белорусской железной дороги ежегодно выделялось от 4 до 5 миллиардов рублей. Кроме нового вокзала в г. Минске, введенного в эксплуатацию в 2001–2003 гг., с начала 90-х годов прошлого столетия, т.е. со времени обретения независимости государства, реконструированы вокзалы в городах Жлобине, Орше, Бобруйске, Барановичах и др.

Вокзалы классифицируются по следующим признакам: по размерам, по положению относительно станционных железнодорожных путей в плане и по вертикали, по преобладающей категории обслуживаемых пассажиров.

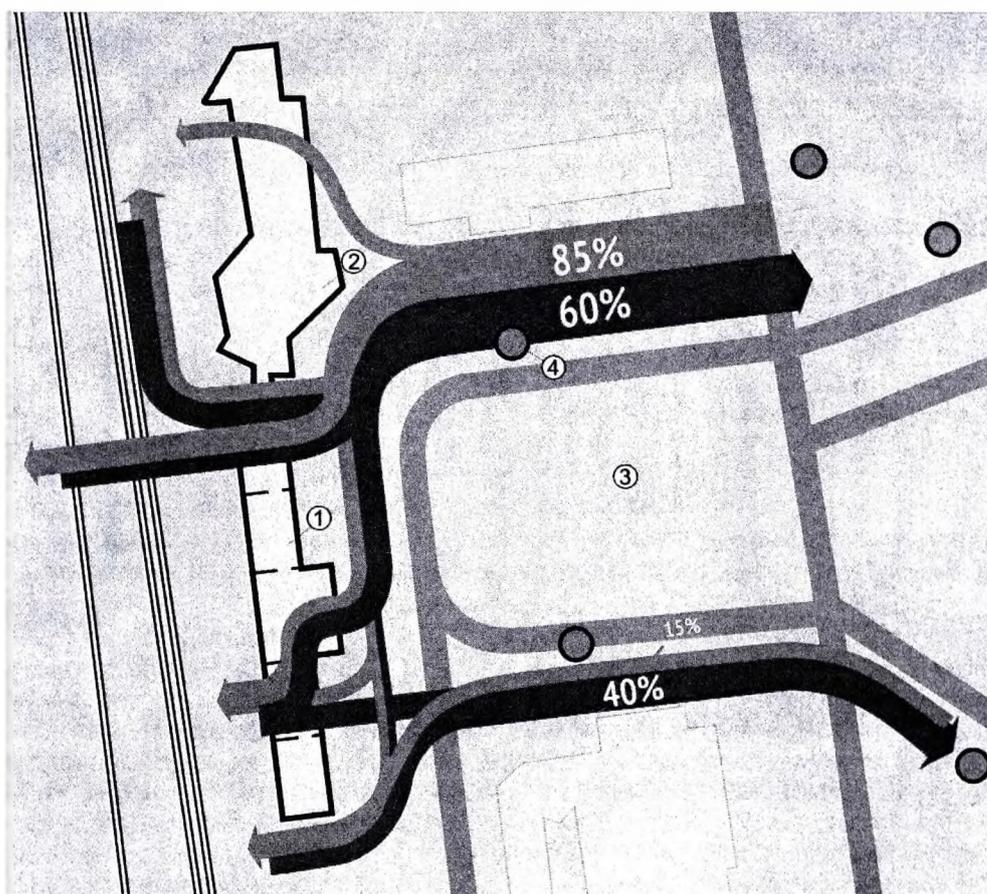
По положению в плане относительно станционных железнодорожных путей существующие делятся на вокзалы бокового или берегового и островного типа. Преобладающим является первый тип. Таковы вокзалы Гомеля, Могилева, Витебска и других. Вокзалы островного типа, характеризующиеся тем, что станционные пути примыкают к зданию с обеих продольных сторон, эксплуатируются в Бресте и Орше. Последние, создавая определенные преимущества в дифференциации прибывающих и отправляющихся пассажирских поездов по названным станциям, островное размещение вокзалов существенно усложняет перспективное развитие вокзальных комплексов и беспрепятственную связь с городской транспортной инфраструктурой.

Различие типов вокзалов по вертикальному формированию объемов связано с положением относительно уровня станционных путей, как привокзальных площадей, так и основных помещений, предназначенных для обслужи-

вания пассажиров. В мировой практике можно выделить три типа вокзалов: повышенный – расположение привокзальной площади и помещений вокзала выше уровня путей; пониженный – привокзальная площадь и помещения расположены ниже уровня путей; горизонтальный – площадь и вокзал находятся на одном уровне. Почти все вокзальные комплексы Беларуси сформированы по последнему типу. Равнинный рельеф страны, преобладание малых и средних по размерам вокзалов явились первопричиной такого решения. Лишь вокзал г. Минска, относящийся к категории особо крупных, сочетает в себе признаки смешанного типа. Основной объем вокзала, ориентированный главным фасадом на привокзальную площадь (горизонтальный тип) дополнен конкорсом, где размещен зал ожидания пассажиров площадью свыше 3000 м² с подсобными помещениями (повышенный тип).

Объемно-планировочные решения вокзалов основаны на группировке помещений по функционально-технологическим признакам и категориям пассажиров. Большинство основных помещений вокзалов находится на пути движения потенциальных пассажиров с привокзальной площади к платформам станционных путей. Компонировка вокзалов при их боковом размещении по отношению к путям предусматривает сквозные проходы с непосредственным выходом на платформу первого пути, либо при помощи подземных туннелей и надпутных переходов на платформы других. Большинство основных помещений вокзалов находится на пути пассажиропотоков ближе к основным выходам ближе на платформы и привокзальную площадь, как правило, в одном уровне с ними. Эксплуатируемые здания основных вокзалов страны являются одно- и двухэтажные.

Компоновка помещений вокзалов осуществляется обычно по следующим схемам планировки: анфиладной, однорядной и двухрядной с продольным либо поперечным направлением передвижения посетителей. На рисунке представлены планировочная схема вокзала в г. Гомеле с указанием функциональных зон группировки помещений и направлением основных потоков движения пассажиров, встречающих и провожающих (рисунком 1).



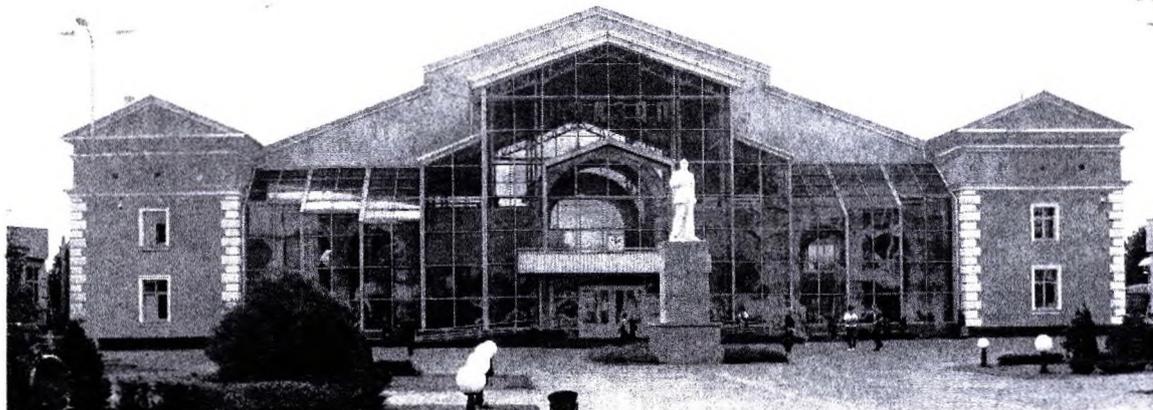
1 – вокзал дальнего следования, 2 – пригородный вокзал,
3 – Привокзальная площадь, 4 – остановки общественного транспорта
Рисунок 1 – Распределение пассажиропотоков на Привокзальной площади в Гомеле

Большинству вокзалов свойственен прием симметричного, относительно главного входа со стороны привокзальной площади, размещения помещений. Считается что такой вариант планировки здания, являющийся традиционным, улучшает эксплуатационные качества здания.

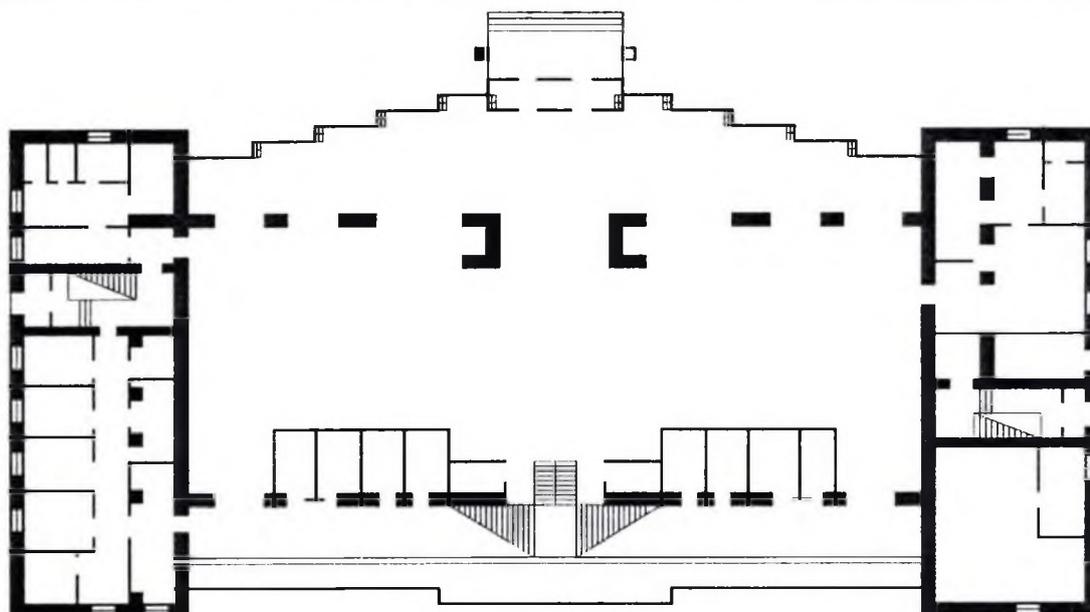
Немаловажным по технологии эксплуатации вокзалов является разделение потоков пассажиров дальнего и местного (пригородного) следования. Соответственно на большинстве вокзалов имеется четкое деление помещений билетных касс. Выявлены два способа размещения помещений билетных касс для потенциальных пассажиров пригородных поездов: внутри основного здания в специальном блоке (гг. Витебск, Минск), в отдельно стоящем здании, сблокированном с основным объемом вокзала (г. Гомель). Понятно, что показанные варианты технологии обслуживания пассажиров непосредственно отражаются как на планировочном решении вокзалов, так и общем композиционном облике вокзальных комплексов. Для вокзалов транзитных станций и при общем небольшом количестве пассажиров такое деление помещений не предусматривается (гг. Жлобин, Осиповичи, Калинковичи).

Реконструированный в 2003–2004 гг. вокзал станции Жлобин являет пример традиционного планировочного решения здания. Растущий и развивающийся, с большим будущим город металлургов Жлобин является также крупным железнодорожным узлом. Учитывая важное градостроительное значение объекта в застройке города и формировании привокзальной площади, старое здание вокзала было решено реконструировать и построить рядом дополнительные здания, необходимые для полного решения функциональных задач вокзального комплекса (рис. 2).

а)



б)



а – фасад, б – план первого этажа
Рисунок 2 – Железнодорожный вокзал в Жлобине

В отличие от описанного реконструированного вокзала г. Жлобина железнодорожный вокзал г. Минска является новой постройкой, проектирование его началось в начале 90-х годов XX столетия, а возведен он был в начале нынешнего столетия. Главный корпус минского вокзала размещен на продолжении оси одной из основных магистралей города – улицы Кирова. Здание запроектировано с пятью надземными этажами и двумя подземными. В центральной части здания размещены операционно-распределительные залы с входами из подземных уровней площади, перронного пространства и с надземных уровней. Операционно-распределительный зал, расположенный в надземном уровне здания, многосветный (атриум), с компоновкой вокруг него уровней вышележащих этажей. Из этого зала пассажиры по эскалаторам, лифтам и лестницам попадают на вышележащие этажи и в подземный уровень, в необходимые им помещения и службы.

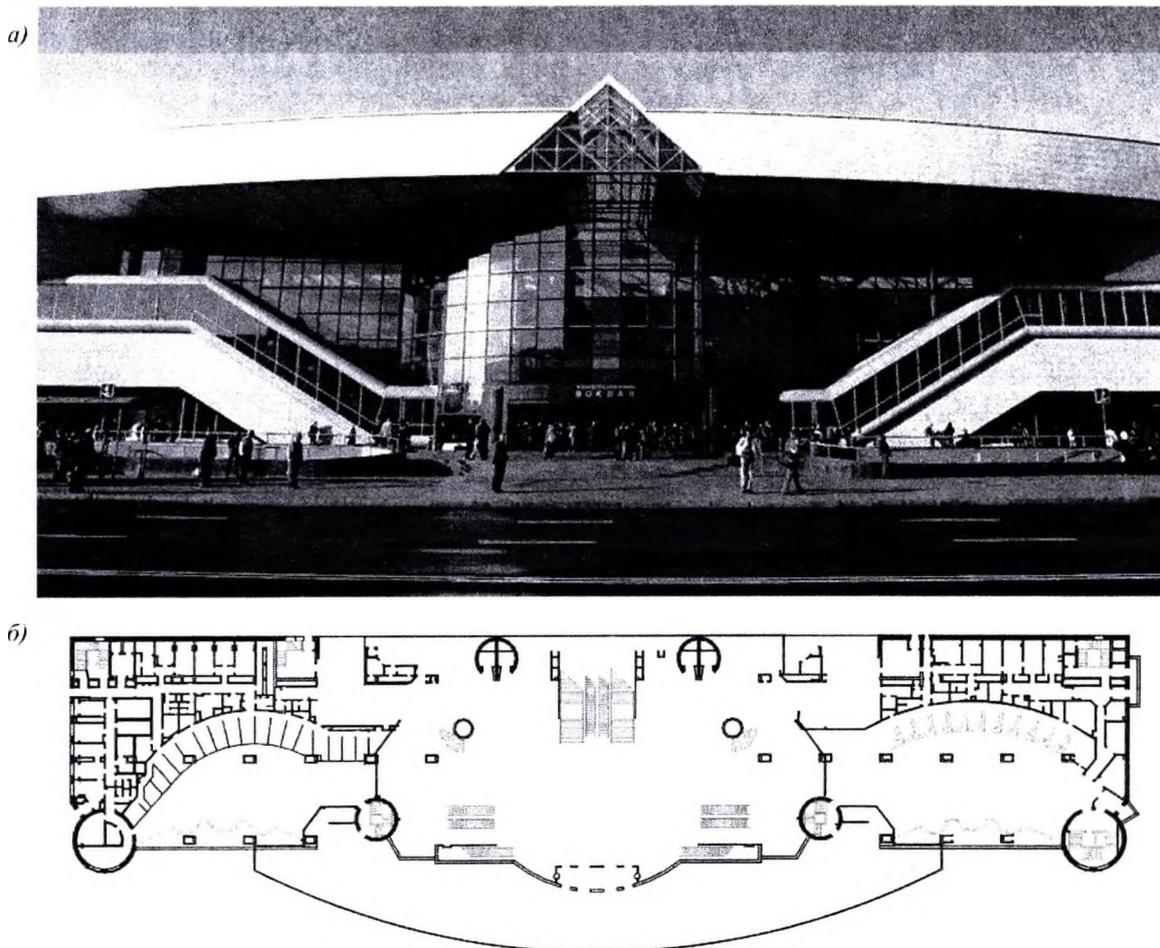
Планировочная структура здания, другие функциональные и эстетические параметры выполнены с целью максимально комфортного обслуживания, пребывания и перемещений пассажиров в здании, на основе изучения опыта проектирования, строительства и эксплуатации зданий подобного назначения в странах СНГ и за рубежом, с применением технологий, материалов и оборудования, соответствующих европейским стандартам (рисунок 3).

Время, изменение социальных условий в обществе, новые транспортные средства – это и многое другое вносят изменения в понимание функционального назначения вокзалов всех видов транспорта, в том числе и железнодорожных. Прежде всего это сказывается на планировочном решении действующих вокзалов, которые претерпевают изменения в результате реконструкции.

Сравнение архитектурно-планировочных решений описанных выше вокзалов показывает, насколько разительны перемены в наборе помещений реконструируемого и нового вокзалов.

Вокзал всегда являлся местом притяжения значительного числа жителей маленького городка, районного центра, крупного города. В современных условиях вокзал из сугубо функционального здания все более превращается

в общественное здание, которому, кроме специального назначения, добавляются функции торговли отдыха и культурно-развлекательного характера. Причем эта тенденция свойственна большинству современных вокзалов любых видов транспорта.



а – фасад, б – план первого этажа
Рисунок 3 – Железнодорожный вокзал в Минске

Еще более наглядно проявляется тенденция введения в состав вокзальных комплексов помещений, ранее свойственных лишь общественным зданиям общегородского назначения, в здании центрального минского автовокзала, введенном в эксплуатацию в 2011 году. Как отмечает автор проекта Центрального автовокзала столицы архитектор И. Виноградов: «Для любого типа объекта, расположенного в центре города, существует масса пространственно-планировочных ограничений, и задача архитектора максимально, в пределах правил, использовать каждый квадратный метр территории. Трехуровневый офисно-торговый центр и пятиуровневый паркинг решено было разместить на огромной платформе, поднятой на семь метров от уровня земли и занимающей в проекции всю выделенную для строительства территорию. Получилось уникальное сооружение, аналогов которому я лично не встречал. Разве что в Монако, с его крайним дефицитом территорий, видел нечто подобное. В комплексе (кроме всего прочего) предусмотрено несколько ресторанов и кафе, а на самом последнем этаже размещены комфортабельные офисы».

Как видим, в состав вокзальных сооружений широко включаются группы помещений, относящиеся к зданиям специализированного назначения – гостиницы, кинотеатры, спортивные сооружения и другое. К слову, сооружение гостиниц на привокзальной площади вполне обосновано, и это мы можем видеть на примере городов Минска и Гомеля. Однако в данном случае следует сделать акценты на том, что современные вокзальные комплексы (именно комплексы, а не вокзалы) должны включать весьма широкую номенклатуру помещений, рассчитанных не только на обслуживание пассажиров, но и являющихся крупными общественными зданиями многофункционального назначения. Естественно, что в таких условиях совершенно по-иному должно трактоваться архитектурно-композиционное решение вновь возводимого либо реконструируемого вокзала.

Существующие здания вокзалов Беларуси условно можно разделить на два типа по потенциальным возможностям активного влияния на формирование градостроительной структуры. Первые, сугубо функциональные вокзалы островного расположения по отношению к железнодорожным путям, не имеющие благоприятных возможностей формирования привокзальной территории и развития объемно-планировочного потенциала самого здания. Таковы, к примеру, вокзалы в городах Бресте и Орше. Железнодорожные станции этих городов, представляющие крупные узлы с большим пассажиропотоком, практически не имеют территориальных ресурсов для развития вокзальных комплексов. Участие таких вокзалов в формировании общей градостроительной композиции весьма ограничено и сводится к локальным композиционным решениям.

Второй тип – вокзалы с боковым или смешанным вариантом расположения по отношению к железнодорожным магистралям. Они являются частью градостроительных образований, непосредственно и органически вливаясь в их структуру. К этому типу следует отнести вокзалы в Минске, Гомеле, Витебске. Крупные здания этих вокзалов являются архитектурными доминантами, замыкая на своем объеме развитую привокзальную площадь и примыкающие, либо завершающиеся возле них улицы. Такие вокзальные комплексы, включающие основное здание и привокзальную площадь, служат крупными политранспортными узлами городского и междугородного транспорта, являются важными архитектурно-композиционными элементами формированиями названных городов (рисунки 4,5).

Таким образом, принципы проектирования вокзальных комплексов претерпевают значительные изменения. Вокзалы из сугубо специализированных зданий по обслуживанию пассажиров превращаются в крупные общественные здания многофункционального назначения, играющие важную роль в формировании архитектурно-композиционного облика важнейших градостроительных зон городов. Являясь для каждого из приезжающих первым местом, где формируется представление о городе, они, кроме своего сугубо функционального назначения, должны являть образцы градостроительной эстетики и культуры конкретного населенного пункта.



Рисунок 4 – Общий вид железнодорожных вокзалов дальнего и пригородного следования в Гомеле



Рисунок 5 – Общий вид железнодорожного вокзала в Витебске

Список цитированных источников

1. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений: учеб. для вузов / Под общ. ред. И.Е. Рожина. – М.: Стройиздат, 1985. – 543 с., ил.
2. Виноградов, И. Автовокзал для столицы / И. Виноградов // Архитектура и строительство. – 2007. – № 9. – С. 16-17.
3. Кочнев, Ф.П. Пассажиры станции и вокзалы. – М.: Транспорт, 1950. – 360 с.
4. Отраслевые нормы технологического проектирования (ОНТП) железнодорожных вокзалов для пассажиров дальнего следования: утв. Министерства путей сообщения Российской Федерации 31.12.1997 г. – М.: МПС РФ, 1998. – 67 с.
5. Степура, М. Новые вокзалы Минска / М. Степура // Архитектура и строительство. – 2007. – №9. – ABC, 2005. – 272 с.