

DOI: 10.32347/2786-7269.2024.7.102-113

УДК 711.7-163

Овсянкін О.П.,

metrika2003@gmail.com, ORCID: 0009-0002-6131-3062,

Одеська державна академія будівництва та архітектури

ДО ПИТАННЯ МОЖЛИВОСТІ РЕКОНСТРУКЦІЇ ТЕРИТОРІЇ ОДЕСЬКОГО ВОКЗАЛУ

Розглядаються проблеми розміщення великих тупикових транспортних вузлів у центрі міста. Їх взаємозв'язок з рештою транспортної інфраструктури та вплив на загальну планувальну структуру великих міст. Також розглядається проблематика формування депресивних територій сформованих основними шляхами та можливі варіанти розвитку та перспективи інтеграції існуючих об'єктів транспортної інфраструктури з урахуванням появи принципово нових систем міського транспорту у великих містах. У статті представлений аналіз історії розвитку структури та приклади міжнародного досвіду.

Ключові слова: Вокзал «Одеса-Головна»; тупикові вокзали; реконструкція вокзалу.

Постановка проблеми: можливість реконструкції або реновації одеської транспортної системи, що склалася навколо вокзалу Одеса-Головна. Одним із завдань сучасного містобудування є створення максимально комфортних зв'язків, як між містами і країнами, так і в самому місті. Під час проектування, реконструкції або відновлення міст і поселень потрібно враховувати першорядну роль транспорту у визначенні основних планувальних осей і зонування територій. Особливу роль потрібно відводити для постійного аналізу актуальності наявної транспортної структури та її зв'язку з поселенням і містом.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Міністерство інфраструктури України є головним органом у реалізації розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, дорожнього господарства України. Її задача полягає в тому, щоб постійно вживати заходів щодо підвищення рівня доступності транспорту, об'єктів транспортно-дорожньої інфраструктури та поштового зв'язку і в межах компетенції здійснювати контроль за дотриманням вимог законодавства. Науковими дослідженнями в галузі транспортної інфраструктури, а саме залізничних вокзальних комплексів займаються та займалися такі вітчизняні вчені та журналісти, як Древаль І.В., Рочняк Ю.А., Швець Л.М., Іванченко С. тощо [1, 2, 3, 4, 5, 6].

Метою даної роботи є виявлення можливості формування або перетворення станції Одеса-Головна на структурні зв'язувальні ланки між окремими частинами міста.

Основний матеріал та результати. У 1884 році за проектом архітектора Шретера було збудовано новий вокзал на Куликовому полі – максимально близько до центру міста, який швидко став іменуватися станцією «Одеса-Головна» (Рис. 1). Ця будівля проіснувала до 1944 року і була знищена відступаючими військами вермахту. Після війни у 1952 року на цьому ж місці було зведено нову будівлю за проектом архітектора А.М. Чупріна (Рис. 2).



Рис. 1. Вокзал «Одеса-Головна», арх. Шретер (фото 1940-і рр.)

Вибір місця під будівництво вокзалу в 1884 році був очевидний. Він став продовженням шляхів від існуючого тоді першого вокзалу на станції Товарній. Ділянка будівництва знаходилась неподалік від центру міста і була вільна від забудови, що дало змогу розмістити не тільки будівлі вокзалу, а й депо, майстерні, пакгаузи та інші елементи інфраструктури.

Ця інфраструктура швидко обросла житловою і промисловою забудовою і потім, вже в радянські часи, після будівництва величезних житлових масивів, опинилась в географічному центрі міста з мільйонним населенням. Вокзал від самого початку був запланований «тупиковий», з притаманними цьому типу вокзалів недоліками. [5]



а)



б)

Рис. 2. Вокзал «Одеса-Головна», а) фото 1890-і рр., арх. Шретер
б) фото 2021 р., арх. Чупрін

Потрібно зазначити, що у великих містах, тупикові вокзали можуть бути набагато менш ефективними порівняно з іншими типами вокзалів, як, наприклад, прохідні або «берегові» вокзали, які забезпечують гнучкішу й ефективнішу інфраструктуру для обслуговування поїздів. [7, 8, 9, 10, 11]

Декілька причин неефективності тупикових вокзалів:

1. Властива цьому типу обмежена пропускна спроможність: тупикові вокзали мають обмежену кількість колій, що обмежує їхню здатність обслуговувати велику кількість поїздів одночасно.

2. Витрати на інфраструктуру: будівництво та обслуговування тупикових вокзалів вимагають значних витрат на інфраструктуру – колії, депо в безпосередній близькості, перегінні колії та платформи.

3) Обмежені можливості для маневрування: тупикові вокзали можуть бути неефективними в разі необхідності переставляти поїзди для здійснення маневрів або розміщення нових складів.

4) Обмежені можливості для розширення: у разі збільшення обсягів пасажиропотоку або вантажопотоку, тупикові вокзали можуть виявитися нездатними обслуговувати збільшений трафік.

Хоча Вокзальний комплекс більшою мірою, ніж сама залізнична лінія, може бути структурним бар'єром, що істотно обмежує потенціал розвитку міста (зовні є «порожня» зона, яку часто використовують під промислові та складські будівлі). Тим часом станція, як великий генератор трафіку, дає змогу інтенсивніше використовувати прилеглу територію з економічних міркувань. Однак, там, де повноцінна міська забудова розвинена «не на тому боці колій», перетнути вокзальний комплекс часто буває значно складно. Що має місце в такому великому місті, як Одеса.

В результаті, залізничні колії, які ведуть до вокзалу Одеса-Головна, стали формувати депресивні ділянки в центрі міста. Усі лінії інших видів транспорту виявилися витягнуті вздовж залізниці і сформували тупикові «зони застою» біля залізничних колій. Майже всі промислові об'єкти (численні заводи, фабрики та складські комплекси), що були розташовані вздовж колій, через зміни в економіці, поступово припинили діяльність. Або, змінивши специфіку та розбившись на незначні осередки підприємницької діяльності, послужили джерелами формування великих незатребуваних і занедбаних територій.

Отже, в'їзд до міста Одеси поїздом веде через зони дуже сумнівної привабливості, і така «зустріч» шкодить іміджу міста відомого своєю архітектурою на весь світ. Проте, занедбані ділянки мають великий містобудівний потенціал до реновації. (Рис. 3).

В реаліях сьогодення, як ніколи, стало зрозуміло про важливість української залізниці та її роль в розвитку економіки і процесі відновлення постраждалих міст і територій. А також гостро постало питання про необхідність реформації структури залізниць. Вантажний і пасажирський потік, пов'язаний з військовими реаліями, багаторазово зріс і вимушено змінив

основні режими перевезень. Виявилось, що нова дійсність вимагає більшої адаптивності від транспортної інфраструктури.

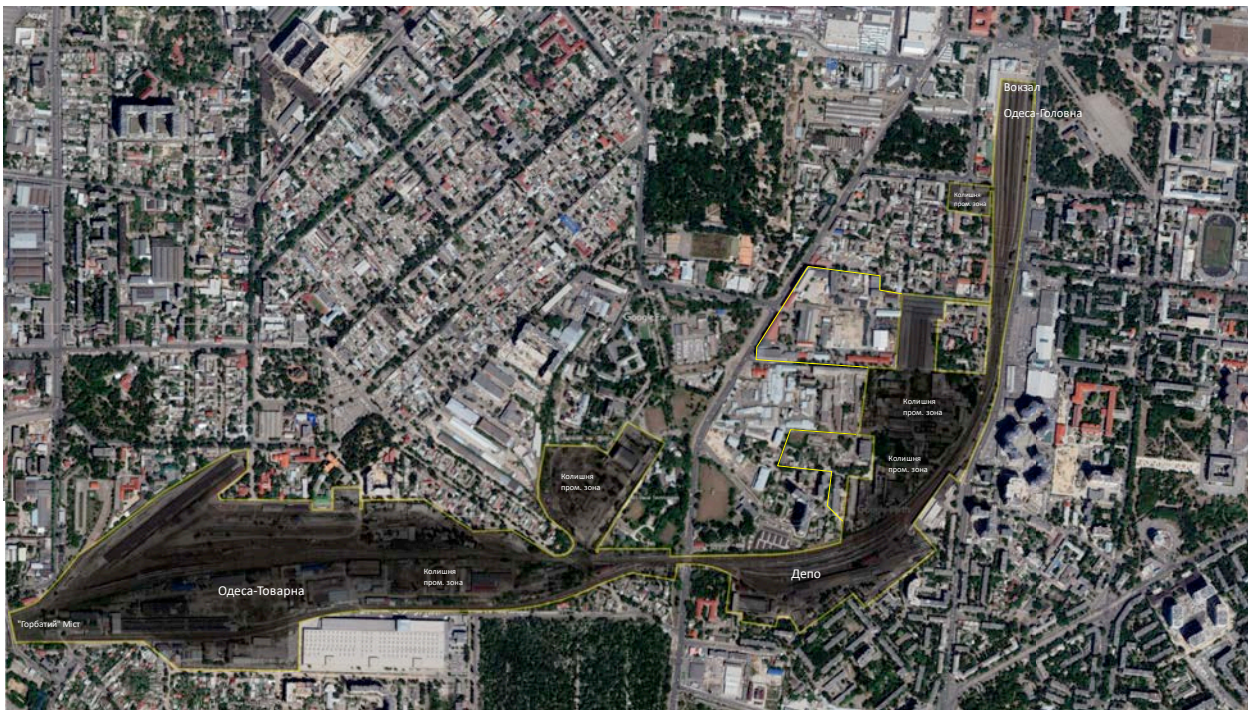


Рис. 3. Схема депресивних ділянок, які сформовані залізницею, з занедбаними промисловими зонами

Отже, стає питання: чи можна розглянути шляхи формування або перетворення станції Одеса-Головна таким чином, щоб замість бар'єра вона стала структурною сполучною ланкою між окремими частинами міста? Така роль вокзалу підкріплюється його перетворенням на загальноміський вузол обслуговування і простір соціальних контактів. Перетворення станції з об'єкта, зверненого до центру міста, на об'єкт, відкритий для проникнення з обох боків, вимагає будівництва відповідних привабливих роз'ємів через платформи. Найпростіший спосіб – використовувати широкі тунелі під платформами або пішохідними мостами, оточені сервісним комплексом. Інші, складніші рішення передбачають будівництво над платформами багатофункціональних мегаструктур, часто з індивідуальним архітектурним виразом. Однак вони несуть певний ризик втрати архітектурних цінностей самого платформного простору, які може реалізувати традиційний платформний зал.

На даний момент у світі працює велика кількість історичних тупикових вокзалів: Станція Ватерлоо (тупикова станція Лондонського залізничного вузла); Чаринг-Кросс (залізничний вокзал у центральній частині Лондона); Кингс-Кросс (залізничний вокзал у північно-східній частині Лондона – Камдені, поряд з вокзалом Сент-Панкрас); Ліонський вокзал (офіційно: Paris-Gare-de-Lyon – один із семи найбільших залізничних терміналів, розташованих

у Парижі); Вокзал Берсі (один із залізничних вокзалів Парижа); Центральний вокзал Гельсінкі (головна залізнична станція Гельсінкі, Фінляндія).[12] (Рис. 4).



Рис. 4. Мережа S-Bahn Berlin GmbH (заснована в 1924 р.):
а), б) загальний вигляд залізничної мережі

Усі ці вокзали справляються з трафіком, що в разі перевищує пасажирообіг Одеси-Головної. Але варто відзначити дуже важливий аспект: ці вокзали міцно інтегровані з розвиненими системами міського метро та іншим наземним транспортом і є невід'ємними вузлами транспортного життя міст. Багато в чому ці зв'язки формувалися з позаминулого століття.

Можливість реконструкції наявного одеського вокзалу з тупикового на береговий малоймовірна. Відсутність місця для транзитних поїздів та інтеграція з транспортною структурою міста неможлива без звільнення територій в історичній забудові, що вже склалася.

Так само проведення такої масштабної і довготривалої реконструкції в центрі міста паралізувало б усю наявну транспортну структуру. Потoki міського транспорту довелося б перенести на сусідні райони, які і зараз погано справляються з трафіком.

Дуже показовим сучасним прикладом може служити досвід реконструкції тупикового вокзалу Штутгарта. Плани суперечливого проекту «Штутгарт 21», щодо перетворення кінцевої станції головної лінії на підземну наскрізну станцію передбачають знесення бічних крил будівлі, а також ліквідацію платформ, колій і перону кінцевої станції. Запланована підземна прохідна станція розташована під кутом 90 градусів до поточної станції. Будівництво почалося у 2010 році і планується до завершення у 2025 році. У листопаді 2009 року охоронці Міжнародної ради пам'яток і визначних місць номінували будівлю для включення до списку Світової культурної спадщини ЮНЕСКО, і противники проекту Штутгарт 21 використали цю нагоду, щоб закликати місто

та Deutsche Bahn зупинити проект, який передбачає знесення частини комплексу за проектом Пауля Бонаца. [13, 14]

На даний момент можна позначити ще такі конкретні недоліки Одеси-Головної:

- відсутність переходу між платформами наявного вокзалу, який міг би бути підземним або навісним;

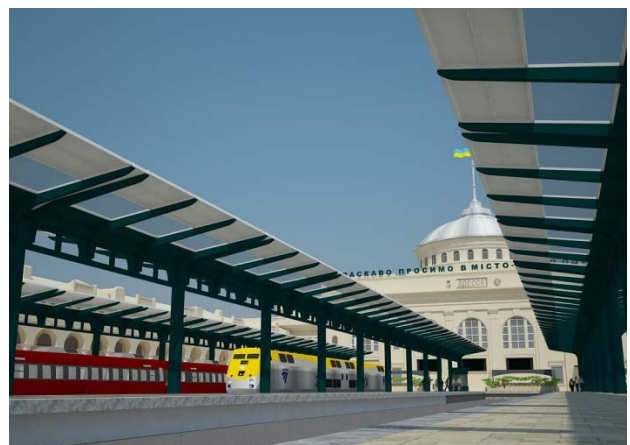
- над платформами сучасного вокзалу немає покриття, що ускладнює переміщення пасажирів до будівлі вокзалу або до бічних виходів. Раніше робилося кілька спроб з організації навісів над платформами, але навіть реалізація цих спроб вирішила б проблему частково (Рис. 5).



а)



б)



в)

Рис. 5. Проектні пропозиції щодо формування навісів над платформами вокзалу «Одеса-Головна», арх. О.П. Овсянкін (2012 р.)

Зв'язок з транспортом міста не є оптимальним. Від бокових виходів із вокзалу можна скористатися пересадкою на тролейбусні та автобусні маршрути міста. Але переходи до рейкового транспорту здійснюється через перетин автомобільних доріг часто з порушенням вимог щодо інклюзивності середовища. Особливо, якщо враховувати перспективу будівництва наземного метро в Одесі, зручний зв'язок його з вокзалом малоімовірний.

Ще з 1980-х років неодноразово розглядалися плани перенесення одеського вокзалу за межі центру міста.

Було б раціонально говорити про організацію кількох вокзальних терміналів, які об'єднані однією транспортною мережею із зовнішніми шляхами та обслуговують найбільші райони Одеси і найближче передмістя. Прикладом може слугувати залізнична система Німеччини, що існує з 1930-х років, яка використовує одні й ті самі шляхи для міжміського та внутрішньоміського залізничного сполучення.

Висновок. Отже, формування подібної, принципово нової транспортної мережі, позначить райони перспективного розвитку міста. І надасть імпульси в освоєнні нових і вільних територій під забудову, дозволивши «відтягнути» увагу девелоперів від уже перевантаженого новобудовами історичного центру міста.

Мотивацією слугуватиме необхідність оживити депресивні райони шляхом виносу з центру колій залізниці, що ведуть до вокзалу та, які «перерізають» можливі шляхи сполучення наявних історичних районів Пересипу, Молдаванки та Слобідки з центром.

Також можлива майбутня забудова дефіцитної звільненої землі житлом, громадськими центрами з інфраструктурою та рекреаційними зонами. Що суттєво спростить комунікацію пасажирів усіх видів транспорту. Дозволить інтегрувати лінії перспективного наземного метро, такого необхідного мільйонному місту, у загальну залізничну мережу. Звільнить доступ і пожвавить «занедбані й депресивні» ділянки, що формуються залізничними сервітутами, та охоронними зонами.

І хоч сама будівля вокзалу «Одеса-Головна» вже давно є важливою деталлю архітектурного середовища міста та його туристичного іміджу, її можна перетворити на інший громадський простір. Наприклад, вона може бути перетворена на культурний центр, музей, арт-галерею або інше місце загального користування. Це дозволить зберегти історичну цінність будівлі, а також зберегти її значення для міста, привертаючи до неї туристів та мешканців. Прикладом може слугувати вдала реконструкція будівлі колишнього тупикового залізничного вокзалу м. Париж на музей образотворчих Мистецтв – «Музей Орсе», що став одним із найбільших

мистецьких музеїв у Європі, змагаючись за популярністю з музеями Лувру та Версалю (Рис. 6).



а)



б)



в)



г)

Рис. 6. Музей Орсе – колишній залізничний вокзал в Парижі (Франція). Фото У.О. Овсянкіна (2023 р.): а), б) – зовнішній вигляд; в), г) – сучасні інтер'єри музею

Перенесення вокзалу може сприяти розподілу потоку пасажирів та вантажів, зменшенню навантаження на центральну частину міста, а також покращенню доступу до транспортної мережі для мешканців різних районів. Крім того, це може допомогти зменшити автомобільний трафік у центрі міста, що позитивно позначиться на екологічній ситуації. Крім того, це сприятиме покращенню екологічної ситуації в місті, оскільки зменшиться кількість автомобільних перевезень.

Для успішної реалізації такого проєкту необхідно залучити фахівців з різних галузей, таких як транспорт, міське планування, екологія та інші. Загальна мета такого проєкту – створення сучасної, ефективної та сталої транспортної системи в Одесі, яка задовольнятиме потреби мешканців міста, пасажирів та власників вантажних компаній, а також сприятиме подальшому розвитку міста та його інфраструктури.

Список використаних джерел

1. Міністерство інфраструктури України. Залізничний транспорт. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Zaliznichniy-transport.html>.
2. Древаль І.В. Структурні принципи композиційного моделювання об'єднаних вокзальних комплексів: автореф. канд. арх.: 18.00.01. ХДТУА. Харків, 2002. 18 с.
3. Древаль І.В. Методологічні основи містобудівного розвитку залізничних вокзальних комплексів: автореф. д-ра. арх.: 18.00.04. ПНТУ ім. Ю. Кондратюка. Полтава, 2013. 36 с.
4. Рочняк Ю.А. Теоретичні основи формування архітектури залізничних вокзалів: автореф. д-ра. арх.: 18.00.01. НУЛП. Львів, 2021. 43 с.
5. Швець Л.М. Містобудівні принципи формування залізничних вокзальних комплексів у структурі малих і середніх міст: автореф. канд. арх.: 18.00.01. ХНУМГ ім. Бекетова. Харків, 2018. 23 с.
6. Іванченко Сергій. Старый железнодорожный вокзал (2018-2022). [Електронний ресурс] URL: http://lost-odessa.iv-studio.od.ua/old_vokzal.html#open02%20%D0%A1.%20%D0%98%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE.%20%D0%9E%D1%87%D0%B5%D1%80%D0%BA%D0%B8%20%D0%BE%D0%B1%20%D0%9E%D0%B4%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%B5
7. Микс, Кэрролл Л.В. Железнодорожный вокзал: история архитектуры (1956).
8. Миддлтон, Уильям Д., Джордж М. Смерк и Роберта Л. Диль, ред. Энциклопедия железных дорог Северной Америки. (Издательство Университета Индианы, 2007). С. 126–44.
9. Джеффри Ричардс и Джон М. Маккензи. Железнодорожный вокзал: социальная история (1986).
10. Миддлтон, Энциклопедия железных дорог Северной Америки. (2007). С. 126–44.
11. Серверо, Роберт (1986). Міський транспорт у Канаді: Інтеграція та інновації в найкращому вигляді. Транспортний щоквартальник. 40 (3): 293-316. ISSN 0278-9434.

12. Б. Грау. «Проектирование железнодорожных станций». ГДР. 1978.
13. Das Europaviertel (нім.). Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Архів оригіналу за 26 квітня 2012.
14. Projektstatus bahnprojekt-stuttgart-ulm.de. Arkistoitu 1.3.2020. Viitattu 19.5.2020. Архів оригіналу за 1 березня 2020.

Postgraduate student, Assistant **Oleksandr Ovsiankin**
Odesa State Academy of Civil Engineering and Architecture

TO THE QUESTION OF THE POSSIBILITY OF RECONSTRUCTION OF THE TERRITORY OF THE ODESA RAILWAY STATION

The article considers the problems of locating large dead-end transport hubs in the city centre. Their interrelationships with the rest of the transport infrastructure and the impact on the overall planning structure of large cities. The article also discusses the problem of depressed areas formed by the main routes to dead-end stations. The article also considers possible options for development and prospects for integration of existing transport infrastructure facilities, taking into account the emergence of fundamentally new urban transport systems in large cities. The article presents an analysis of the history of the structure and examples of international experience.

Possibility of reconstruction or renovation of the Odesa transport system around the Odesa-Holovna railway station. One of the tasks of modern urban planning is to create the most comfortable connections, both between cities and countries, and in the city itself. When designing, reconstructing or restoring cities and towns, it is necessary to take into account the primary role of transport in determining the main planning axes and zoning of territories. A special role should be given to the ongoing analysis of the relevance of the existing transport structure and its relationship with the settlement and the city.

The purpose of this paper is to identify the possibility of forming or transforming the Odesa-Holovna station into a structural link between separate parts of the city.

The overall goal of this project is to create a modern, efficient and sustainable transport system in Odesa that will meet the needs of city residents, passengers and freight company owners, as well as contribute to the further development of the city and its infrastructure.

Keywords: Odesa-Holovna railway station; dead-end stations; pass-through, railway station reconstruction.

REFERENCES

1. Ministerstvo infrastruktury Ukrayiny. Zaliznychnyy transport. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Zaliznichniy-transport.html>. {in Ukrainian}
2. Dreval' I.V. Strukturni pryntsypy kompozytsiynoho modelyuvannya ob'yednanykh vokzal'nykh kompleksiv: avtoref. kand. arkh.: 18.00.01. KHDTUA. Kharkiv, 2002. 18 s. {in Ukrainian}
3. Dreval' I.V. Metodolohichni osnovy mistobudivnoho rozvytku zaliznychnykh vokzal'nykh kompleksiv: avtoref. d-ra. arkh.: 18.00.04. PNTU im. YU. Kondratyuka. Poltava, 2013. 36 s. {in Ukrainian}
4. Rochnyak YU.A. Teoretychni osnovy formuvannya arkhitektury zaliznychnykh vokzaliv: avtoref. d-ra. arkh.: 18.00.01. NULP. L'viv, 2021. 43 s. {in Ukrainian}
5. Shvets' L.M. Mistobudivni pryntsypy formuvannya zaliznychnykh vokzal'nykh kompleksiv u strukturi malykh i serednykh mist: avtoref. kand. arkh.: 18.00.01. KHNUMH im. Beketova. Kharkiv, 2018. 23 s. {in Ukrainian}
6. Ivanchenko Serhiy. Staryy zheleznodorozhnyy vokzal (2018-2022). [Elektronnyy resurs] URL: http://lost-odessa.iv-studio.od.ua/old_vokzal.html#open02%20%D0%A1.%20%D0%98%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE.%20%D0%9E%D1%87%D0%B5%D1%80%D0%BA%D0%B8%20%D0%BE%D0%B1%20%D0%9E%D0%B4%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%B5. {in Russian}
7. Myks, Kérroll L.V. Zheleznodorozhnyy vokzal: ystoriya arkhytektury (1956). {in English}
8. Myddlton, Uyl'yam D., Dzhordzh M. Smerk y Roberta L. Dyl', red. Éntsyklopedyya zheleznykh doroh Severnoy Ameryky. (Yzdatel'stvo Unyversyteta Yndyany, 2007). str. 126–44. {in English}
9. Dzheffry Rychards y Dzhon M. Makkenzy. Zheleznodorozhnyy vokzal: sotsyal'naya ystoriya (1986). {in English}
10. Myddlton, Éntsyklopedyya zheleznykh doroh Severnoy Ameryky. (2007). str. 126–44. {in English}
11. Servero, Robert (1986). Mis'kyy transport u Kanadi: Intehratsiya ta innovatsiyi v naykrashchomu vyhlyadi. Transportnyy shchokvartal'nyk. 40 (3): 293-316. ISSN 0278-9434. {in English}
12. B. Hrau. «Proektyrovanye zheleznodo-rozhnykh stantsyy». HDR. 1978. {in German}
13. Das Europaviertel (nim.). Bahnprojekt Stuttgart-Ulm. Arkhiv oryhinalu za 26 kvitnya 2012. {in German}
14. Projektstatus bahnprojekt-stuttgart-ulm.de. Arkistoitu 1.3.2020. Viitattu 19.5.2020. Arkhiv oryhinalu za 1 bereznya 2020. {in German}