

Треба наголосити, що складні і навіть деколи суворі умови навчання у 1959–1965 рр. згодом зайвий раз підтвердили народну мудрість, що «за одного битого двох небитих дають». Студенти набору 1959 р. у Львівській політехніці отримали необхідну теоретичну і всебічну практичну підготовку, це дозволило їм «з маршу» увійти в реальну проектну працю і досягати успіхів.

Де б вони не були, всюди гідно несли високу марку Львівської політехніки, проектували і будували житлові комплекси, громадські центри, бази відпочинку, дехто став педагогами і продовжує естафету старшого покоління, яке, на жаль, відійшло. Професором Московського архітектурного університету працює Л. Сейтхалілов, професором Київського інституту підвищення кваліфікації керівних кадрів міністерства культури і туризму – А. Жирнов, професором Львівської політехніки – Б. Посацький.

Висновки

Від 1959 р. минуло півстоліття, і сьогодні можна стверджувати, що саме впродовж 1959 – 1965 рр. у Львівській політехніці були створені навчально-методичні та організаційні передумови для відновлення у 1971 р. у повному обсязі архітектурного факультету.

1. 40 років диплому архітектора. 1959–1965 // Укл. Б.С. Посацький, А.Д. Жирнов та ін. – Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2005. – 21 с. 2. Проскураков В.І., Хрін О.С. Співвідношення інженерних та архітектурних дисциплін у навчальних планах Львівської архітектурної школи // Вісн. Нац. ун-ту «Львівська політехніка». – 1998. – № 358: Архітектура. – С. 255. 3. Politechnika Lwowska. 1844–1945. – Wrocław: Wydawnictwo Politechniki Wrocławskiej, 1993. – С. 171. 4. Селастельнікоа А.Л. Модернізація зданий общежитий // Вопросы современного строительства: Вестн. Львов. политех. ин-та. – 1971. – № 47. – С. 102–105. 5. Фуксов В.М., Горошко С.К. Оборудование рабочих комнат студенческих общежитий // Вопросы современного строительства // Вест. Львов. политех. ин-та. – 1969. – № 37. – С.105–109.

УДК 711.8

І.В. Русанова, Г.М. Шульга

Національний університет «Львівська політехніка»,
кафедра містобудування

РОЗВИТОК ВОКЗАЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ м. ЛЬВОВА ВІД МИНУЛОГО ДО МАЙБУТНЬОГО

© Русанова І.В., Шульга Г.М., 2010

Розглянуто особливості формування вокзального комплексу у Львові в історичній послідовності від часу його побудови у 1861 р. до сьогодні.

Ключові слова: вокзальний комплекс, залізнична станція, привокзальна площа.

We consider the peculiarities of the railway station in Lviv in sequence from the time of its construction in 1861 to the present.

Keywords: station complex, railway station, station area.

Постановка проблеми

Розвиток вокзального комплексу, суспільно-політичні умови його формування, методичні засади передпроектних досліджень та коло питань його перспективного проектування.

Мета статті

Показати еволюцію формування вокзального комплексу з обґрунтуванням необхідності історичної спадкоємності в подальшому його розвитку з прилеглими територіями і включенням об'єктів, зумовлених сучасними вимогами.

Аналіз останніх досліджень

Для статті використано архівні матеріали, літературні джерела з історії Львівської залізниці [1], матеріали генерального плану Львова впродовж 1965–1999 рр., натурні обстеження, міжнародні семінари з питань залізничного транспорту, сумісні концептуальні проекти студентів львівської та австрійської архітектурних шкіл.

Основна частина

Центр західного регіону – Львів – є головним вузлом, воротами між Україною і європейськими державами, утвореним на перетині залізничних магістралей із сходу на захід та з півночі на південь, а також III Пан'європейського і V Критських транспортних коридорів.

Сучасні процеси євроінтеграції країни, підсиленій обмін товарами, розвиток туризму, а також проведення чемпіонату Європи з футболу 2012 гостро поставили питання реорганізації зовнішнього сполучення Львова, зокрема – залізничного транспорту. Повстала необхідність у реконструкції вокзального комплексу, будівництві міжнародного терміналу, удосконаленні шляхів сполучення. Актуальність цього питання відзначилась сумісною працею фахівців Дрездена, Вроцлава, Кракова, Львова щодо євроколії Польща – Україна, яка була задекларована на установчому з'їзді Ради міст Євро-2012 у Львові (квітень 2008 р.). Проблеми реконструкції вокзального комплексу вирішувались провідними проектними організаціями Львова; було проведено конкурси, в яких брали участь як фахівці, так і студентська молодь.

Результати передпроектних досліджень та розроблених проектів показали важливість історичної спадкоємності у розвитку вокзального комплексу і прилеглих територій, у збереженні їх архітектурно-планувальної структури, яка започаткована у 1861 р., коли вперше було введено в дію колію з Перемишля до Львова, побудовану акціонерним товариством ім. Карла-Людвіга. Тоді ж було споруджено перший вокзал на місці сучасного – у трикутнику, утвореному двома лініями – Мшана – Львів і Львів – Клепарів. Довжина вокзалу становила 132,75 м, а ширина – близько 19 м (рис. 1). У трикутнику привокзальної площі із заходу було побудовано товарну станцію, а з протилежного боку – паровозоремонтні майстерні і поштамт.



Рис. 1. Вокзал залізниці Карла-Людвіга у Львові. Фото 1894 р.

У планах подальшого розвитку залізниці була пропозиція з'єднати Львів з Одесою через Чернівці і Кишинів. Для цього було створено товариство Львівсько-Чернівецької залізниці, президентом якого став князь Леон Сапега. У травні 1865 р. шаленими темпами розпочато будівництво

колії зі Львова через Ходорів – Станіславів на Чернівці, яким керував англійський підприємець Томас Брессей, що споруджував залізниці по всьому світі. Завершено будівництво колії протяжністю 267 км до столиці Буковини наприкінці 1866 р. Суперечки між дирекціями обох залізниць призвели до того, що Львівсько-Чернівецька залізниця вибудувала свій окремий вокзал по вул. Городоцькій, ближче за 400 м до центру міста. Однак, з відкриттям ліній до Бродів і Підволочиська, всі пасажирські потяги приходили до вокзалу Карла-Людвіга, а Чернівецький вокзал перетворився на товарну станцію (рис. 2).

Отже, з відкриттям 4-х залізниць зі Львова до Кракова, Чернівців, Бродів, Томашова – Львів перетворився на важливий транспортний вузол у Галичині, який з'єднував її з Польщею, Австро-Угорщиною, Росією і Румунією.

У цих умовах Львівський вокзал вже не міг впоратися з бурхливими темпами розвитку залізничних сполучень. Тому постало питання про будівництво нового вокзального комплексу, який був відкритий у березні 1904 р. на Двірцевій площі, яка тоді була віддаленою околицею (рис. 3). Проект нового вокзалу виконав професором Промислової школи В. Садловський у 1899 р. Однак, у спорудженні такої значної споруди виконаної у стилі «Арт-Нуо», брали участь і директор залізниць Людвік Вежбицький, архітектори І. Кендзерський, І. Левинський, спілка відомих будівничих – підприємців: І. Левинський, А. Захарієвич, Ю. Сосновський. Вокзал був одним з найкращих не тільки з огляду на архітектурне рішення, але за рівнем комфорту і новіших технічних пристосувань. Предметом гордості громадян був дебаркадер з двома арочними конструкціями із скла і металу, виконаний віденською фірмою. Одночасно зводять будинок Дирекції залізниць на теперішній вул. Огієнка. Залізничники фондували будівництво окремих храмів і зокрема неоготичного костелу Св. Єльжбети – тепер церква Святих Ольги та Єлизавети.



Рис. 2. Чернівецький вокзал у Львові.
Фото 1894 р.



Рис. 3. Головний вокзал м. Львова і схема залізничних сполучень
(вид із привокзальної площі, зображення початку ХХ століття)

Будівництво вокзалів вимагало розміщення споруд і об'єктів, необхідних для функціонування вокзального комплексу, товарних складів, ремонтних майстерень, будинків службовців. Тому в цей час закладається планувальна структура привокзальної площі між вулицями Городоцькою і

теперішньою Залізничною. В утвореному трикутнику площі закладається основна планувальна вісь до головного двірця (рис.4).

Головна споруда площі – вокзал – нешкодженним проіснував 11 років, поки не був опалений полум'ям двох світових війн. За цей період він зазнав значних руйнувань під час українсько-польської війни, пережив важкі часи економічної кризи 30-х років і був виведений з ладу цілеспрямованим бомбардуванням гітлерівців у 1939 р. Значних ушкоджень зазнала товарна станція, вокзальні споруди, технічне устаткування. Таким небачила вокзальний комплекс Червона армія СРСР.

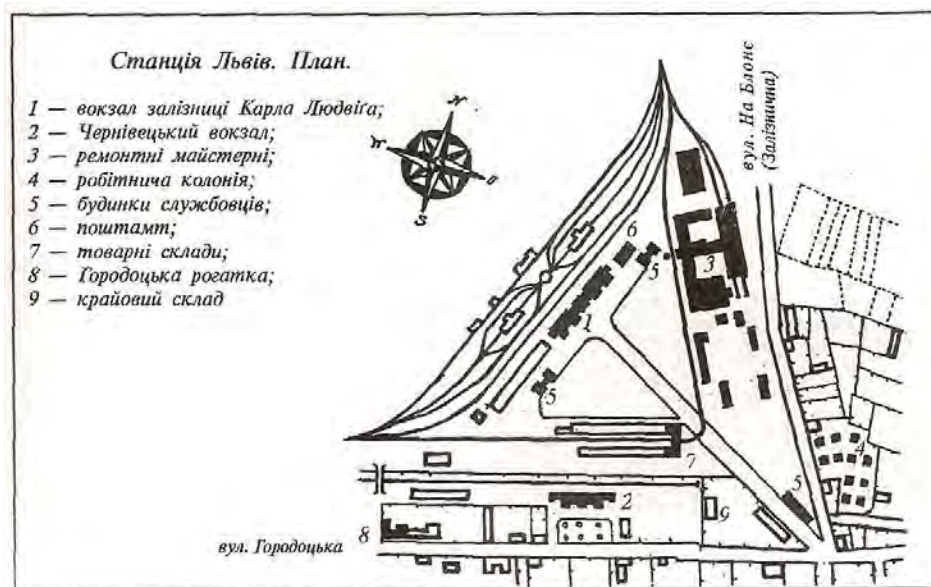


Рис. 4. Станція Львів. План 1894р

У 1940 р., перед тим як розпочати реконструкцію старого вокзалу, побудували новий – тимчасовий. У лютому 1941 р. було заплановано відновлення старої будівлі. Щоб забезпечити нормальний рух поїздів, що сполучали Львів з Києвом, необхідно було перетворити вузьку західно-європейську колію на широку. 22 червня 1941 р. залізничний вузол Львова як важливий стратегічний об'єкт знов прийняв на себе основний удар. Були пошкоджені полотна залізниці, сам головний вокзал, як і інші споруди, лежав у руїнах. Він був повністю відбудований у 1946 р. Пасажирські зали його перебудували у стилі сталінського ампіру. Всі подальші роки йшло удосконалення шляхів сполучення, електрофікація ліній. Львівська залізниця стала передовою ланкою у системі залізниць Союзу, яка за обсягом перевезень могла зрівнятися із залізницями розвинутих європейських країн: Бельгії, Австрії, Італії.

Із здобуттям Україною незалежності та переходу до ринкових відносин різко знизився обсяг вантажних перевезень і відповідно – джерел фінансування, що відбилося на тому, що значних реконструкцій на вокзалі не було. Головна споруда, конструкції дебаркадеру потребували ремонту.

За останні 10–15 років розширилося співробітництво з європейськими державами, спостерігається зростання експортно-імпорتنних перевезень через дві основні залізничні магістралі – через станцію Чоп (266 км) і Мостиська-2 (84 км). Остання є складовою частиною III трансєвропейського коридору, що проходить через Німеччину і Польщу до Києва. Відповідно висуваються високі вимоги до технічного рівня залізниці, інфраструктури, якості послуг.

У зв'язку з цим виникає необхідність модернізації історично сформованого вокзального комплексу. Першим кроком до такої модернізації мав стати українсько-польський проект будівництва залізничної колії UIC (1435 мм) на ділянці Перемишль – Львів. Слід зазначити, що ще у 90-ті роки минулого століття у керівництва залізниць, її начальника Г.М. Кірпи з'являється ідея \odot на той час фантастична – прокласти швидкісну європейську колію Львів – Мостиська – Медика і

побудувати міжнародний вокзал. Ця ідея, підтримана керівництвом залізниць Польщі, Львівською обласною адміністрацією, відобразилася у проектних пропозиціях інституту Львівтранспроєкт (рис. 5).

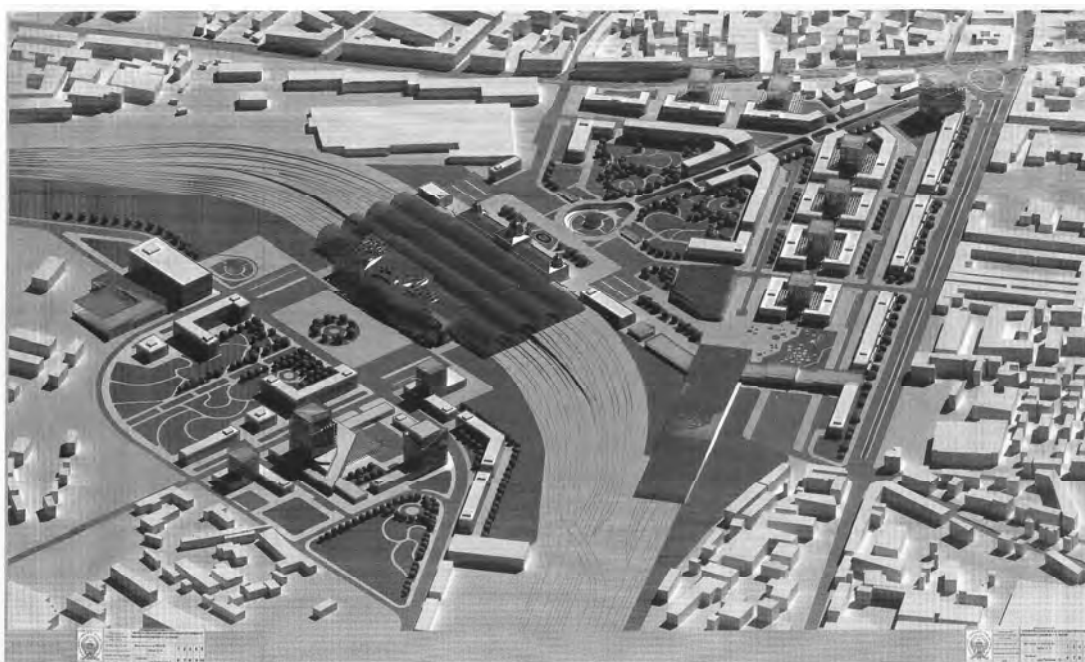


Рис. 5. Конкурсний проект реконструкції привокзальної площі

Міжнародний вокзал і готель, ремонтні приміщення і екіпірувальний парк планувалося спорудити на території колишнього вантажного майданчика. Будівництво приміського вокзалу вздовж вул. Городоцької скоригувало пропозиції, висунуті у вищезгаданому проекті, як і в багатьох інших, і показало необхідність комплексної реконструкції всієї привокзальної території, обмеженої вулицями Залізнична – Шевченка – Левандівською та прилеглих кварталів міста.

Про поєднання єдиного архітектурного ансамблю привокзальної площі з транспортною інфраструктурою та багатофункціональним комплексом, створених на базі новітніх інженерних та архітектурних рішень для підготовки і проведення у Львові ігор Чемпіонату Європи з футболу у 2012 р., говориться в окремому дорученні Прем'єр-міністра України від 23.02.2007 р., метою його є створення сучасного високотехнологічного транспортно-пересадочного вузла зовнішнього транспорту у Львові для забезпечення існуючих і перспективних потреб міста у здійсненні обслуговування пасажиропотоків міжнародного, загальнодержавного і місцевого сполучення для досягнення світових стандартів обслуговування і виведення м.Львова до рангу комунікаційного вузла європейського значення.

Для вирішення цієї проблеми Львівська міська адміністрація спільно з профільними інституціями розроблено програму архітектурно-містобудівного конкурсу з розроблення транспортно-пересадочного вузла зовнішнього транспорту Вокзал-Львів.

Містобудівну концепцію цієї програми можна поділити на такі напрями і задачі.

1. Інфраструктура залізничного сполучення

- Передбачити модифікацію залізничного комплексу м. Львів і далі на Київ.
- Визначити доцільність варіанта винесення залізничної вітки з центральної частини згідно з концепцією розвитку м. Львова.
- Оптимізувати схему вантажних і сортувальних станцій з винесенням їх у промислові зони.

2. Функціональні

- Передбачити розвиток вокзального комплексу з проведенням необхідних віток загальнодержавного та приміського сполучення європейського зразка.

- Передбачити будівництво міжнародного терміналу на 2000 пасажирів, загальною площею 6,7 м², будівельним об'ємом 4,5 м³ з приміщеннями для обслуговування іноземних пасажирів і митною службою.
- Дати пропозиції щодо організації сервісного обслуговування приїжджих та транзитних пасажирів міжнародного, загальнодержавного та місцевого сполучення (торговельні, видовищні, рекреаційні комплекси і споруди).

3. Архітектурно-планувальні

- Забезпечити збереження, реставрацію та пристосування до сучасних вимог пам'яток архітектури та цінної історичної забудови вокзального комплексу та прилеглих територій.
- Дати пропозиції щодо реструктуризації території з розміщенням необхідних функціональних об'єктів, інфраструктури, систем обслуговування, передбачити регенерацію забудови, що зберігається, з урахуванням вимог до якості і екологічності середовища.
- Врахувати історичні, архітектурно-містобудівні традиції щодо масштабності, характеру та образних архетипів м. Львова.
- Забезпечити домінування складеної осі під'їзду до теперішнього головного вокзалу.
- Максимально розвинути підземну урбанізацію для комунікацій і обслуговування пасажирів.
- Запропонувати реконструкцію кварталів, що прилягають до привокзальної площі (регенерація кварталів, розміщення об'єктів загальноміського та районного значення).

4. Транспортне обслуговування

- Опрацювати схему організації руху автомобільного і громадського транспорту на привокзальній площі, узгодити її з транспортною мережею міста.
- Забезпечити пішохідні шляхи для прибулих і від'їжджаючих пасажирів, які б не перетиналися з транспортними потоками.
- Передбачити паркінги і автомобільні стоянки для короткочасного і довготривалого зберігання автомобілів.
- Довести до території вокзального комплексу автобусне сполучення міжнародних, державних та місцевих маршрутів з побудовою відповідних автостанцій і терміналів.

Згідно з цією програмою був організований міжнародний конкурс, метою якого було розроблення концептуальних ідей з питань розвитку комплексу. Участь у конкурсі брали викладачі та студенти Львівської політехніки та Віденського технічного університету. Виявлено різні погляди на вирішення поставлених проблем з урахуванням європейського досвіду, носіями якого є молоді майбутні архітектори. У процесі роботи було сформульовано позитивні і негативні сторони архітектурно-планувальної організації історично сформованої площі, що покладено в основу методичних засад проектування. Серед ключових проблем проектних рішень виокремлено такі:

- Організація транспортного (автомобільного, громадського транспорту) і пішохідного руху;
- Розміщення приміського вокзалу;
- Створення комплексу існуючого вокзалу і міжнародного терміналу;
- Організація автобусних станцій міжнародного, державного і приміського сполучення;
- Організація наземних і підземних паркінгів.

На рис. 5 показаний один з конкурсних проектів, який пропонує вирішення вищезгаданих проблем. Особливістю його є створення двох привокзальних площ – однієї довкола існуючого вокзалу, а другої – за залізничною колією, скерованої на північний бік міста з головною спорудою – терміналом міжнародного сполучення. Площі з'єднані між собою підземним переходом і транспортним сполученням. Передбачено створення автобусних станцій, що пов'язані з вокзалом.

Висновки

Отже, розглянувши особливості формування Львівського вокзального комплексу в історичній послідовності, можна зробити такі висновки:

- Подальший розвиток вокзального комплексу вимагає перетворення його на потужний вузол зовнішнього транспорту із створенням міжнародного терміналу і реконструкцією приміського вокзалу;
- Існуючий головний вокзал переважно зберігає функції державних міжміських сполучень; Закладена архітектурно-планувальна структура привокзальної площі з головним вокзалом показала доцільність історичної спадкоємності для подальшого розвитку.

1. Гранкін П.Е., Лазечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів: Вид-во Львів. Центр Європи, 1996, 186 с. 2. Азаренкова З.В. Градостроительные условия формирования пригородных городских сообщений: Дис. ...канд. техн. наук. – М.: ЦНИИП градостроительства. – 1989. 3. Богатырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – С. 132. 4. Голубев Г.Е. Подземная урбанистика. – М.: Стройиздат, 1979. – С. 58.