

МОДЕРНИЗАЦИЯ ИСТОРИЧЕСКИХ ВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ МАЛЫХ ГОРОДОВ (НА ПРИМЕРЕ СТАНЦИИ АЛЕКСЕЕВКА БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ)

Немцева Яна Анатольевна

старший преподаватель кафедры архитектуры и градостроительства.
Белгородский государственный технологический университет им. В. Г. Шухова
Россия, Белгород,
e-mail: yana.nemtseva.78@mail.ru

УДК: 725.31

Шифр научной специальности: 2.1.12

DOI: [https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2\(86\)_5](https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2(86)_5)

АННОТАЦИЯ

На фоне развития современных крупных, малых и средних городов особенно остро выступают проблемы модернизации транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожных вокзальных комплексов. Особенно специфической проблемой выступает модернизация исторически сложившихся железнодорожных комплексов. Большинство исследований в основном касаются модернизации крупных и крупнейших вокзальных комплексов, у которых наблюдается тенденции к увеличению пассажиропотока, а железнодорожные объекты малых городов и населенных пунктов в исследованиях затронуты лишь частично. Результатом их анализа и изучения в данной работе явилось создание универсального алгоритма формирования концептуального проектного предложения по архитектурной модернизации. Для апробации выбранного проектного предложения предлагаются малые вокзальные комплексы Белгородской области, на примере станции Алексеевка в одноименном городе Алексеевского городского округа Белгородской области.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

вокзальный комплекс, концепция, основные направления, алгоритм

MODERNIZATION OF HISTORICAL RAILWAY STATION COMPLEXES IN SMALL CITIES (ON THE EXAMPLE OF ALEXEEVKA STATION, BELGOROD REGION)

Nemtsova Yana A.

Senior Instructor, Department of Architecture and Urban Planning.
V. Shukhov State Technological University.
Russia, Belgorod,
e-mail: yana.nemtseva.78@mail.ru

УДК: 725.31

Шифр научной специальности: 2.1.12

DOI: [https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2\(86\)_5](https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2(86)_5)

ABSTRACT

Against the backdrop of the development of modern large, small and medium-sized cities, the problems of modernizing the transport infrastructure, including railway station complexes, appear especially acute. Particularly challenging is the problem of modernizing historically established railway stations. Most

of the modernization studies on this issue are mainly concerned with the modernization of large and mega station complexes with growing passenger traffic, while railway facilities in small cities and towns are just touched upon. Such railway stations have been reviewed and studied in this work, resulting in the creation of a universal algorithm for developing a conceptual design proposal for architectural modernization of historically established railway station complexes in small towns based on a sequentially performed process. For testing the conceptual design proposal, small station complexes of the Belgorod region are proposed, we suggest applying it to small railway stations in Belgorod region, in particular the railway station in the city of Alekseevka in this region.

KEYWORDS:

railway station complex, concept, main directions, algorithm

Введение

На протяжении многих лет одними из основных задач при развитии градостроительного каркаса являются задачи по развитию и модернизации железных дорог и их вокзалов. Поэтому важно поддерживать взаимодействие между городской застройкой и железнодорожным комплексом. В этих условиях актуальными становятся проблемы соответствия исторических вокзальных комплексов предъявляемым к ним современным требованиям. Это обусловлено целым комплексом проблем:

- 1) несоответствие увеличенного пассажиропотока габаритным мощностям вокзального комплекса,
- 2) несоответствие современным технологическим стандартам,
- 3) недостаток сети обслуживания и культурной сферы,
- 4) несоответствие современным стандартам комфорта,
- 5) неэффективное использование земельных ресурсов, принадлежащих железнодорожному комплексу,
- 6) низкие экологические и эстетические качества.

Наиболее остро эти проблемы встают в малых и средних городах России, где одного желания реконструировать существующие исторические здания и сооружения недостаточно из-за финансовых трудностей. Поэтому для сохранения объекта культурного наследия, такого как вокзальный комплекс, необходимо провести его реконструкцию для соответствия его современным условиям эксплуатации. Предполагается, что данная реконструкция возможна путем создания концептуального проектного предложения, которое будет способствовать привлечению инвестиций на территорию населенного пункта.

Цель исследования – выявление особенностей формирования и специфики сохранения историко-архитектурного наследия железнодорожных вокзальных комплексов малых городов. Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

1. Определение историко-архитектурного и градостроительного потенциала железнодорожных вокзальных комплексов в контексте общего процесса социально-экономического развития.
2. Изучение основных функциональных и объемно-пространственных типологических схем вокзальных комплексов, обусловленных их размещением относительно железнодорожных путей и населенных пунктов.
3. Изучение основных тенденций по сохранению исторических вокзальных комплексов.
4. Разработка и апробация основных направлений модернизации исторических железнодорожных вокзальных комплексов малых городов.

Методы исследования основаны на тщательном анализе существующих процессов модернизации вокзальных комплексов с использованием архивных данных музейных фондов, а также на изучении карт, схем, нормативных и рекомендательных документов в области оценки памятников культурного наследия и регулирования их использования. Выполнены натурные исследования исторических архитектурных объектов железнодорожного ландшафта. При решении поставленных задач использовались метод ретроспективного анализа и комплексной оценки территории, применяемый при руководстве курсовыми работами студентов специальности «Архитектура» и «Градостроительство» по дисциплинам «Реконструкция и реставрация архитектурного наследия», «Архитектурное проектирование»; средовой подход при формировании концептуального проектного предложения.

Железнодорожные станции представляют собой многокомпонентные комплексы, в состав которых, кроме вокзала, входит еще несколько зданий и сооружений. Состав таких комплексов различен и зависит от места расположения дороги: через населенные пункты или на незастроенной территории. Станции, которые стали причинами образования жилых поселений, становятся визитными карточками и архитектурными воротами города, его историческим ядром, имеющим уникальную историческую и культурную ценность. Многие новые населенные пункты, расположенные вдоль железной дороги, образуют новую систему расселения, и тип расположения станции связан со стадией развития железной дороги [1].

Важнейшие в экономическом плане населенные пункты впервые в истории развития градостроительства связали первые железные дороги. Их станции в основном были расположены в пределах или вблизи границ населенных пунктов. Железнодорожный комплекс вместе со своей инфраструктурой был включен в структуру города. В непосредственной близости от путей стали располагаться архитектурные объекты, необходимые для эксплуатации дороги: станционные здания, локомотивное депо, мастерские, пассажирское здание и т. д. [2]. Пример такого строительства – первая в России железная дорога, соединяющая Царское Село и Санкт-Петербург. На коротком отрезке дороги, кроме Санкт-Петербурга, было 2 станции: Павловская и Царскосельская. Первоначальные здания этих станций утрачены, а нынешние станции были построены в конце 1940-х – начале 1950-х гг.

В 1849–1851 гг. в исторически сложившихся населенных пунктах были построены станции первой крупной железной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы, что способствовало формированию в России первых полицентрических железнодорожных архитектурных ансамблей [3]. В данном случае расположение станций определялось требованиями к использованию железной дороги, поэтому крупная станция была построена только в Твери, остальные станции меньшего размера располагались рядом с мелкими населенными пунктами, которые и дали им названия.

В конце XIX – начале XX в. появились еще два типа железных дорог – городские и пригородные. Станции соединились с существующими населенными пунктами. Среди наиболее известных архитектурных ансамблей можно назвать МОК – Московскую окружную железную дорогу 1903–1908 гг. (арх. А.Н. Померанцев). Объекты МОК создавались как часть единого архитектурного ансамбля. Дорога стала главной грузовой артерией московского железнодорожного узла. Развитие пригородной железной дороги началось с бурного роста строительства пригородных дач, сосредоточенных в столичном регионе, в связи с появлением железной дороги в конце XIX в. [4], что повлияло на процесс нового строительства пригородных станций и реконструкцию ранее построенных вокруг Санкт-Петербурга: Петергофской (Балтийской) 1870–1880 гг. (арх. П.С. Купинский) и Финляндской 1898–1914 гг. (арх. Б. Грангольм).

В связи с необходимостью освоения новых сырьевых баз и рынков сбыта в конце XIX – начале XX в. осуществляется прокладка железных дорог в ранее необжитые районы. Как и европей-

ские страны, Россия прокладывает пути к местам добычи полезных ископаемых, к сельскохозяйственным угодьям: это горные бассейны Донецкого и Криворожского месторождений, Урал, Сибирь, Средняя Азия, Дальний Восток и север России. Огромную роль при строительстве железных дорог играли военные и оборонные интересы страны. Возможность быстрого переброса военной техники и контингента на огромные расстояния подтолкнула к строительству международных магистралей, таких как Великий Сибирский путь. Некогда отсталые отдаленные регионы получают толчок для экономического подъема и роста.

Строительство станций и вокзальных комплексов, необходимых для функционирования железных дорог, способствовало образованию новых городов и поселков, развитию промышленного производства, появлению новых промышленных территорий, развитию культурных и торговых связей.

Небольшие поселки, образовавшиеся при строительстве железных дорог на ранее необжитых территориях, со строительством дорог и станций стали расширяться за счет строительства жилья для железнодорожников и их семей, хозяйственных построек, больниц, бань, церквей, школ и т.д. Вдоль железных дорог появились многоквартирные дома, заставные и бригадные дома, караульные здания. Строились здания для обслуживания пассажиров и для обслуживания подвижного состава (локомотивные депо, пассажирские здания вокзала, станции, посадочные платформы, мастерские, жилые помещения железнодорожников, рабочие казармы, водоемные здания, караульные помещения). Все они представляют собой своеобразные железнодорожные монокомплексы при населенных пунктах. Располагаясь вдоль железной дороги, зачастую построенные по единому проекту и в едином стиле, эти монокомплексы стали образовывать облик всего полицентрического комплекса определенной ветки железных дорог. Примером такого возникновения монокомплекса вдоль станции может считаться появление населенного пункта (поселка) вдоль станции Готня в Белгородской области. В состав монокомплекса вошли: пассажирское здание вокзала (1913), паровозное депо, водоемное здание, бригадный дом, баня, контора и мастерские службы пути, больница, пять двухэтажных и два одноэтажных жилых домов, 3-этажный жилой дом, 3-классная школа с церковью (1914). Эти здания стали первоначальным градостроительным ядром для дальнейшего развития населенного пункта [5, 6].

К середине XX в. была разработана квалификация зданий вокзалов, которые подразделялись на несколько категорий: по типу расположения станций относительно населенных мест, по типам перронных путей, по расположению относительно путей, по пропускной способности и соответствующей ей единовременной вместимости, по виду пассажирских сообщений. По типу расположения станций квалификация включала две категории: расположение внутри населенных пунктов, либо расположение на незастроенной территории. По типам перронных путей квалификация включала четыре категории:

- транзитные (сквозные или проходные), когда поезд продолжает путь по заданному направлению,
- тупиковые, когда поезд оканчивает свой путь на конечной станции прибытия, либо движется в обратном направлении;
- тупиково-проходные, когда в одном вокзале объединяются два типа;
- узловые, когда вокзал находится на пересечении или разветвлении железнодорожных линий.

По типу расположения относительно путей квалификация включала три категории:

- боковые (сбоку от путей);
- островные (между путями);
- смешанные.

По пропускной способности и соответствующей ей единовременной вместимости квалификация включала четыре категории: малые (до 200 человек), средние (св. 200 до 700 человек), большие (св. 700 до 1500 человек), крупные (св. 1500 человек). Интенсивное освоение новых земель для строительства железных дорог повлияло на формирование дополнительной категории железных дорог кроме пригородных и городских-это дороги дальнего следования. Дальние (при следовании за пределы одной дороги), городские (св.150 км при следовании в пределах одной дороги), пригородные (до 150 км) входили в классификацию железных дорог по виду пассажирских сообщений и, соответственно, вокзалы, находящиеся в пределах этих дорог, имели ту же классификацию.

Таким образом, к концу XIX – началу XX в. произошло не только становление архитектурно-градостроительных приемов в планировочной организации вокзалов, но и структурирование их типологических особенностей, формирование вокзалов как важных городских объектов, влиявших на развитие города в целом.

Для нас особый интерес представляют исторические пригородные станции в малых городах. На модернизацию исторических объектов железной дороги сильно влияют факторы, связанные, во-первых, с передачей из ведения железных дорог, перепрофилированием, сносом и т.д. (внешние), во-вторых, с развитием высокоскоростного движения, изменением эксплуатационных требований (внутренние).

Эти факторы могут привести к частичной или полной утрате исторического архитектурного комплекса железной дороги. В настоящее время при разработке мер по поддержанию железнодорожных комплексов можно выделить 2 основных направления: сохранение объектов историко-архитектурного наследия железнодорожных комплексов и создание на территории железнодорожных вокзальных комплексов крупных многофункциональных узлов, начавшееся еще в конце XIX в. с реконструкций зданий вокзалов.

Примером применения первого направления может служить модернизация Царскосельской железной дороги. С целью сохранения железнодорожного наследия исторические здания и сооружения железнодорожного комплекса были отреставрированы и поставлены под охрану: Павловский вокзал, железнодорожный Царскосельский ансамбль, в составе которого: главное здание, 3 вокзальных павильона, пропилеи [8].

В настоящее время второе направление является общемировой тенденцией [7]. Примером его применения можно назвать модернизацию исторических станций Московской окружной дороги. Реконструкция этих станций стала частью масштабной модернизации всей дороги: линию электрифицировали, пути и мосты, сохранившиеся исторические здания, входившие в полицентричный архитектурный комплекс всей железной дороги, отреставрировали. Рядом со станцией появились ТПУ – транспортно-пересадочные узлы, интегрированные в систему метрополитена, перехватывающие парковки, остановки наземного транспорта. В настоящее время МОК интегрирована в общую транспортную инфраструктуру Москвы.

Для применения такой тенденции к малым вокзальным комплексам требуется более индивидуальный анализ сложившихся проблем. Для разработки их модернизации предлагается концепция поэтапного преобразования вокзальных комплексов с выделением одной или нескольких доминирующих типов ТПУ, в зависимости от инвестиционного потенциала территории, экономических возможностей городского управления, архитектурных, градостроительных особенностей железнодорожного ансамбля. Эти типы должны быть динамичными образованиями с возможностью перспективных изменений. В связи с этим предлагается применить разработанный универсальный алгоритм формирования концептуального проектного предложения, включающей такие этапы, как предпроектный, концептуальный и проектный [1]. Результатами 1-го и 2-го эта-

пов становится создание концепции, выраженной в разработке основных направлений: создание транспортно-коммуникативного узла, общественно-транспортного узла, рекреационно-транспортного узла. Для каждого типа определяется приоритетная составляющая: для транспортно-коммуникативного узла – модернизация транспортных систем, для общественно-транспортного узла – формирование многофункциональных структур, для рекреационно-транспортного узла – формирование ландшафтно-рекреационных структур на основе вокзального комплекса.

Особо уязвимыми становятся небольшие станции малых городов, показательным примером которых является станция Алексеевка Харьковско-Балашовской линии Юго-Восточной железной дороги, – основной объект данного исследования.

Предпроектный этап. Историко-архитектурный анализ территории. История железных дорог на территории Белгородской области начинается со строительства частной Курско-Харьковско-Азовской железной дороги в 1868 г. крупным железнодорожным предпринимателем С.С. Поляковым, получившим разрешение на ее строительство от акционерного общества Юго-Восточной железной. Дорога была проложена через Белгород – в то время уездный город Курской губернии [7].

Станция Алексеевка была открыта в 1895 г. при строительстве линии Харьков-Балашов в составе Юго-Восточной железной дороги (рис. 1) на окраине села Борисовки. Крупной узловым станцией на линии стала станция Харьков-Пассажирский, станции Купянск-Узловой, Валуйки, Лиски, Новохоперск, Поворино и Балашов – узловыми. Станция Алексеевка была построена как промежуточная между узловыми станциями Валуйки и Лиски. Анализ сохранившихся станций дает основание предполагать, что строились они по типовым проектам, формируя единый образ этой железной дороги.



Рис.1. Карта-схема Харьковско-Балашовской железной дороги с доработками автора/
Источник: Спутник пассажира по Юго-Восточным железным дорогам

Алексеевка берет свое начало с образования поселения с 1685 г. на возвышенности берега р. Тихая Сосна, притоке Дона, в 180 км от Белгорода. При строительстве дороги Алексеевка состояла из села Борисовки, а прилегающие слободы позже вошли в состав города. После революции Алексеевка имела статус уездного центра, позже снова стала слободой, а потом центром Алексеевского района Острогожского округа Воронежской области до 1954 г.

Строительство железной дороги в Алексеевке началось на южной окраине поселения. В декабре 1895 г. запущен первый паровоз. Здание вокзала к тому времени не было готово. В 1902 г. станция отправила более 1,5 млн. пудов грузов, в том числе более 400 тыс. пудов основного «экспорта» – подсолнечного масла, свыше 300 тыс. пудов зерна. Значительное место среди грузов занимали кожи, мясо, сливочное масло. Со станции отправлялись продукция эфирокмбината, маслозавода, леспромхоза, а также зерно. Поступали в Алексеевку техника и стройматериалы. После Второй мировой войны Алексеевка становится городом и станция преобразуется: появились электропоезда, составы стали тяжеловеснее, их скорость возросла, появилась автоматическая сигнализация (рис. 2).

На сегодняшний день г. Алексеевка с численностью 38 500 человек – один из крупных центров пищевой промышленности в России. С 2013 г. наблюдается рост промышленных объёмов предприятий, что способствует появлению новых рабочих мест. Результатом этого роста стало удачное проведение программы индивидуального жилищного строительства, появления новые жилых микрорайонов. Именно в Алексеевке был построен крупнейший спортивный парк востока и юго – востока области (рис. 3). Благодаря своему удобному расположению город стал крупным транспортным узлом региона.

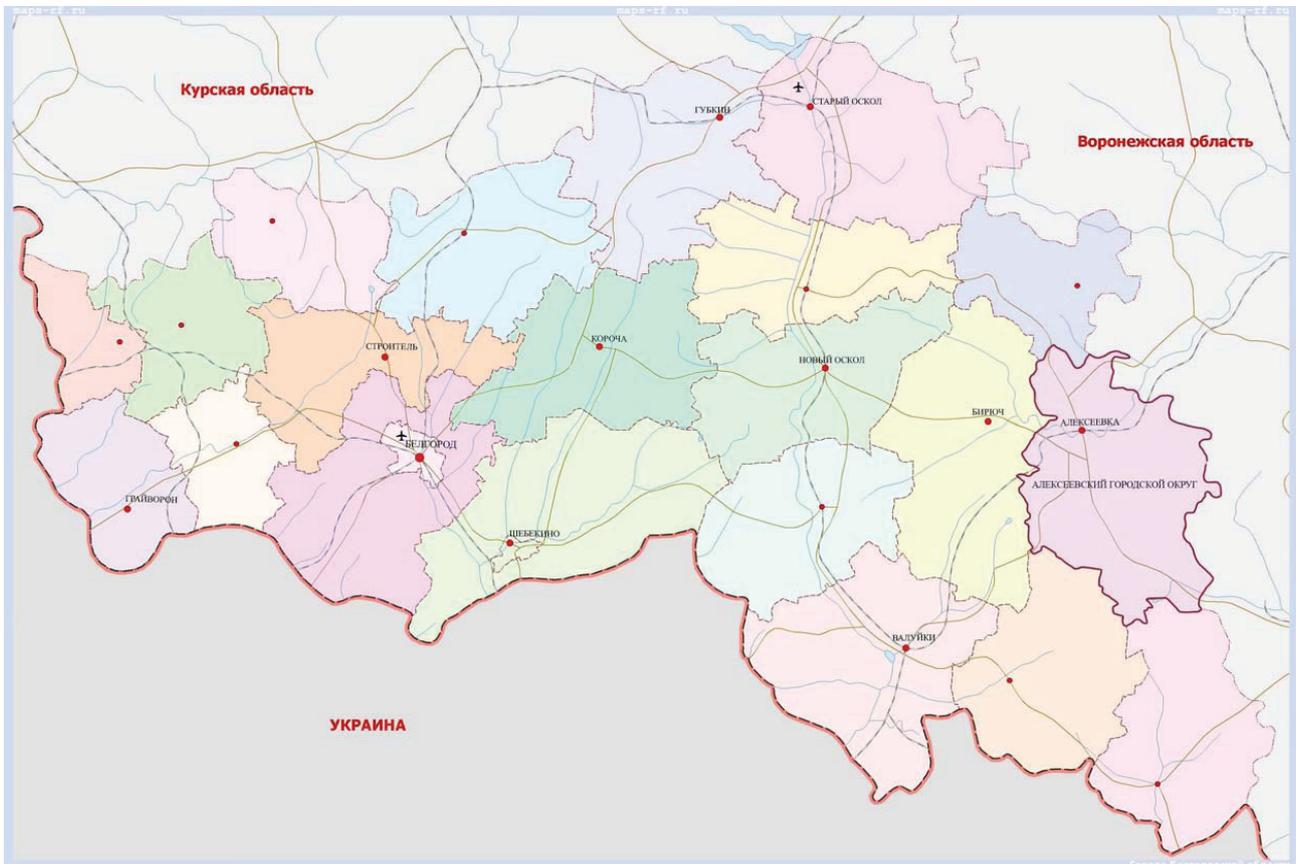


Рис. 2. Город Алексеевка в структуре Белгородской области.

Источник: <https://maps-rf.ru/belgorodskaja-oblast/images/goroda-belgorodskoj-oblasti.jpg>

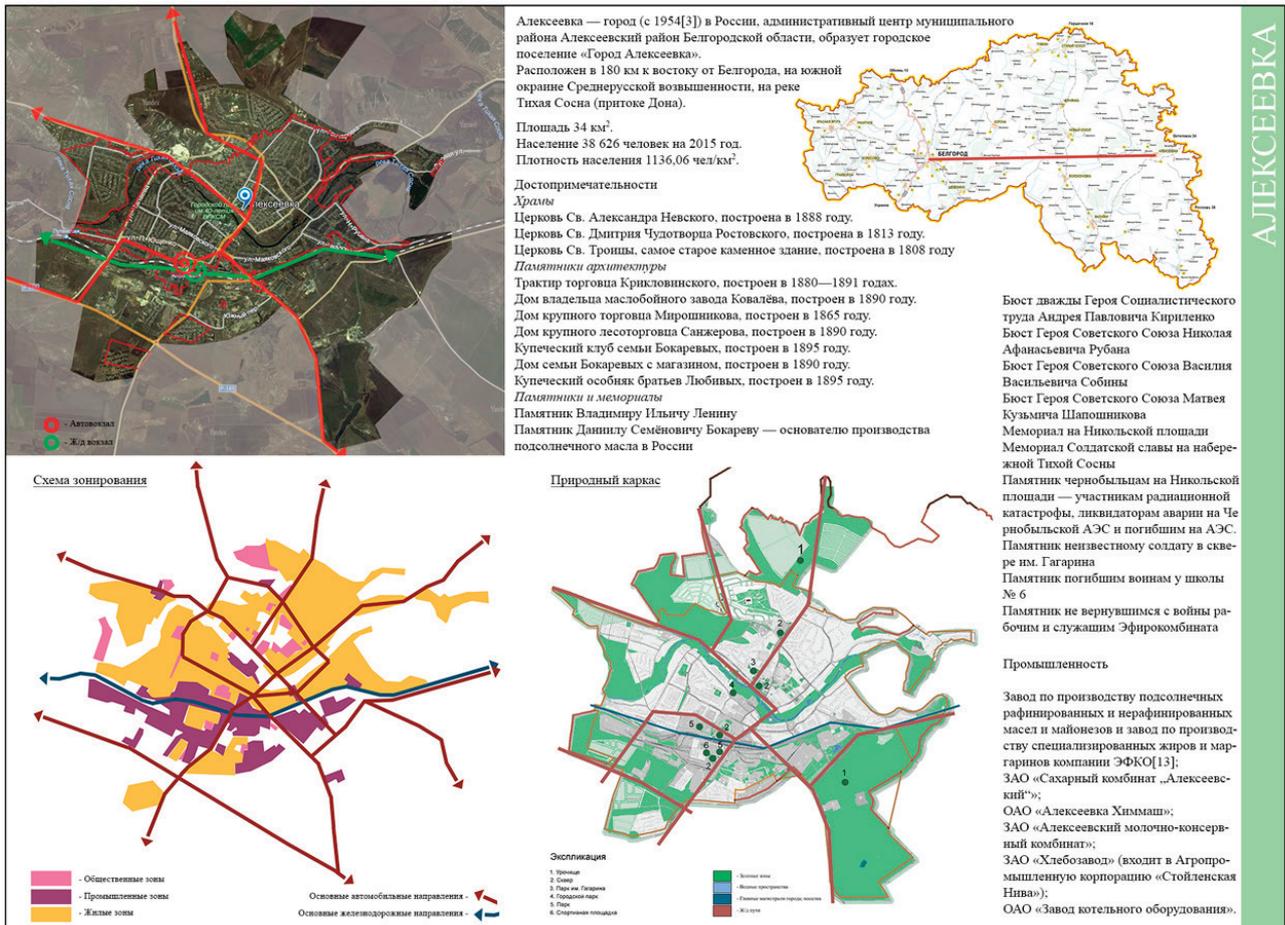


Рис. 3. Предпроектный анализ г. Алексеевска

В связи с закрытием украинского пассажиропотока железнодорожная ветка, проходящая через Алексеевку, стала меньше принимать пассажирских поездов, уменьшились или вовсе исчезли поезда дальнего следования, станция работает на пригородное сообщение и на обслуживание грузового потока.

Согласно историческим сведениям в комплекс станции входили: здание вокзала III класса 1900 г. постройки, водоемное здание, два сарая, дом начальника станции. Железнодорожные сараи и дом начальника станции не сохранились. По приведенной ранее классификации данный вокзал относится к малому пригородному вокзалу с вместимостью не более 200 человек, «берегового» или бокового типа, т.е. территориально расположен вдоль железнодорожных платформ, промежуточный, привокзальная площадь примыкает к северному фасаду здания. Южным фасадом вокзал выходит на пути с платформами. Через пути построен пешеходный мост. Здание вокзала имеет прямоугольный план. Сохранившиеся архивные фото здания вокзала позволяют стилистически отнести его фасады к «кирпичному» стилю. По фотографиям удалось установить, что первоначально здание имело только два этажа с одиннадцатью композиционными оконными осями, позднее к боковым фасадам были пристроены два одноэтажных крыла по пять композиционных оконных осей, сильно изменивших облик объекта. Здание небогато архитектурным убранством: между этажами проложен архитектурный пояс, верх второго этажа украшен карнизом, декорирован нишами и сухариками. Середина южного и северного фасадов акцентированы небольшими фронтонами. На северном фасаде, выходящем на площадь, первоначально имелось три выхода, на южном и боковых — по одному. После строительства вокзал оставался кирпичным, при поздних реконструкциях стены были оштукатурены и окрашены, убраны печные трубы, заменена кровля, частично изменены входные

группы на боковых фасадах. Внутренняя планировка центральной двухэтажной части здания сохранилась практически без изменений: сохранены зал для ожидания для пассажиров, багажное отделение и административные помещения, кассовые помещения (табл. 1).

Водонапорная башня сохранилась в крайне плачевном состоянии. Основание башни, сделанное из кирпича, имеет форму восьмиугольника. Верхняя часть (емкость), обшита деревом. Сам кирпич – качественный, до наших дней сохранился еще декоративный кирпичный пояс, однако башня не эксплуатируется, постепенно разрушаются оконные и дверные проемы.

Таблица 1

Застройка объектов вокзального комплекса Алексеевка

Здание вокзала		
		
1900 год	1960 год	1970 год
На фото здание вокзала, водонапорная башня, утраченные два складских здания и домик смотрителя.	Вид вокзала со стороны путей. Отделка здания: стены кирпичные, не оштукатуренные. Кровля – металлические листы. На кровле еще сохранились печные трубы.	Вид вокзала со стороны путей. К концу 1970-х годов здание оштукатурили и окрасили в темно-розовый цвет, объемные элементы кирпичной кладки - в белый цвет. Печные трубы разобрали.
		
Конец 1980-х годов	2016 год	2016 год
Здание вокзала полностью перекрасили в белый цвет. На первом этаже изменили рисунок <u>расстекловки</u> окон, заменили двери.	Фасад здания вновь перекрасили в светло-зеленые цвета, кровлю заменили на <u>металлочерепицу</u> , заменили окна на <u>пластиковые</u> с изменением рисунка <u>расстекловки</u> , внесли в отделку фасада фирменный серый цвет РЖД, заменили вид и материал дверей, некоторые окна на втором этаже заложили.	
Водонапорная башня		
		
1894 год. Типовой чертеж	2016 год	

Здание вокзала 1900 год 1960 год 1970 год Здание вокзала, водонапорная башня, утраченные два складских здания и домик смотрителя. Вид вокзала со стороны путей. Отделка здания: стены кирпичные, не оштукатуренные. Кровля – металлические листы. На кровле еще сохранились печные трубы. Вид вокзала со стороны путей. К концу 1970-х гг. здание оштукатурили и окрасили в темно-розовый цвет, объемные элементы кирпичной кладки - в белый цвет. Печные трубы разобраны Конец 1980-х годов 2016 год 2016 год Здание вокзала полностью перекрасили в белый цвет. На первом этаже изменили рисунок расстекловки окон, заменили двери. Фасад здания вновь перекрасили в светло-зеленые цвета, кровлю заменили на металлочерепицу, заменили окна на пластиковые с изменением рисунка расстекловки, внесли в отделку фасада фирменный серый цвет РЖД, заменили вид и материал дверей, некоторые окна на втором этаже заложили. Водонапорная башня 1894 год. Типовой чертеж 2016 год

Градостроительный анализ ресурсного потенциала территории

Здание вокзала входит в монокомплекс станции Алексеевка – одной из промежуточных станций полицентричного комплекса станций линии Харьковско-Балашовской железной дороги. На платформе вокзала осуществляется посадка на пассажирские поезда, следующие в города: Баку, Харьков, Россошь, Белгород, Москва, Сухум, Валуйки и т. д. Грузовые составы для разгрузки и погрузки товарных вагонов останавливаются на специальных подъездных путях. Билеты продаются в кассе вокзала или заказываются по интернету. Остановочный пункт Алексеевка находится между станциями: Путейская, 71, Мотома и Олегово.

Сегодня железнодорожная колея «сбавляет обороты», но действует. На восток и на запад идут только 4 пассажирских поезда, далеко не каждый день. Летом число поездов увеличивается, но касса в ночные часы не работает. Привокзальная площадь – небольшая, покрыта тротуарной плиткой. К площади выходит ул.Пушкина, параллельно вокзалу и площади пролегает ул. Привокзальная. Вдоль площади расположена остановка городских автобусов, стоянка такси, автостанция, с которой осуществляются пригородные и междугородные перевозки в населенные пункты Алексеевского городского округа и в города Белгород, Воронеж, Старый Оскол, Россошь, Валуйки, Вейделевка.

Южнее вокзала по окраине города проходит автомобильная магистраль «Белгород – Павловск» регионального значения I–III категории, выходящая на федеральные трассы М2 «Крым» и М4 «Дон». К югу от станции находится аэродром «Алексеевка (Слобода)» – бывшая площадка авиационно-химических работ, в настоящее время не используемая. Однако в перспективе на ее основе планируется создание транспортного логистического узла и аэродрома малой авиации (вертолетного), санитарной авиации (в дневное время).

Проведенный историко-архитектурный анализ территории говорит о том, что территории вокзального комплекса являются перспективным инвестиционным участком. При сохранении транспортной функции основной стратегией развития территории может стать развитие общественной и деловой функций. Дополнительным источником для привлечения потребителей и инвесторов может служить постройка коммерческих зданий и расширение зон быстрого питания, позволяющее получить дополнительные прибыли. Градостроительный анализ показал, что станция находится в удобном транспортном узле, соединяющем железнодорожный и автомобильный транспорт, что дает перспективу развития станции. Однако в силу определенных геополитических процессов ряд выполнения транспортных функций вокзала затруднен.

Предпроектный анализ выявил следующие проблемы изучаемой территории: историко-культурный потенциал используется не в полной объеме, недостаточно разработана транспортно-пешеходная сеть, неблагоприятный инвестиционный климат, не сформирован бренд значимого историко-культурного объекта.

Концептуальный этап

По критерию «Численное развитие населенного пункта» большинство городов развиваются быстрее при наличии железной дороги. Эти города развивались и развиваются от привокзальной площади к окраинам. Станция как транспортный узел будет развиваться не только в связи с экономическим ростом города, но и как культурно-деловой и общественный центр при внедрении этих функций в жизнь станции.

По критерию «Развитие улично-дорожной сети населенного пункта, наземного городского пассажирского транспорта» перспективное развитие транспортного узла «вокзал – автовокзал» возможно только при совместном взаимодействии этих составляющих и расширении их функций. Отсутствие организованной открытой стоянки, кроме стоянки такси вблизи вокзальной площади, создает неудобства при осуществлении функции «прибытия-отправления» пассажиров на железной дороге и на автовокзале. Задача благоустройства – создать удобный ТПУ.

По критерию «Технологии, современные нормы» для дальнейшего функционирования вокзал должен стать многофункциональным центром притяжения и развития города и отвечать актуальным современным требованиям и нормам.

По критерию «Условия эксплуатации» историческое здание вокзала и водонапорная башня должны быть сохранены. Для этого необходимо следить за их состоянием, проводить текущий и плановый ремонт. С потерей основной функции водонапорная башня является потенциальным объектом для реконструкции.

Проектный этап

Проведенный предпроектный анализ позволил сформировать основные проблемы вокзально-го комплекса, на основании чего предлагается провести:

1. Архитектурно-градостроительные мероприятия:

- контроль за памятником XIX в. – проведение текущих и плановых ремонтных и реставрационных работ с использованием современных строительных и отделочных материалов и технологий,
- увеличение площади озелененных территорий,
- реновация водонапорной башни в летнее кафе с устройством открытой террасы для сохранения памятника культурного наследия, создания возможности дополнительной прибыли для вокзала, дополнительной коммуникативной зоны.
- создание крытой безопасной площадки вблизи здания вокзала для размещения и хранения велосипедов, скутеров, и др. личного двухколесного транспорта,
- устройство памятников, скульптур, световых, лазерных, водных, голографических арт-инсталляций, фонтанов на площади, реконструкция существующего пешеходного перехода через пути, разработка общественно-рекреационной зоны в районе спуска на противоположной стороне от вокзала, создание дополнительной торговой зоны – торгового центра для пассажиров и жителей ближайших улиц,
- разделение зала ожидания на несколько зон для большей совместимости пассажиров, создание детского уголка в здании.

2. Мероприятия по обеспечению безопасности и эксплуатации:

- укладка противоскользящей тротуарной плитки на привокзальной площади и перроне; уклон по проекту – отсутствие луж и грязи, выполнение защиты входных групп и перронов от осадков, антивандальное исполнение МАФов;

– для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте предлагается устройство навеса над пешеходным переходом через пути или строительство нового, разработка общественно-рекреационной зоны в районе спуска на противоположной стороне от вокзала.

3. Мероприятия по обеспечению доступности для МГН: - устройство пандусов, подъемников, тактильных полос, мнемосхем.

4. Мероприятия по обеспечению комфортности пассажиров и по обеспечению доступности функциональных зон вокзала:

– оптимальные расстояния от остановок городского транспорта и такси до входа в здание вокзала. Проектирование новой остановки общественного транспорта с теневым навесом для разделения потоков личного и общественного транспорта и минимизации рисков при пересечении пассажирами улицы, устройство дополнительной парковочной зоны вблизи проектируемого торгового центра со стороны привокзальной площади,

– наличие интерактивной справочной/информационной стойки с сенсорным экраном и удобной навигацией, включающей сведения об окружающих достопримечательностях, о ближайших гостиницах, на нескольких языках в здании и на перронах, устройство светоизлучающих элементов (динамических линий, указывающих направления движения, точек, стрелок и т.п.),
– устройство озелененных зон станции.

– наличие зоны фастфуда, вендинговых автоматов, зон по продаже прессы, товаров в дорогу, сувениров, кафе, установка стойки с заказом такси, пунктов велопроката, создание эффектного вечернего освещения фасада. Предложенные мероприятия обобщены в критериях, представленных в табл. 2.

Таблица 2

Концептуальное проектное предложение Критерий «Ресурсы»

<u>Критерий «Ресурсы»</u>	
	
<p>Сохранение объектов путем их модернизации и реставрации. Выявлено, что объекты комплекса являются объектами культурного наследия. Сохранение первоначального облика исторических зданий позволит сохранить памятник железнодорожной истории Белгородского региона для будущего поколения. Укрепление и поддержание природного каркаса путем благоустройства и озеленения привокзальной территории и создания рекреационных зон.</p>	
<u>Критерий «Транспорт»</u>	
	
<p>Предполагается создание дополнительной парковочной зоны вблизи проектируемого торгового центра, создание остановочного пункта со строительством теневого навеса перед привокзальной площадью.</p>	



Сохранение объектов путем их модернизации и реставрации. Здания комплекса являются объектами культурного наследия. Сохранение первоначального облика исторических зданий позволит сохранить памятник железнодорожной истории Белгородского региона для будущего поколения. Укрепление и поддержание природного каркаса за счет благоустройства и озеленения привокзальной территории и создания рекреационных зон.

Критерий «Транспорт» Предлагается создание дополнительной парковочной зоны вблизи проектируемого торгового центра, создание остановочного пункта со строительством теневого навеса перед привокзальной площадью.

Критерий «Бизнес» Зона кафе и открытых террас
 Зона торговли: торговый центр
 Рекреационная зона
 Зона парковок и остановки транспорта

Разделение привокзальной площади на функциональные зоны для создания инвестиционных площадок с фиксированным видом

деятельности: зону торговли, зону кафе и открытых террас, рекреационную зону, зону парковок и остановки общественного и личного транспорта. Критерий «Общество» Формирование бренда места, среды, привлекательной для всех слоев населения, реализация социальных проектов, создание новых рабочих мест, места притяжения местного и регионального уровней.

Выводы

1. Определено, что железнодорожная станция представляет собой сложный многокомпонентный железнодорожный вокзальный комплекс, формирование которого во многом зависит от его расположения относительно населенного пункта. Обладая большим историко-архитектурным и градостроительным потенциалом, сегодня исторический вокзальный комплекс составляет большую часть градостроительного наследия с точки зрения истории и современности, оказывающего влияние на социально-экономическое развитие страны.
2. Выявлено, что если станции расположены в густонаселенных районах, то здания и сооружения, обслуживающие эти станции, включаются в общую застройку города. Формируется локальный композиционный архитектурно-градостроительный узел железнодорожного комплекса города, интегрированный в его планировочную структуру, что создает трудности для восприятия всего полицентричного комплекса определенной ветки железной дороги. Это является одной из причин целесообразной модернизации монокомплексов отдельных станций, а не всего полицентричного комплекса в целом. Установлено, что для магистральных станций, ранее располагавшихся в ненаселенных районах, объектный состав более широкий. Кроме зданий и сооружений, связанных с обслуживанием железной дороги, для них также характерны объекты жилья и инфраструктурные здания для железнодорожных работников и их семей, включая больницы, бани, церкви, школы и т. д.
3. Отечественный опыт сохранения наследия исторических вокзальных комплексов показывает, что большинство таких комплексов было модернизировано путем создания крупных многофункциональных узлов. Установлено, что поскольку элементы железнодорожного комплекса доказали свою способность взаимодействовать на разных уровнях городского планирования, модернизация их должна быть комплексной, причем на всех градостроительных уровнях: от отдельных зданий и сооружений, комплексов станций, до совокупности станций в составе железной дороги.
4. Концептуальное предложение по модернизации, предложенное в данном исследовании, в дальнейшем возможно применять для других малых станций, у которых существует хороший инвестиционный потенциал территории (наличие крупных и средних промышленных и др. предприятий, зон туристско-рекреационного кластера), у которых при сохранении минимального или хорошего пассажиропотока выполняются основные транспортно-пересадочные функции. Это позволит вокзальным комплексам малых городов стать одной из основ идентичности места и одной из отправных точек развития деградирующих территорий, получить статус достопримечательного места.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Амелин, С.В. История железнодорожного транспорта в России: 1836–1917 гг. В 2 т. / С.В. Амелин, Г.М. Фадеев, Г.И. Богданов, Ф.К. Бернгард; под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. – СПб.; М.: Петербург. гос. ун-т путей сообщения, 1994. – Т.1 – 335 с.
2. Петухова, Н.М. Интеграция первых железнодорожных вокзалов Санкт-Петербурга в градостроительный контекст города / Н.М. Петухова // Вестник БГТУ. – 2022. – № 1. – С. 70–82. DOI: 10.34031/2071-7318-2021-7-1-70-82.

3. Давыдова, Л.А. От Царскосельской до Октябрьской: железная дорога: история, развитие, перспективы: [альбом] / Л.А. Давыдова. – Изд. 2-е, испр. и доп. – СПб.: Лики России, 2007. – 229 с.
4. Гулидова, Ю.И. Железнодорожная революция в России во второй половине XIX – начале XX в. / Ю.И. Гулидова // Экономический журнал. – 2011. – № 2. – С. 135–142.
5. Юго-Восточная железная дорога // ОАО «РЖД» – URL: <https://uvzd.rzd.ru/ru/5829>
6. Колесникова, Л.И., Немцева, Я.А. Историко-архитектурное наследие объектов Юго-Восточной железной дороги на территории Белгородской области / Л.И. Колесникова, Я.А. Немцева // Вестник БГТУ. – 2019. – № 12. – С. 65–76.
7. Абдримова, М.М. Вокзалы ждет эпоха Ренессанса / М.М. Абдримова // Гудок. – 2019. – № 171.
8. Перькова, М.В. Методика выявления и разрешения градостроительных конфликтов и противоречий развития на муниципальном уровне / М.В. Перькова // Academia. Архитектура и строительство. – 2018. – № 4. – С. 61–70.

REFERENCES

1. Amelin, S.V., Fadeev, G.M., Bogdanov, G.I., and Bergard, F.K. (1994). History of railway transport in Russia: 1836–1917. In: Kraskovski, E.Y. and Uzdina, M.M. (eds). St. Petersburg; Moscow: St.Petersburg State Transport University, Volume 1.
2. Petukhova, N.M. (2022) Integration of the first railway stations of St. Petersburg into the urban context of the city. BULLETIN of BSTU named after V.G. Shukhov, No. 1, pp. 70–82.(in Russian)
3. Davydova, L.A. (2007) From Tsarskoye Selo to Oktyabrskaya: the railway: history, development, prospects: [album], Volume 2. St. Petersburg: Faces of Russia
4. Gulidova, Yu.I. (2011) Railway revolution in Russia in the second half of the 19th – early 20th century. Economic Journal [Online], Volume 2, pp. 135–142. (in Russian)
5. RZD, [2022]. South-Eastern Railway [Online]. Available from: <https://uvzd.rzd.ru/ru/5829> . (in Russian)
6. Kolesnikova, L.I., Nemtseva, Y.A. (2022) Historical and architectural legacy of the objects of the South-Eastern Railway in Belgorod region. BULLETIN of BSTU named after V.G. Shukhov, No. 12, pp. 65–76.(in Russian)
7. Abdrimova, M.M. (2019). Railway stations are heading for renaissance. Gudok.ru, [online], p.1. Available from: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1477528&archive=2019.09.19>
8. Perkova M.V. (2018) Methodology for identifying and solving urban planning conflicts and contradictions in development at municipal level. Academia. Architecture and Construction, No. 4, pp. 61–70.(in Russian)

ССЫЛКА ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ СТАТЬИ

Немцева Я.А. Модернизация исторических вокзальных комплексов малых городов (на примере станции Алексеевка Белгородской области) / Я.А. Немцева // Архитектон: известия вузов. – 2024. – №2(86). – URL: http://archvuz.ru/2024_2/5/ – doi: [https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2\(86\)_5](https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2(86)_5)

© Немцева Я.А., 2024



Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»).
4.0 Всемирная

Дата поступления: 26.02.2024