

DOI: <https://doi.org/10.18454/mca.2017.05.5>

Чайко Д.С.

Кандидат архитектуры, старший преподаватель,  
Российский Университет Дружбы Народов (РУДН)

## ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИРЕЛЬСОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТЕРРИТОРИЙ И ВОКЗАЛОВ

*Аннотация*

Данная статья посвящена проблеме организации железнодорожных прирельсовых территорий, железнодорожных вокзалов. В ней рассматривается существующее положение прирельсовых территорий и их объектов. Целью исследования является оценка эффективности использования прирельсовых территорий и решение вопроса сохранения и интеграции исторических железнодорожных вокзалов в структуру города. Проводится анализ отечественного и зарубежного опыта на примере стран Европы и Америки. Также рассказывается о проблеме реконструкции железнодорожных вокзалов. Приводятся также примеры. Помимо всего прочего, обозначена тенденция к распространению Мега-вокзалов, как крупных транспортных узлов во всём мире.

**Ключевые слова:** железнодорожные территории, оптимизация, сортировочные станции, складские комплексы железных дорог, разрывы в городской ткани, железнодорожные вокзалы.

Chaiko D.S.

PhD in Architecture, Senior lecturer,  
Russian University of Peoples ' Friendship (RUDN)

## PROBLEMS IN ORGANIZATION OF A RAILSIDE AREAS AND RAILWAY STATIONS

*Abstract*

This paper is concerned with the organization of raiiside areas and railway stations. It examines the current situation of railroad territories and their objects. The goal of this study is to estimate the effectiveness of the use of raiiside areas and solution of a problem of preservation and integration of historical railway stations in the structure of the city. The analysis of domestic and foreign experience was conducted on the example of Europe and America. The problem of reconstruction of railway stations is described as well. The examples are given. In addition author has identified a trend of spreading mega-stations as major transportation hubs in the world.

**Keywords:** optimization of railway territory, railway yards, warehouses of railways, gaps in the urban tissue, railway stations.

Процессы трансформации городов в последние десятилетия затрагивают такую существенную сферу, как транспортная система, и вносят существенные изменения в логику функционирования ключевых систем транспортировки на уровне, как самого города, так и его связей с окружающими регионами, а также в глобальной транспортной сети. Развитие и совершенствование железнодорожной сети, оптимизация связей, усиление значения вокзала в национальной и транснациональной системе являются предпосылками к существенной трансформации самих вокзалов и окружающих их районов, дает мощный стимул развития, как экономике региона, так и освоению заброшенных железнодорожных и промышленных территорий.

Ни для кого не секрет, что земля в таком городе России, как Москва стоит очень дорого. И вопрос ее рационального использования стоит очень остро. Территории железных дорог, несомненно, представляют собой большой потенциал для оптимизации и высвобождения дополнительных земель. Общая площадь одних только грузовых дворов на территории Москвы составляет порядка 300 га. В Москве более 40 сортировочных станций. Их территории и участки промышленных вводов составляют около 50 % прирельсовых территорий. Большинство располагается в срединной части города, 11 на малой кольцевой железной дороге. Общая площадь сортировочных со складской застройкой и депо составляет около 2000 га. Из них 1500 га находятся в центральной и средней части города. Остальное - на периферии. Однако ситуация в последнее время, стала меняться. Так, например, малая кольцевая железная дорога (МЦК) стала пассажирской, а её прирельсовые территории стали благоустраиваться.

Еще одним потенциалом обладают зоны отчуждения железных дорог. Около 25 % этих территорий занимают такие временные постройки, как гаражи и объекты хозяйственно-бытового назначения, различные склады.

Преимущества железнодорожного транспорта определяются его технологическими особенностями в перевозке больших объемов пассажиров, грузов, безопасностью, возрастающими экологическими требованиями общества.

Значение железнодорожных перевозок усилилось в рамках агломерации, как устойчивая связь с пригородами, в междугородних перевозках, в первую очередь с введением в строй высокоскоростного сообщения, формированием железнодорожного сообщения с авиационными узлами.

Помимо прирельсовых территорий, железнодорожные вокзалы также оказываются в эпицентре интереса градостроительного и архитектурного проектирования, как и во времена "золотого века" железных дорог конца 19 - середины 20 веков. После десятилетий упадка, вызванного резким ростом автомобилизации населения и конкуренцией с авиацией, вновь возрождается интерес к железной дороге и значению вокзалов в городской среде как центров притяжения людей.

Изменение технологических требований, сокращение грузовых функций вокзала предоставляет возможность перепланировки вакантных помещений для различных функций.

Кроме того, приватизация железнодорожных компаний вынуждает их искать дополнительные источники дохода за счет организации коммерческих зон на вокзалах с целью уменьшения издержек на перевозки.

Так называемый процесс интеграции вокзалов в городскую среду стал движущей силой в направлении улучшений вокзалов. Этот процесс, инициированный впервые железнодорожными компаниями в Европе в начале 1980-х годов и особенно активно с начала 20 века уже и в Азии и Северной Америке. Комплексные программы реконструкции вокзалов продолжаются в Германии, Франции, Великобритании, Австрии, Швейцарии, Бельгии, Нидерландах. Строятся и реконструируются вокзалы на высокоскоростных сетях в Китае, Тайване, Японии, Южной Корее, США, Испании и Италии.

Реконструкция вокзала рассматривается сейчас не как локальный проект, а с точки зрения комплексного развития территории, системы транспортировки, преодоление негативных состояний окружающих районов. Получение эффектов от развития в таких масштабах может экономически оправдать применение достаточно дорогостоящих технологических и конструктивных решений. Примерами этого процесса могут быть такие проекты, как знаменитый Штутгарт 21 или Центральный вокзал в Вене (Рис.1).



Рис. 1 – Штутгарт 21, проект перестройки главного тупикового вокзала Штутгарта в подземный сквозной вокзал

Актуальность вопросов реконструкции и развития вокзалов определяется, исходя из:

- Роли вокзала в комплексной транспортной системе региона;
- Градостроительной ситуации местоположения вокзала в городе;
- Транспортных условий окружающих вокзал района;
- Системы транспортного обеспечения узла, куда входят общественный городской транспорт, улично-дорожная сеть, связи с аэропортами, портами, автовокзалами;
- Требований организации беспрепятственной пересадки на различных видах транспорта;
- Планировочной организации технологического процесса работы вокзала и станции;
- Вопросы обеспечения комплексной безопасности;
- Требований обеспечения обслуживания пассажиров и других пользователей вокзала;
- Архитектурной выразительности и культурно-исторической ценностью здания вокзала;
- Развития окружающего вокзал района.

Решение этих вопросов дает архитектурный проект, где увязываются интересы всех заинтересованных лиц: транспортных компаний, городских планировщиков, общественности, комитетов сохранения исторического наследия, собственников окружающих территорий и объектов, инвесторов.

Удачные реализованные и реализуемые проекты развития вокзалов с увязкой с реконструкцией окружающих районов дают положительные эффекты на различных планировочных уровнях:

- Усиление роли городов в процессе глобальной конкуренции между городами, экономическое развитие города и всего региона;
- Улучшение транспортной структуры города;
- Преодоление негативных последствий соседства с железной дорогой и вокзалом для окружающих районов;

- Формирование на основе вокзала центра опережающего развития, важного общественного комплекса по значению часто превосходящего центр города;
- Улучшение планировочной структуры вокзального комплекса в связи с другими системами городского транспорта и пешеходным движением;
- Сохранение архитектурного и градостроительного значения вокзала.

Архитектурно-историческое наследие вокзала является необходимым условием сохранения его идентичности. Вокзал является важным объектом для сохранения или создания идентичности города, предметом гордости горожан, что предопределяет его образное и стилистическое решение, применение передовых технологий и конструктивных решений.

В 60-70-е годы XX века было уничтожено много вокзалов в Европе и Северной Америке, в том числе являющихся объектами культурного наследия. Достаточно вспомнить снесенный вокзал Юстон (Euston railway station) в Лондоне с его характерным дорическим орденом и вокзал Пенсильвания стейшн в Нью-Йорке (New York Pennsylvania Station). Только после потери этих памятников пришло понимание необходимости бережной реконструкции с учетом сохранения и развития транспортно-общественных функций. Этот процесс в обществе позволил сохранить такие замечательные объекты, как вокзал Санкт-Панкрас в Лондоне, крупнейшее викторианское здание, и вокзал Гранд Централ в Нью-Йорке, которые уже были определены к сносу. Сочетание оригинальной архитектуры и современных планировочных решений и материалов - характерный прием проектов реконструкции вокзалов.

В России также было уничтожено много исторических вокзалов: Владимир, Самара, Курский вокзал в Москве и другие. Учёт зарубежного опыта позволяет реконструировать исторические вокзалы с наименьшими потерями для их оригинального облика.

Принципы и цели развития вокзалов остаются неизменными, но масштаб и значение, безусловно, выше в важных транспортных узлах крупных и крупнейших городов. Характерной особенностью и новой тенденцией сегодняшнего времени становятся Мега-вокзалы. Они создаются как на основе существующих вокзалов и железнодорожных сетей, таких как вокзал Токио, вокзал Киото, Северный и Восточные вокзалы в Париже, так и на основе новых сетей скоростной дороги, как Центральный вокзал Берлина, Южный вокзал Пекина, Коулун Вест Терминал в Гонконге.

Анализ тенденций и иностранного опыта даст возможность определить подходы и направления развития вокзалов с учетом социально-экономических особенностей и конкретных градостроительных ситуаций в России.

Создание гармоничного пространства вокруг железных дорог, исправление уже допущенных ошибок, адаптация архитектурных замыслов предшественников к современным условиям, воплощение в жизнь новых идей – вот список тех целей, которые современные архитекторы и инженеры ставят перед собой, можно продолжать до бесконечности, и уверен, что каждая из этих целей достижима и оправдывает себя.

### Литература

1. Агранович Г.М. Архитектурно-пространственная концепция формирования застройки и реконструкции промышленных предприятий в прирельсовых территориях города. / Г.М. Агранович – М.: Строительство, 1999., - 218с.
2. Анисимов А.В. «Неопознанные» объекты архитектуры. // Academia. Архитектура и строительство. №4. – Москва. – 2015. – С. 32 - 42.
3. Высаковский А.А. Район и место. Средовой подход в архитектуре. / А.А. Высаковский. ВНИИТАГ. - М., 1989.
4. Грудинин М.Ю., Ерзовский А.Э. Лучшие вокзалы мира. Проекты модернизации. Том1. / М.Ю. Грудинин – М.: Уп Принт, 2011.
5. Зенгбуш М.В., Белинский А.Ю., Дынкин А. Г. Пассажиры в городах. – М., Изд-во «Транспорт», 1974 г., - 136 с.
6. Канунников М.Н. Многофункциональные комплексы в прирельсовых территориях современного города (на примере Москвы): дис. канд. арх.: 18.00.02 защищена 22.01.02: / Михаил Николаевич Канунников. – М., 2002. – 168 с.

### References

1. Agranovich G.M. Arhitekturno-prostranstvennaja koncepcija formirovanija zastrojki i rekonstrukcii promyshlennyh predpriyatij v prirel'sovyh territorijah goroda. [The architectural and spatial concept of the building formation and reconstruction of industrial enterprises in prirel'sovye areas of the city] / G. M. Agranovich – M.: Stroitel'stvo, 1999., - 218 p. [In Russian]
2. Anisimov A.V. «Neopoznannye» obiekty arhitektury. ["Unidentified" objects of architecture.] // Academia. Arhitektura i stroitel'stvo [Academy. Architecture and construction]. No 4. – Moskva. – 2015. – P.32 - 42. [In Russian]
3. Vysakovskij A. A. Rayon i mesto. Sredovoy podkhod v arhitekture [District and place. Environmental approach in architecture.] // A. A. Vysakovskij. AUSRITAUC. - M., 1989. [In Russian]
4. Grudin M.Yu., Erzovskiy A. Ye. Luchshie vokzaly mira. Proekty modernizacii. Tom1. [The Best Railway Stations in the World. Modernization Projects. Volume 1] / M.Yu. Grudin – M.: UpPrint, 2011. [In Russian]
5. Zengbush M. V., Belinskij A Yu., Dynkin A. G. Passazhiropotoki v gorodah. [Passenger Traffic in Cities]. – M., publishing house «Transport», 1974, - 136 p. [In Russian]
6. Kanunnikov M. N. Mnogofunkcional'nye komplekсы v prirel'sovyh territorijah sovremennogo goroda (na primere Moskvy). [Multifunctional complexes in railroad territories of the modern city (on example of Moscow).]: Dis. of ph.d in architecture: 18.00.02, presented on 22/01/02: / Mihail Nikolaevich Kanunnikov. – M., 2002. – 168 p. [In Russian]