

Львівський залізничний вокзал. Історія та перспективи розвитку

Оксана Чобан

Кафедра містобудування, Інститут архітектури Національного університету «Львівська політехніка», Україна, м.Львів, вул. С. Бандери, 12, E-mail: ochoban@mail.ru

Abstract – A railway transportation is the major branch of economy of any country on which reliable activity effective functioning of all economic complex of the country depends, and also, appreciably, the international communications and contacts. Railways and stations render appreciable influence on development of cities, make changes to their structure. In turn, the city makes more new demands of transport problem solving and complexes of station buildings and constructions. Now, the Lvov railway station and an infrastructure of the Lvov railway not in full meet modern technical and economic requirements, and also, to needs of Eurointegration of Ukraine. Thus, the question of reconstruction working Lvov station complexes and construction of the international station with a complex of a serving infrastructure is very actual).

Ключові слова – transport problem solving, Lvov railway station and an infrastructure, question of reconstruction working Lvov station complexes.

I. Вступ

В умовах постіндустріальної цивілізації інтенсивно розширюються потоки інформаційного обміну, у зв'язку з чим, істотного значення набувають проблеми розвитку комунікацій і транспорту. На тлі розвитку сучасних великих міст особливою гостротою має необхідність модернізації транспортної інфраструктури, зокрема, залізничних вокзальних комплексів.

В даний час, склалися тенденції формування залізничних багатофункціональних вокзальних комплексів, котрі являються невід'ємною й органічною складовою частиною міської структури. У ході свого розвитку вони перетворюються у великі містобудівні утворення, що складаються з чисельної кількості будівель та споруд. При цьому, у світлі процесів глобалізації й інтеграції, зростає роль вокзального комплексу як простору для здійснення комунікацій між різними культурами. Сучасні вокзали як найважливіші міські центри тяжіння, стали місцем для обміну інформацією, місцем торгівлі, ділових відносин, тобто простором соціальної взаємодії.

У цих умовах актуальними стають проблеми архітектурної модернізації історично сформованих вокзальних комплексів, що обумовлено цілим рядом виниклих проблем, зокрема, невідповідністю ємності пасажиропотоків, що суттєво збільшилися, технологічною відсталістю, недоліками мережі обслуговування, культурної сфери, недостатнім рівнем комфорту, неефективним використанням простору і території, низькими екологічними та естетичними якостями [1].

Питання модернізації залізничних вокзальних комплексів особливо актуальні для міст України і, зокрема, для Львова, оскільки, останнім часом

загострилися їх соціально-економічні й екологічні проблеми. Крім того, гостро постає проблема перестановки акцентів у розвитку міст від руйнування історичного середовища їхніх центрів до реконструкції і модернізації привокзальних і прилягаючих до магістралей територій, що мають великі ресурси неефективно використовуваних площ. Слід зазначити також, вітчизняні вокзальні комплекси перевантажені потоками транспорту, у тому числі і, наземного, що істотно збільшує екологічні проблеми. Актуальності набуває і необхідність повернення вокзальним комплексам їхньої містоутворюючої ролі.

Враховуючи вище сказане, а також на виконання Програми Євроінтеграції, Урядом України прийняте рішення про модернізацію і будівництво нової залізничної інфраструктури Західної залізниці та сучасного залізничного терміналу у Львові.

II. Історія залізничних сполучень в Галичині, сучасний стан і проблеми

Львівська залізниця - одна з найстарших в Україні. Перший потяг прибув у Львів 4 листопада 1861 року з Відня. У 1866 році прокладено залізницю до Чернівців, а в 1869 році - до Бродів. А вже в 1869 році експлуатаційна довжина залізничних колій в Галичині складала 1439 км. Через два роки залізниці стали державними і для більш оперативного керування рухом потягів було створено дві дирекції - у Львові і Кракові. До початку 20-го століття назріла необхідність будівництва нового вокзалу у Львові. Нова будівля була здана в експлуатацію 26 березня 1904 року [2]. Вокзал, як з архітектурної так і з технічної точок зору вважався одним із кращих у Європі. Зовнішній вигляд вокзалу того часу представлений на рис. 1.



Рис. 1. Головний вокзал м. Львова і схема залізничних сполучень (вид із привокзальної площі, зображення початку XX-го століття).

На жаль, у період Другої світової війни вокзал був істотно зруйнований. Відновлений і реконструйований у післявоєнний період.

На сьогоднішній день Львівська залізниця обслуговує територію Львівської, Волинської, Рівненської, Тернопільської, Івано-Франківської, Чернівецької і Закарпатської областей. Експлуатаційна довжина дороги 4483,3 км. Конфігурація дороги являє собою розгалужену мережу залізничних ліній, що йдуть з найбільшого в регіоні Львівського транспортного вузла у восьми напрямках (рис.2).

Львів із західноєвропейськими країнами зв'язують дві залізничні магістралі, кожна з яких є двоколіною, електрифікованою та обладнаною сучасними засобами керування рухом поїздів [3].

Перша лінія - через прикордонну станцію Мостиська-2 (84 км) зв'язує по найкоротшому шляху Україну з Польщею, Словаччиною, Чехією, Німеччиною та іншими державами Центральної Європи і Скандинавії. Друга лінія - через станцію Чоп (266 км) зв'язує Україну зі Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Югославією, Болгарією й іншими державами Центральної і Південної Європи.

В тяжких умовах переходу до ринкової економіки, в Україні зменшується обсяг перевезень вантажів на залізничному транспорті, при цьому, пасажирські перевезення до 1993 року залишалися практично без змін. У 1994 році позначився деякий спад перевезень пасажирів (2%) а, в 1995-96 роках - близько 15%. Така ситуація є характерною для всіх залізниць України, в тому числі і для Львівської. Таким чином, у зв'язку зі значним падінням обсягів перевезень пропускна здатність ділянок Львівської залізниці в даний час у два і більш рази більше необхідної.



Рис. 2. Схема головних міжнародних залізничних сполучень Львівської залізниці [4].

Лінія західноєвропейського стандарту Львів-Мостиська-деркордон є складовою частиною третього транспортного коридору, що направляється через Республіку Польща до Києва. Благоустрій його практично вже почався. На жаль, Україна тут значно відстає від європейських партнерів, оскільки

підтримує технічний рівень залізниці на цьому напрямку лише для забезпечення пропускної здатності. У той же час сучасні вимоги до залізниць, що входять до складу транспортних коридорів значно вищі, як щодо технічного рівня, так і щодо якості послуг, що надаються. Тому при будівництві даного шляху буде зроблений перший крок по благоустрої інфраструктури української частини третього транспортного коридору. При цьому, слід зазначити, конструкція, план і профіль головних шляхів на основних напрямках залізниці дозволяють реалізувати для пасажирських потягів швидкість не більш 100-140 км/ч [4, 6].

III. Пропозиції по реконструкції і розвитку вокзального комплексу

Існуючий Головний залізничний вокзал Львова, побудований у 1904 році, має значний запас пропускної здатності. Згідно розрахунків, площі основних пасажирських приміщень задовольняють сучасним вимогам для забезпечення дальніх, місцевих і приміських сполучень східного та північного напрямків. Однак, для забезпечення нормальної комфортної роботи в західному і південному напрямках, їх необхідно винести з існуючої будівлі і здійснити при цьому, його реконструкцію, зберігши стиль і характер, а також, його домінуючу роль в архітектурно-просторовій композиції вокзального комплексу [5].

Відповідно до розробленої кафедрою містобудування Інституту архітектури концепції вокзального комплексу пропонується формувати з наступних об'єктів:

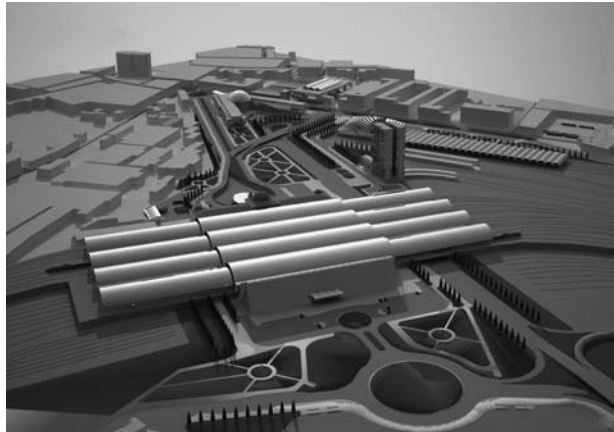
- пасажирський вокзал (існуюча будівля Головного залізничного вокзалу);
- службово-технічний комплекс з архівними приміщеннями;
- музей залізничної техніки й історії становлення і розвитку залізничного транспорту;
- офісні приміщення інших транспортних компаній і підприємств;
- комплекс складських терміналів і приміщень;
- готельний комплекс на 400 місць;
- пасажирський вокзал міжнародних, приміських і місцевих сполучень західного та південного напрямків.

Проектований вокзал повинний мати необхідний набір приміщень для обслуговування пасажирів, в тому числі й іноземних, із забезпеченням прикордонного, митного, санітарного й іншого видів контролю. Для переходу на потяги інших напрямків та переходу на інші види транспорту передбачається підземний пішохідний перехід із тротуаром, що рухається. Крім того, у зоні розташування обох вокзалів передбачається VIP та урядова зона з відповідними побутово-технічними приміщеннями, а також, автостанція на 200 пасажирів для обслуговування курортних маршрутів. У цій же зоні повинний бути розміщений і багатофункціональний торгово-сервісний комплекс.

Зовнішній вигляд міжнародного вокзального комплексу (проект), розробленого кафедрою містобудування Інституту архітектури Національного університету "Львівська політехніка" представлений на рис. 3.



а)



б)

Рис. 3. Міжнародний вокзальний комплекс із прилеглою територією: а) вид з південно-західної сторони; б) вид з північно-західної сторони.

IV. Організація транспортного обслуговування території вокзального комплексу

Проектований вокзальний комплекс дислокований на території, обмеженій транспортним кільцем вулиць: Городоцька, Сяйво, Левандівка, Залізнична. Обслуговується також тупиковим в'їздом-виїздом по вул. Чернівецькій.

Відповідно до Генплану та нової концепції розвитку м. Львова, а також, іншою містобудівною документацією, передбачена реконструкція привокзального транспортного вузла, в тому числі:

- вул. Городоцька, як магістраль районного значення повинна бути розширена з поділом руху в обох напрямках. Передбачено облаштування наземної кільцевої розв'язки на перетинанні вулиць Городоцька-Залізнична-Чернівецька (1-а черга) та, у перспективі, пропуску транзитного транспорту в напрямку Городоцька-Голубовича з використанням підземного простору;

- вул. Залізнична розширюється із забезпеченням виїзду на вул. Шевченка і Левандівку з реалізацією наземної кільцевої розв'язки (у перспективі - у різних рівнях);

- передбачається будівництво вул. Проектованої, шириною 42,0 м (проїзда частина - 15 м) між вул. Городоцькою і Чернівецькою. При цьому, передбачається можливість переносу трамвайних шляхів у зону проєктованих об'єктів для більш ефективного обслуговування пасажирів. Також можливе рішення вулиці в підземному рівні;

- автостанцію №8 пропонується зберегти на привокзальній площі тільки для курортних напрямків, інші маршрути перенести на вул. Городоцьку, біля приміського вокзалу. Це дозволить збільшити ємність автостоянки на площі біля Головного вокзалу і розширити пішохідну зону площі;

- передбачається активне використання підземного простору для облаштування підземних паркінгів, системи підземних переходів, що забезпечать пішохідний зв'язок усіх проєктованих об'єктів з Головним вокзалом;

- тролейбусний рух по вул. Городоцькій зберігається, зміни передбачені лише в розташуванні зупинок.

Висновок

Швидкість і якість пасажирських перевезень - основні напрямки транспортної політики, що успішно впроваджується в державах Західної Європи.

На даний час для Львова, котрий інтенсивно розвиває міжнародні економічні та культурні зв'язки, і котрий вже найближчим часом буде приймати ЄВРО-2012, дуже актуальним є питання реконструкції діючого вокзального комплексу і будівництва міжнародного вокзалу з комплексом обслуговуючої інфраструктури. Пропоновані кафедрою містобудування Інституту архітектури Національного університету «Львівська політехніка» і викладені вище архітектурні, технічні і містобудівні рішення значною мірою дозволяють виконати поставлені задачі.

При цьому, найбільш ефективною буде реалізація проекту за рахунок широкого освоєння підземного і надземного простору, раціонального використання територій над залізничними коліями, створення багаторівневих комплексів з високою інтеграцією різних видів транспорту.

References

- [1] Развитие системы пассажирских сообщений/Под редакцией Л.В.Кантаровича, Н.И.Бещевой. М.:Наука, 1984.
- [2] Гранкін П.Е. та ін. Львівська залізниця. Історія і сучасність.-Львів:Центр Європи, 1996.
- [3] География путей и сообщения. Киев, 1994 г.
- [4] <http://www.lviv.ua/page404.html>.
- [5] Львовская железная дорога, описание к проекту строительства, 1997 год.
- [6] <http://www.uz.gov.ua>.