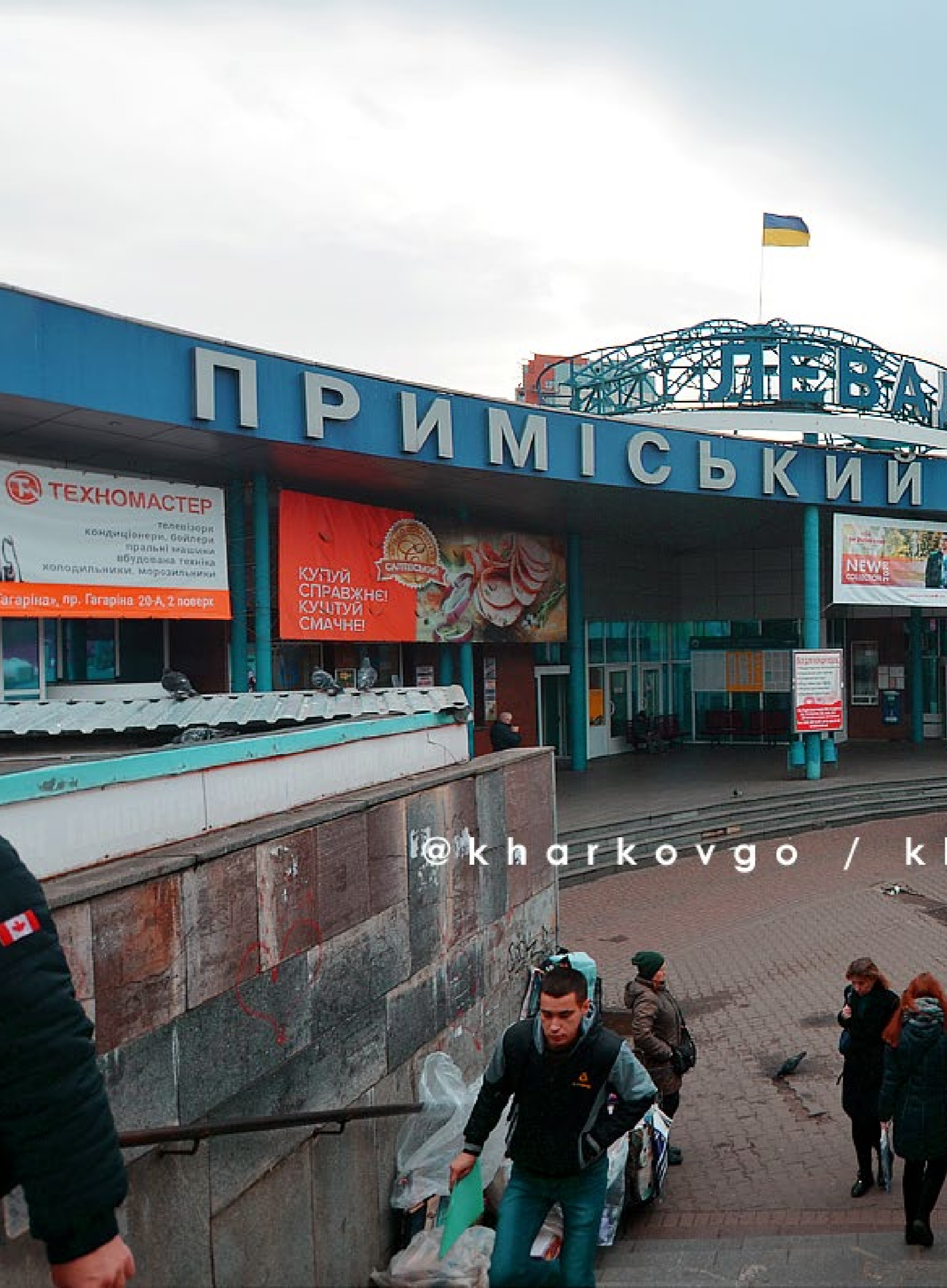


Інфраструктура.







Вокзал станції Харків-Левада можуть закрити. Така ймовірність існує через те, що наразі функціонування вокзалу абсолютно неприбуткове, ба більше, він приносить збитки.

У період січень-вересень 2019 року поїзди та електрички Південної залізниці в Харкові перевезли

3 млн 722 тис. пасажирів пільгових категорій, що сумарно склало 23 млн 636 тис. грн. Це досить проблематично, оскільки договори на перевезення пільговиків між місцевими органами влади та залізницею не укладено. Компенсація від влади надходить, але не в повному обсязі. У результаті цього, як повідомляє SQ, Південна залізниця недоотримає цього року 32 млн 854 тис. грн.

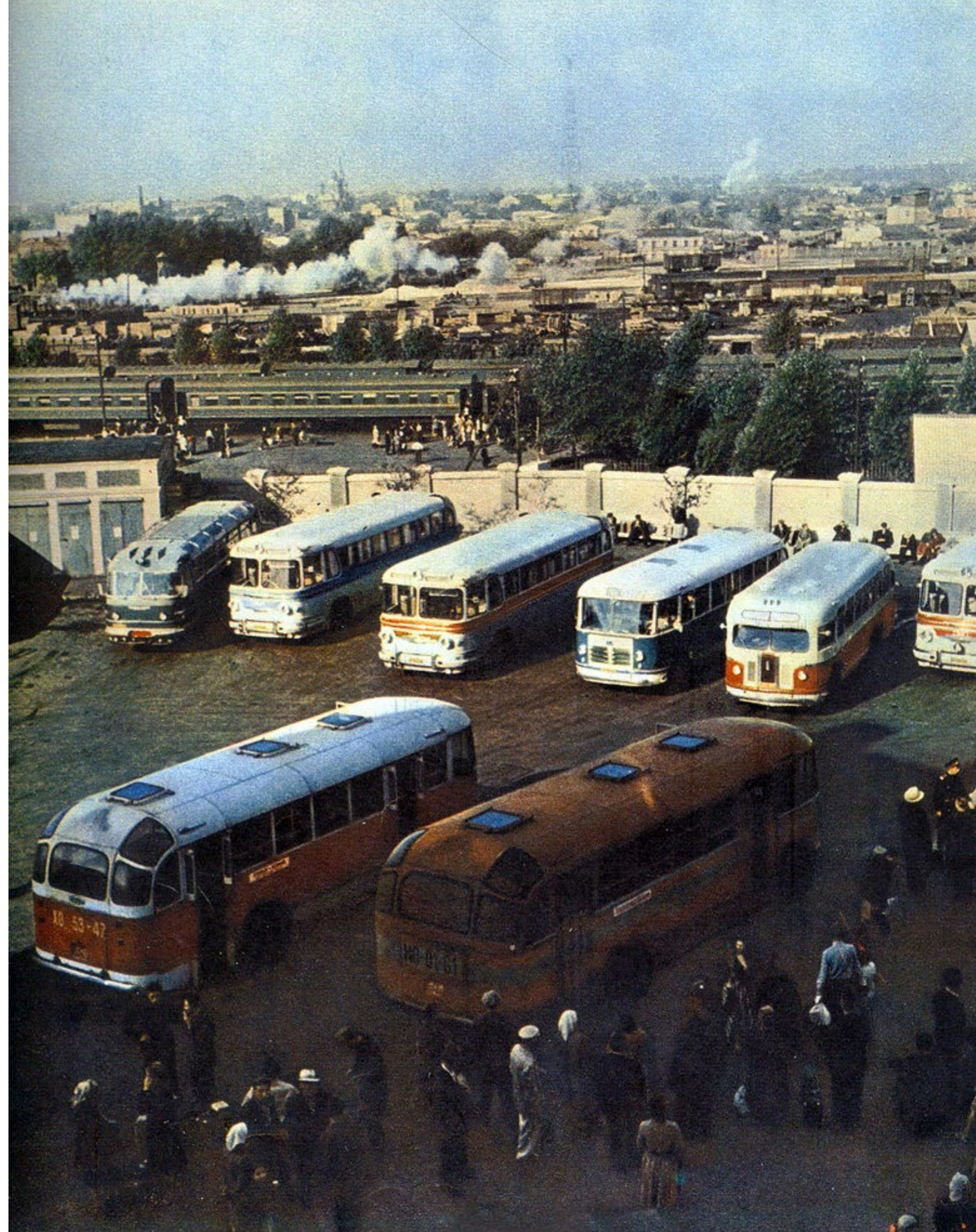
"Укрзалізниця" не наполягає на негайному закритті вокзалу Левада і пропонує комплекс щодо вирішення цього питання. Південна залізниця зацікавлена в стабільному функціонуванні своїх станцій і дільниць. Пропонують, щоб збитки від малодіяльних станцій покривали місцеві органи влади або інші структури, які зацікавлені в подальшому використанні станцій на загальних підставах.

Як повідомили представники Південної залізниці, за відсутності компенсації "Укрзалізниця" має право подати документи на закриття станції.

Нагадаємо, що статтею 9 Закону України "Про залізничний транспорт" для захисту інтересів окремих категорій громадян для пасажирських перевезень, у тому числі приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного транспорту загального користування від їх використання відшкодовуються за рахунок державного або місцевих бюджетів.

Історія вокзалу

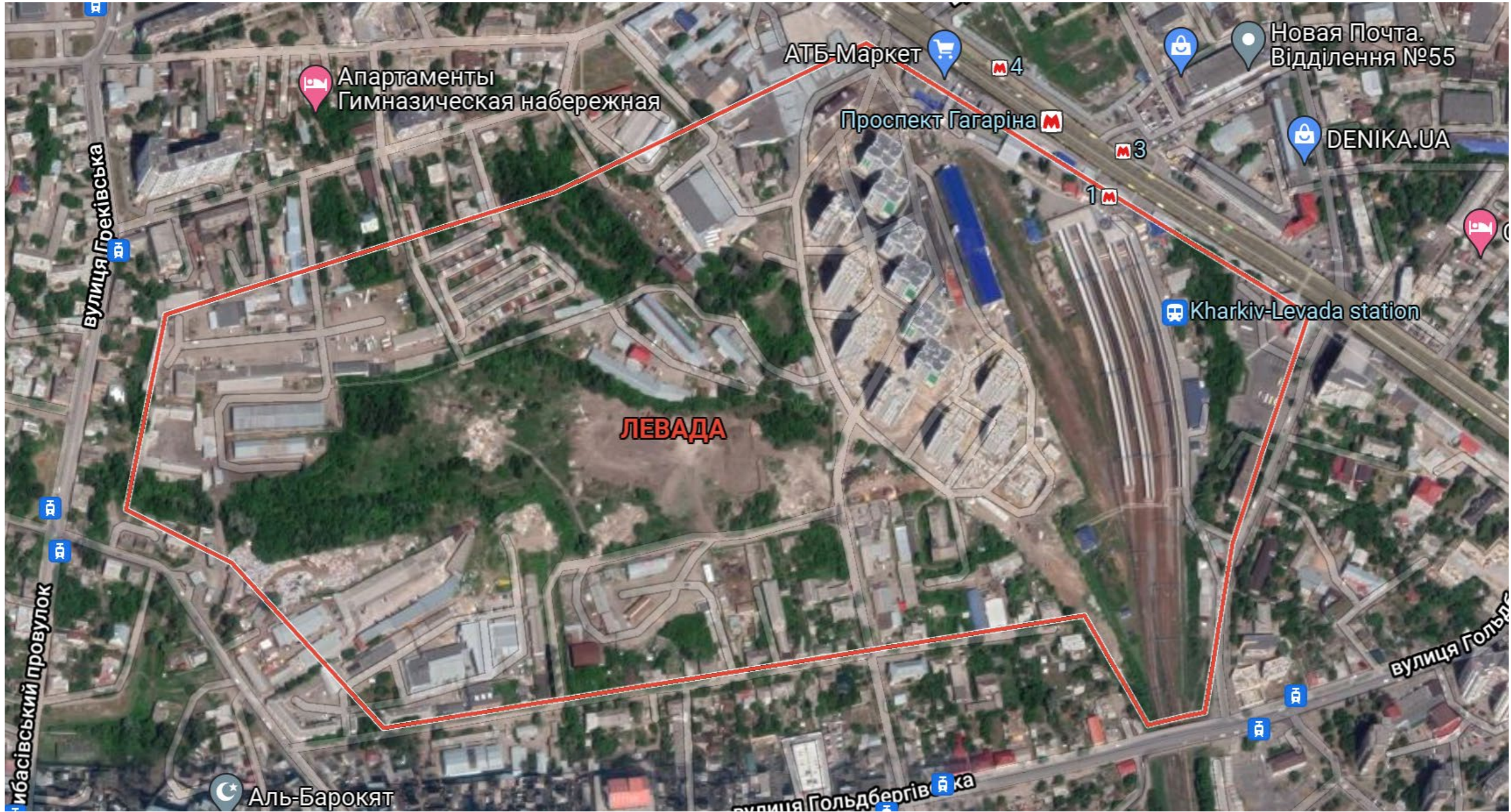
У 1910 році на Леваді в зв'язку з проведенням нового залізничного сполучення Донбасс-Ізюм-Харків почали будувати залізничну станцію "Левада". Харків-Левада — пасажирська залізнична станція 1-го класу Харківського залізничного вузла Південної залізниці. Розташована біля Мовчанівського провулку та проспекту Гагаріна в Основ'янському районі Харкова. Будівля вокзалу також має категорію 1-го класу, тобто є важливим публічним об'єктом. Один із виходів станції Метро «Проспект Гагаріна» розташований одразу біля будівлі вокзалу. В радянські часи навколо станції Левада почали будувати ряди підприємств, район Левади та Нетечінської набережної було включено в першочерговий план розвитку міста. З території станції Левада-Харків в індустріальну зону переноситься цілий масив складських будівель та невеликі підприємства. Вокзал відкритий у 1911 році, як Северодонецький вокзал Харкова Північно-Донецької залізниці. У XX столітті з цього вокзалу відправлялися поїзди до Микитівки, Родакового (Лиманський хід) і до Львова (Золочівський хід).



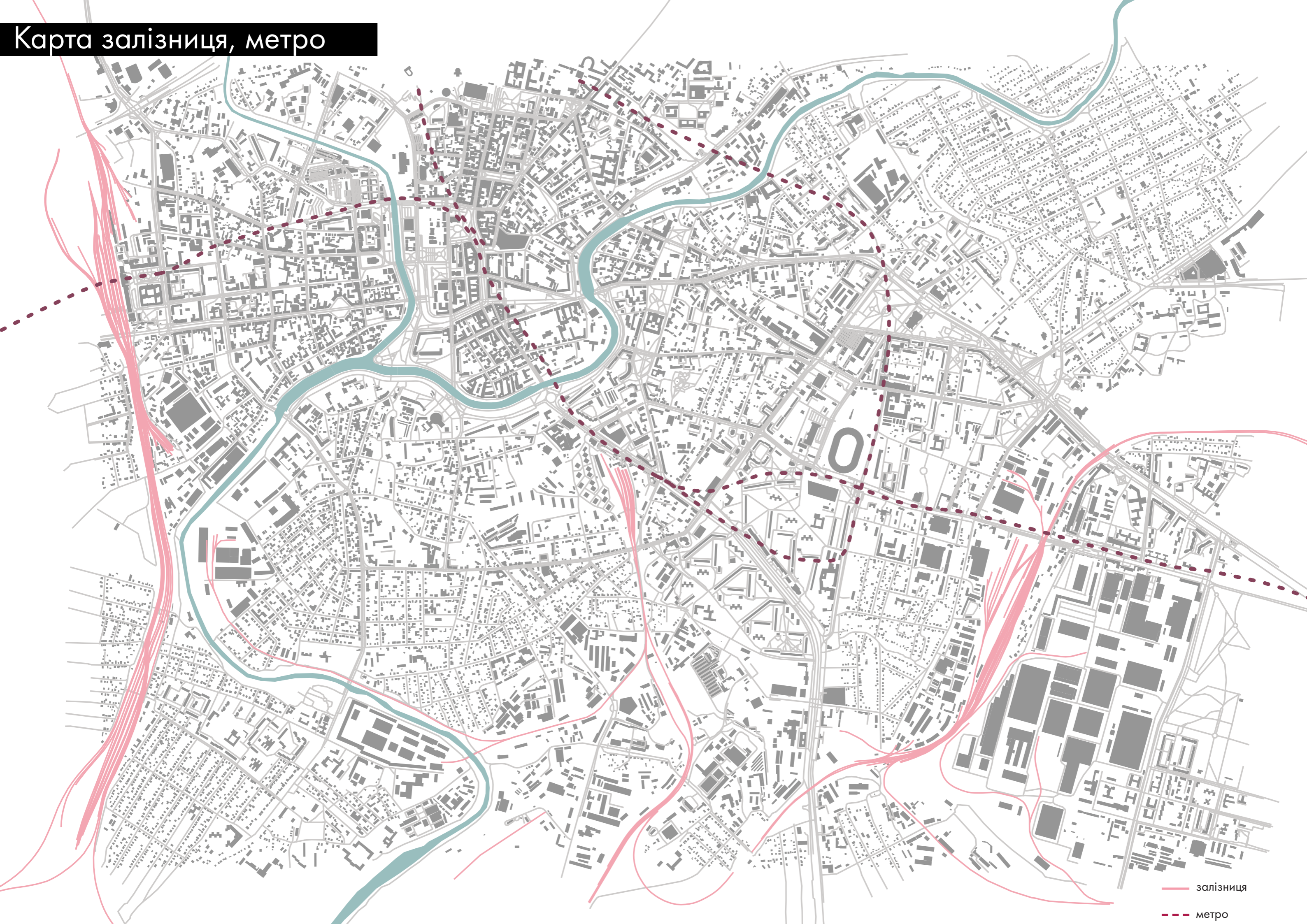
Види Вернадського



Карта левада



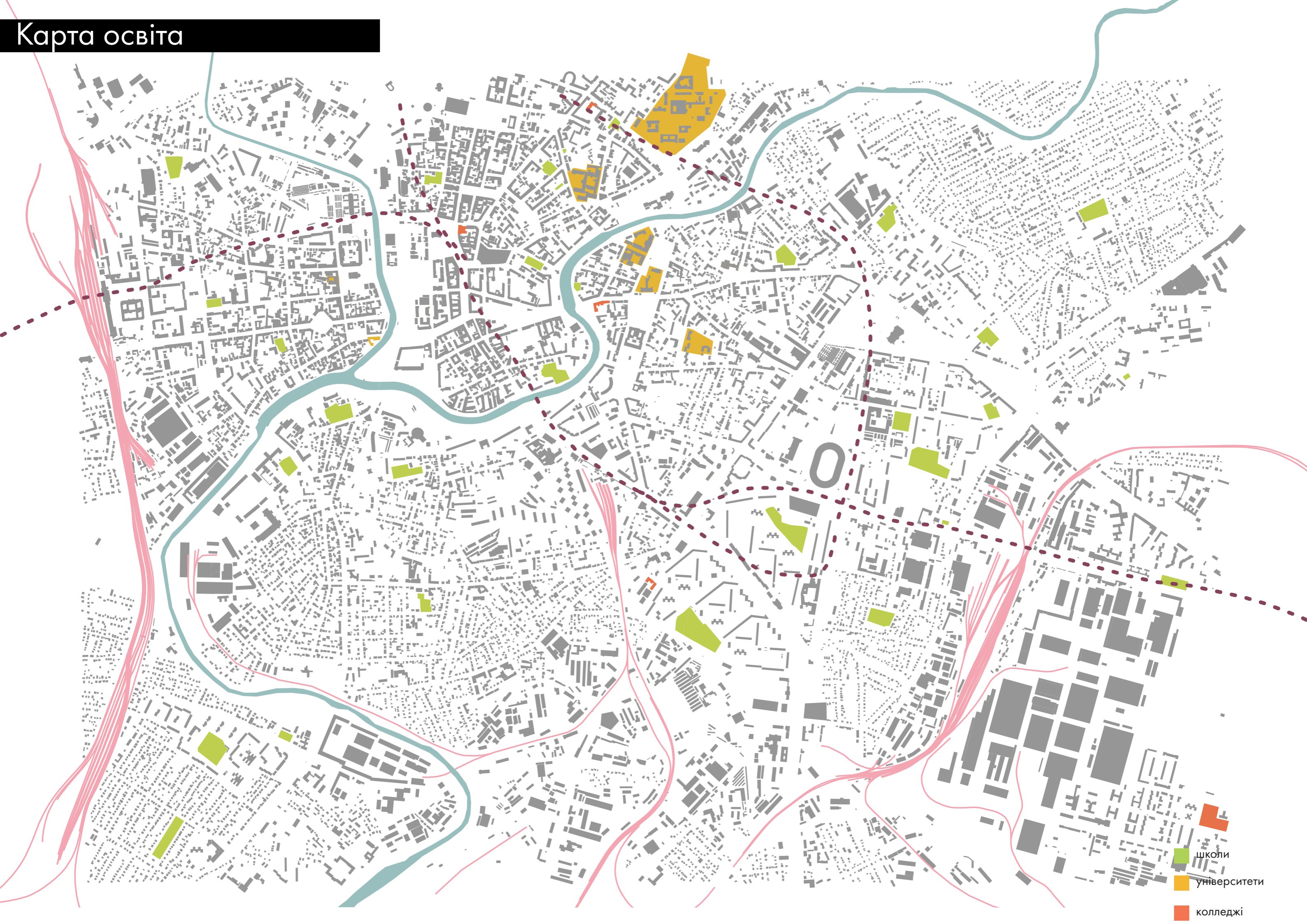
Карта залізниця, метро



— залізниця

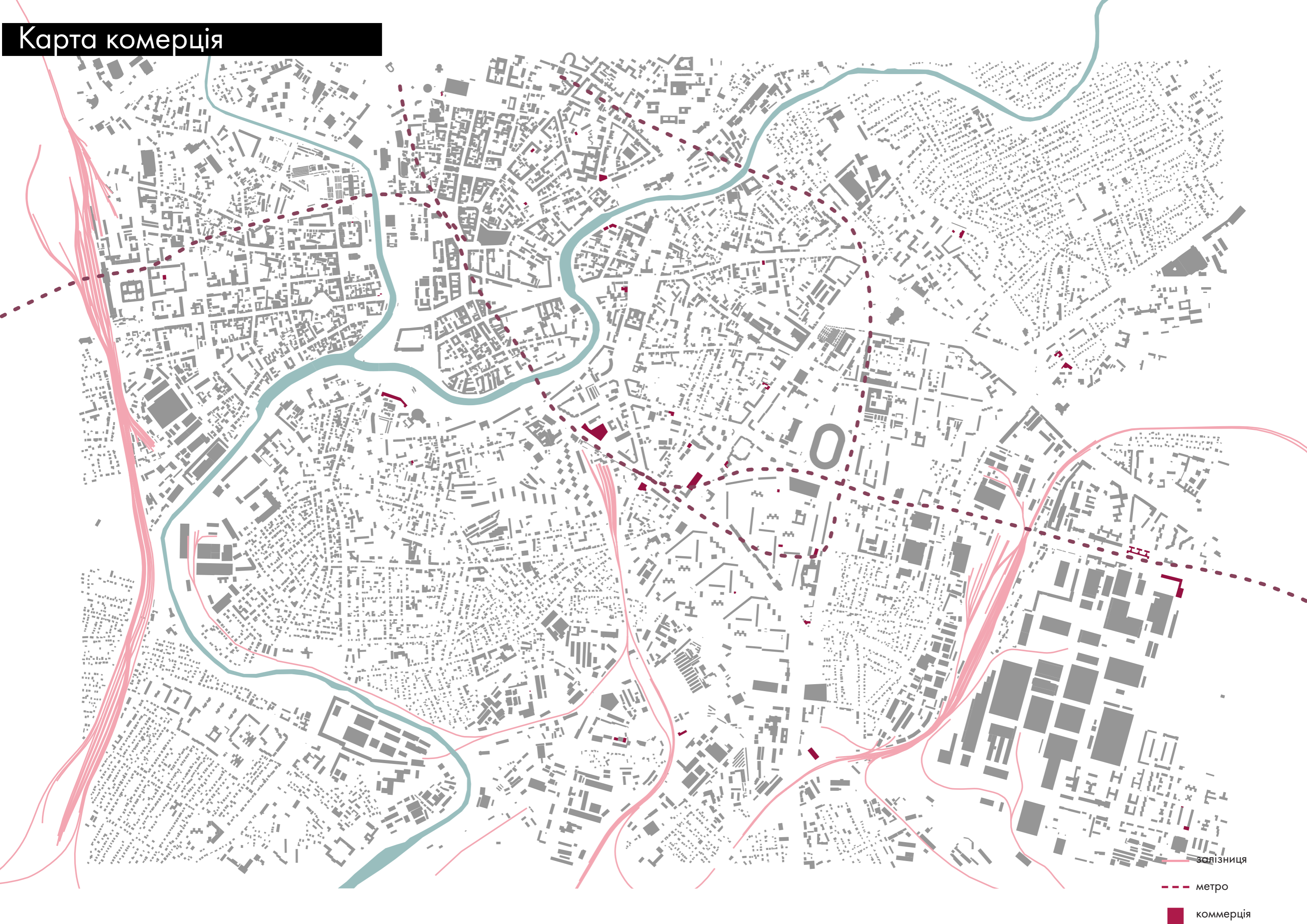
- - - метро

Карта освіта



- школи
- університети
- коледжі

Карта комерція

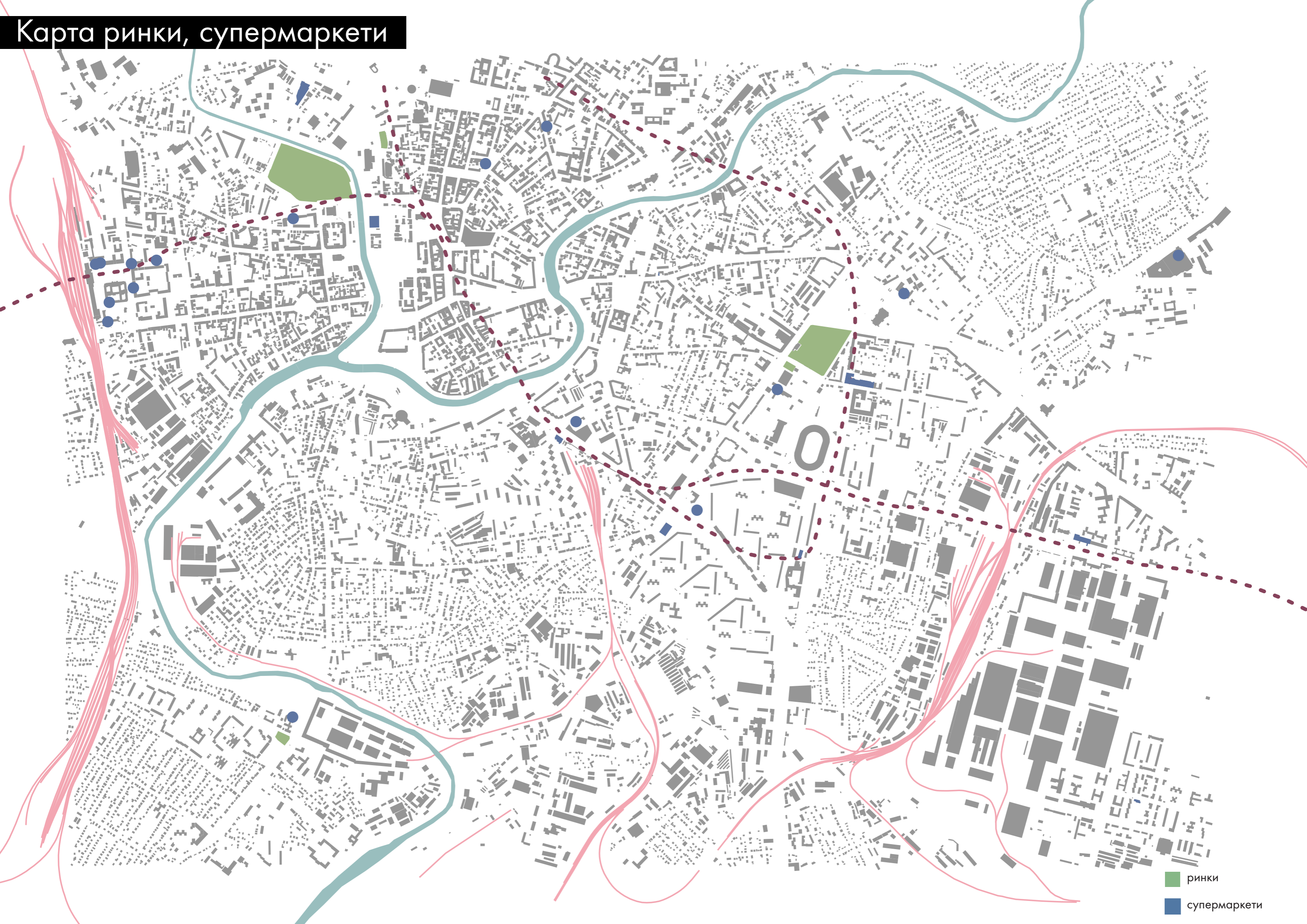


залізниця

метро

комерція

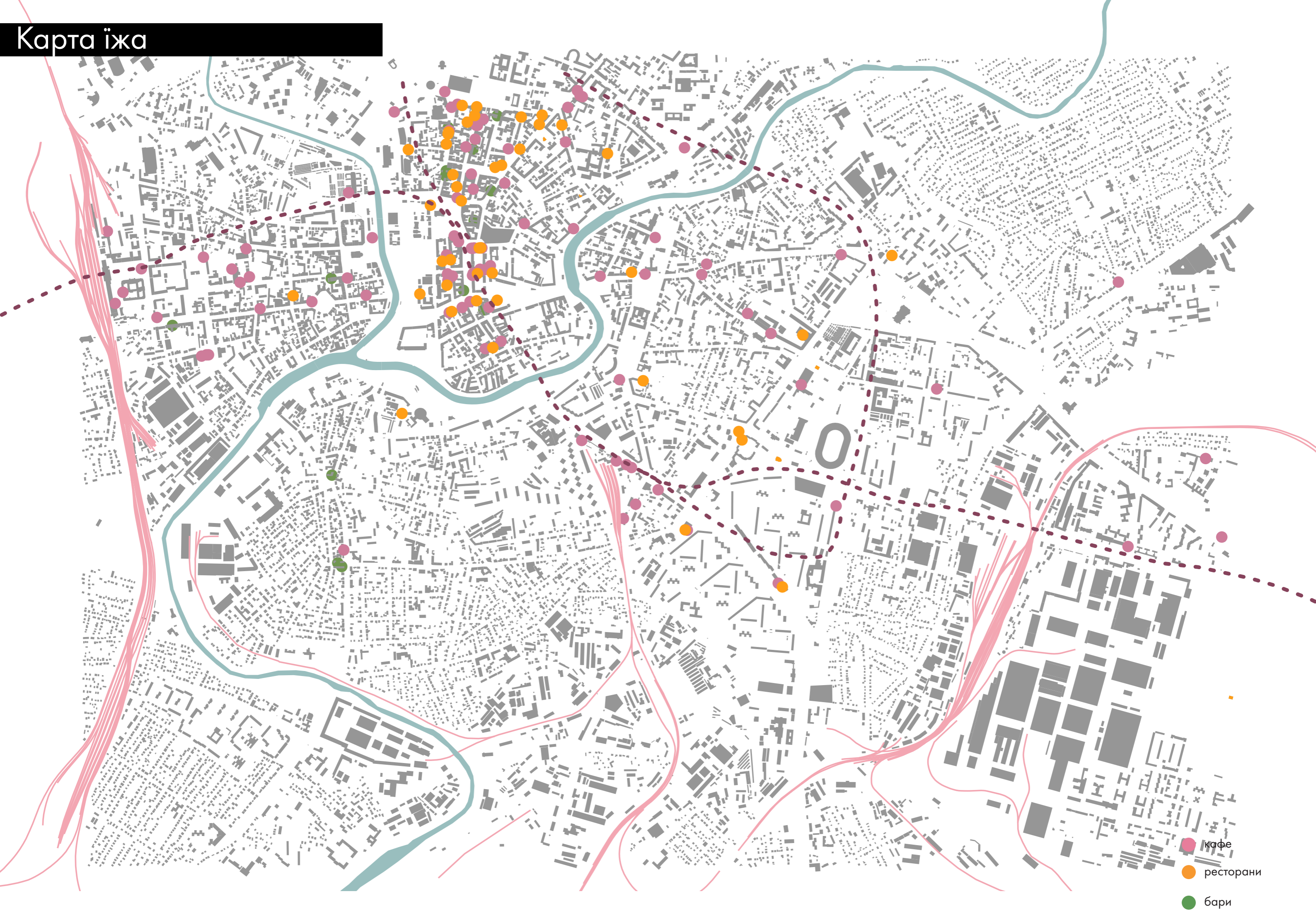
Карта ринки, супермаркети



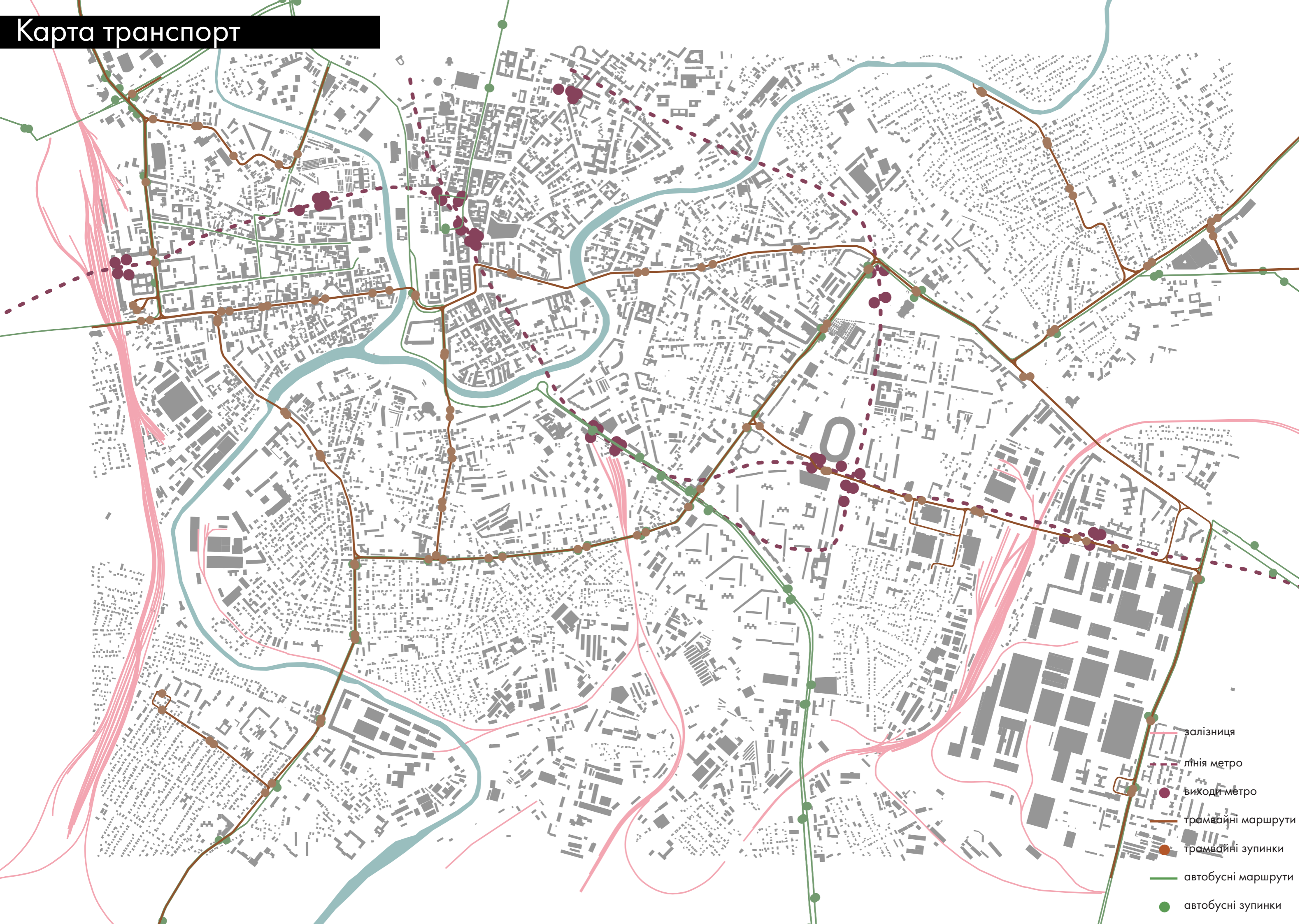
ринки

супермаркети

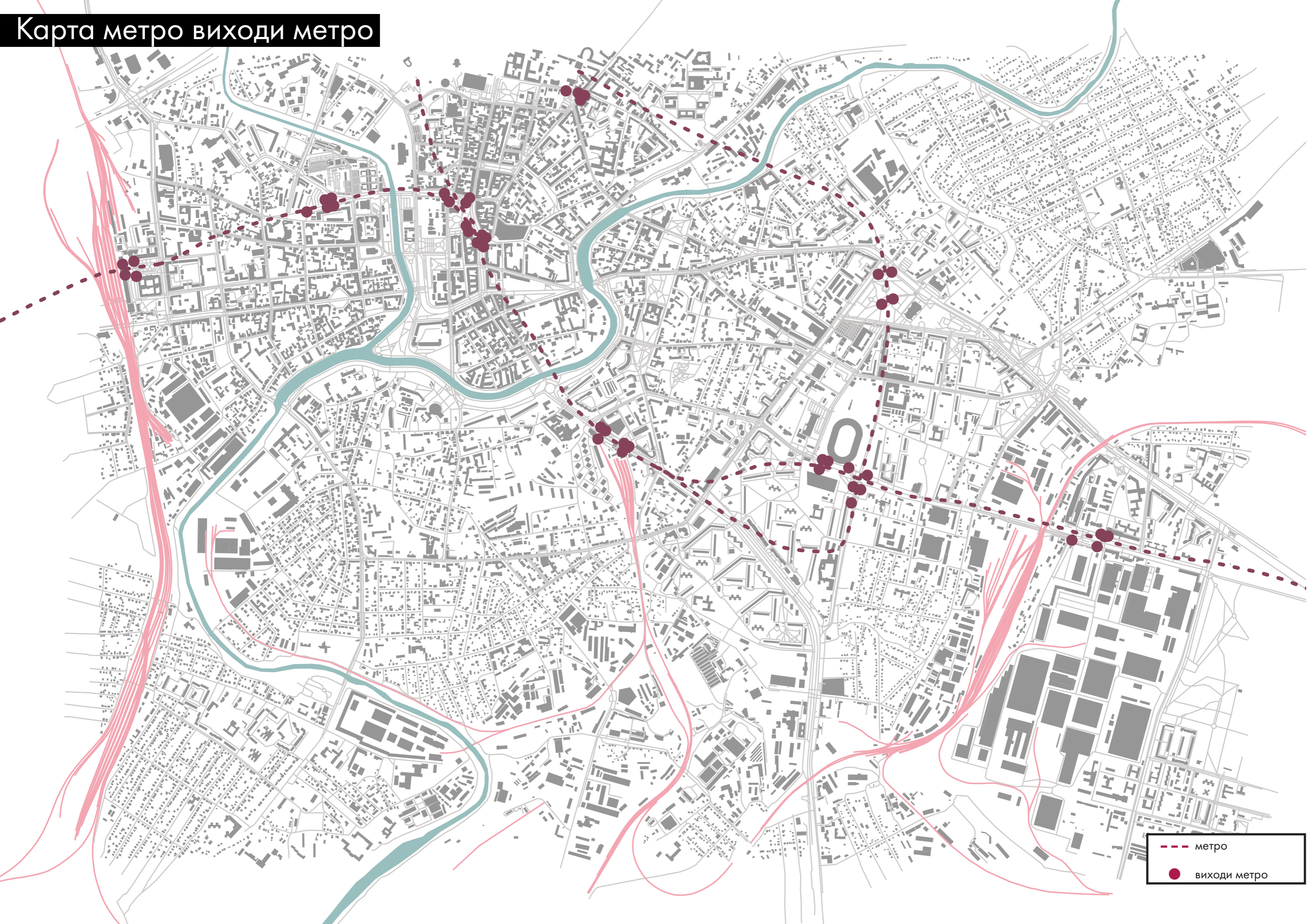
Карта їжа



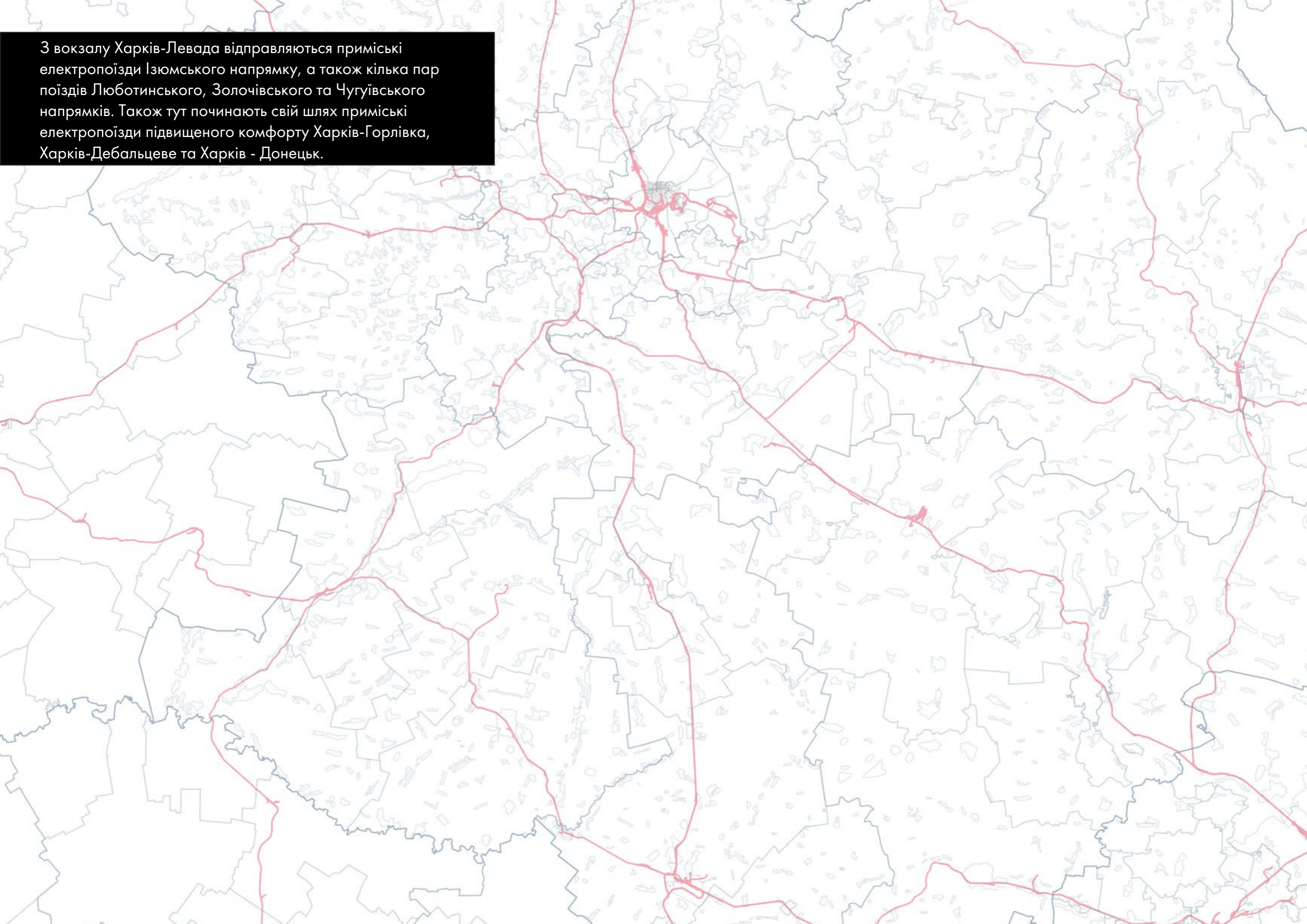
Карта транспорт

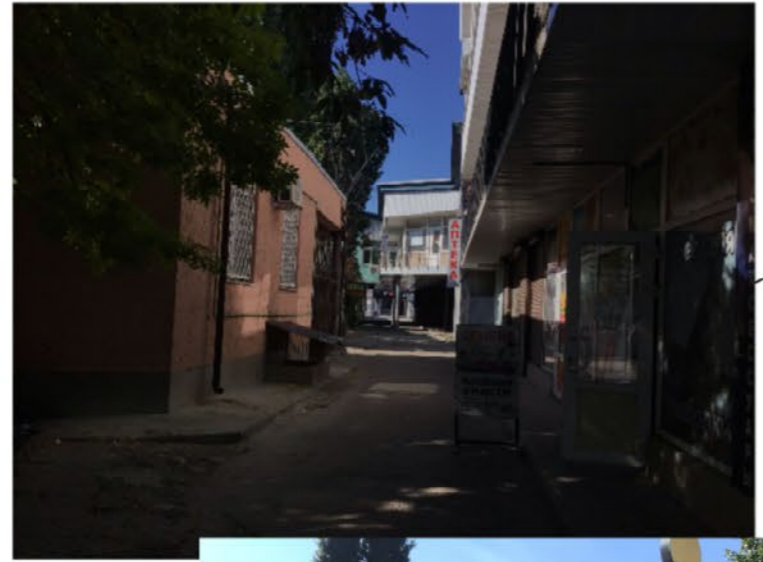


Карта метро виходи метро

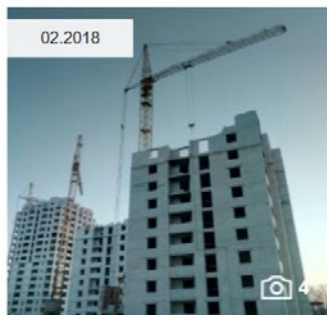
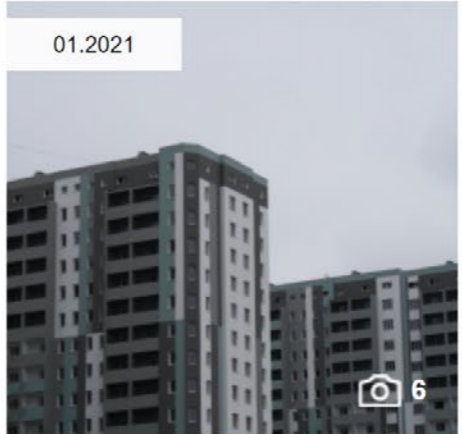


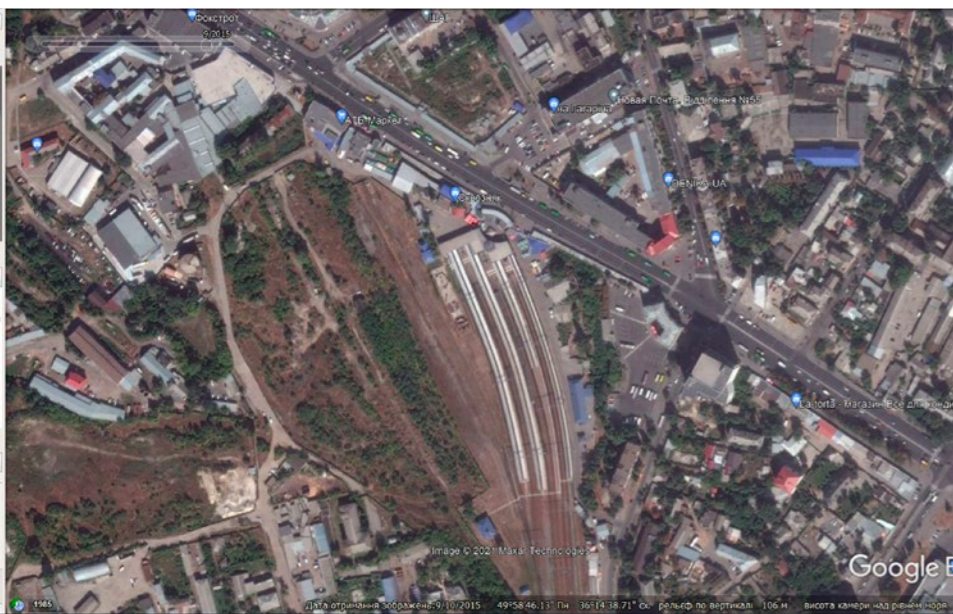
З вокзалу Харків-Левада відправляються приміські електропоїзди Ізюмського напрямку, а також кілька пар поїздів Люботинського, Золочівського та Чугуївського напрямків. Також тут починають свій шлях приміські електропоїзди підвищеного комфорту Харків-Горлівка, Харків-Дебальцеве та Харків - Донецьк.





ЖК ЛЕВАДА

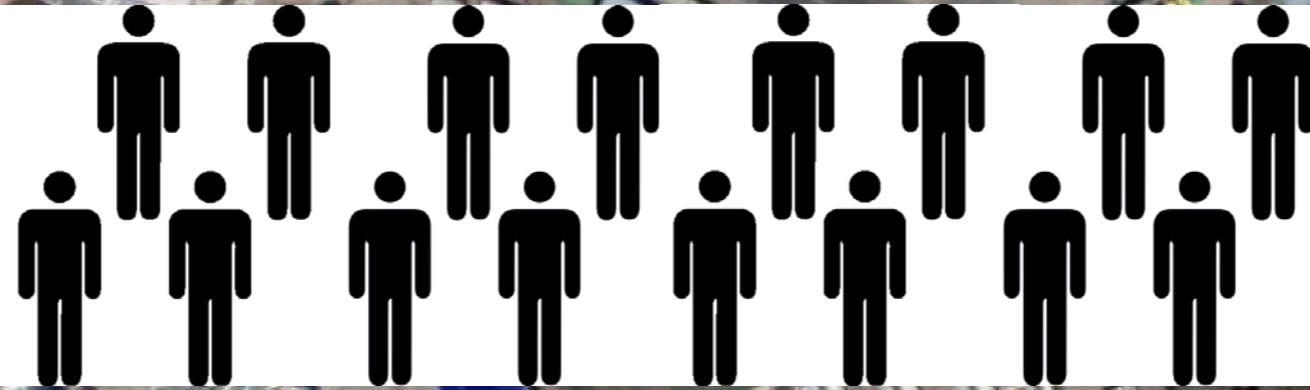




4/2020

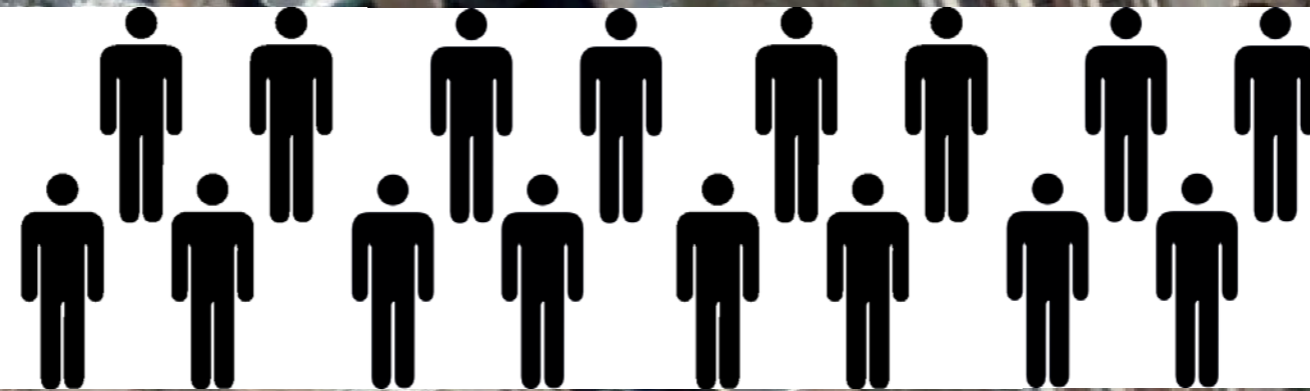
ЖК ЛЕВАДА-1

3960 людей



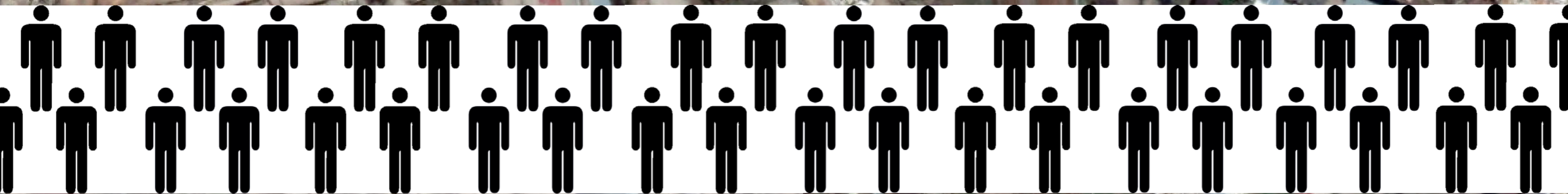
ЖК ЛЕВАДА-2

2496 людей

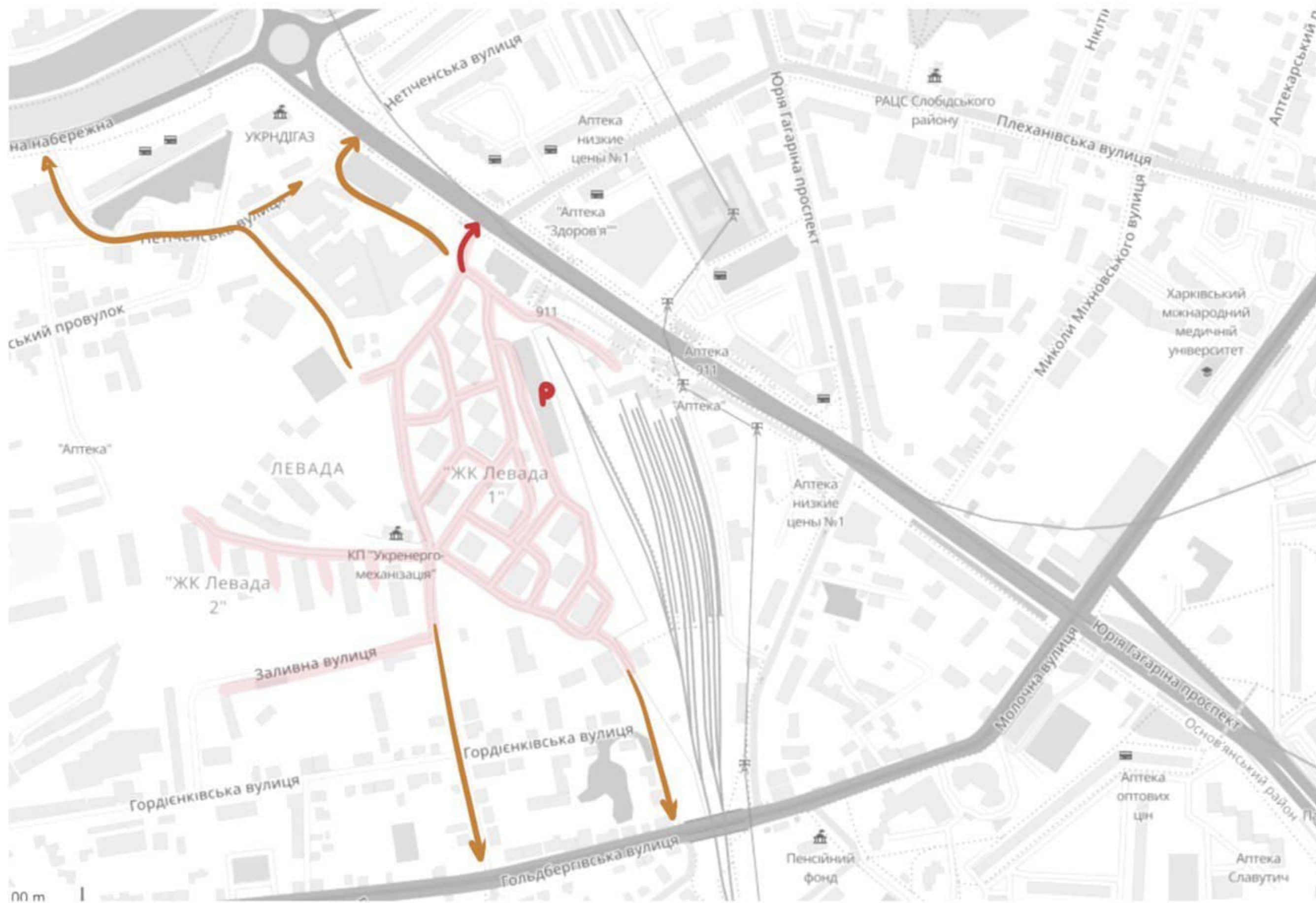


ВСЬОГО:

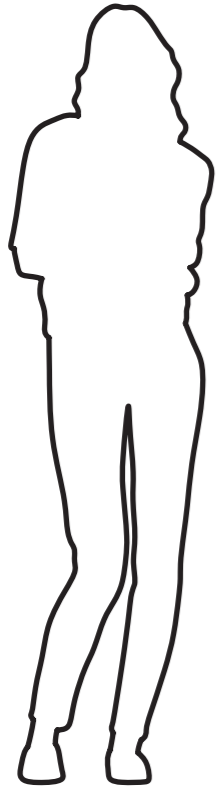
6456 людей



Проблеми з ЖК і парковкою

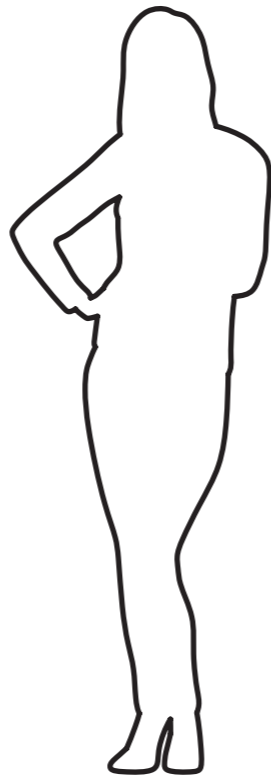


Портрет користувачів



людина, що живе в найближчих районах

- зручна зупинка
- транспортний хаб (розв'язка)
- с\в
- доступ до залізниці
- доступ до послуг\товарів
- доступ до розваг
- комунікація(?)
- місце для виходу собак
- дитячий майданчик
- парк



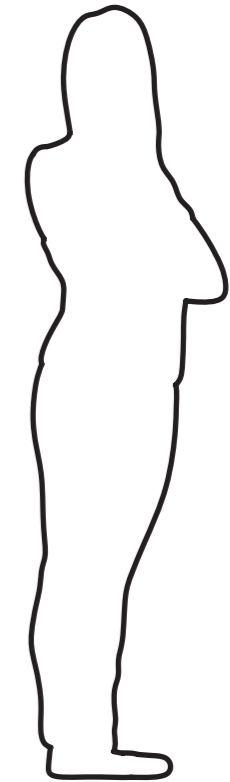
людина з транспортного транзиту

- зручна зупинка
- транспортний хаб (розв'язка)
- с\в
- доступ до товарів\послуг



людина з ЖК

- парк
- місце виходу собак
- дитячий майданчик
- доступ до магазинів\послуг
- доступ до транспорту
- рекреація



людина, яка користується залізницею

- навігація
- термінал
- зручні виходи до метро і до транспорту
- с\в
- кімната очікування

Проблематика та принципи

Проблематика:

- Неприємний неживий проспект.
- відсутність у пішій доступності фасилітс для житлових районів
- розрив набережної та району дорогий.
- відсутність місця відпочинку та паблік спейсу.
- неприхований вихід з метро та транспортна розв'язка, що обслуговує напрямом гагарину до аеропорту.
- незручний термінал, що обслуговує міжміські потоки

Принципи:

- паралельний гагаріна тихий приємний пасаж (як антипод неприємному гагарину)
- надати житловим районам комфортне місце відпочинку.
- з'єднати гагарину з набережною(який розірваний дорогою).
- Створити приємний паблік спейс.

Основна ціль:
АЛЬТЕРНАТИВНИЙ ЦЕНТР

- РЕКРЕАЦІЯ

- ринок

- їжа

- public spaces

- транспортний хаб

- соціальний хаб

- паралельний

тимчасовий прийомний пасаж

(як антипод неприємному
гагарину)

- ферма

- офіс\коворкінг

- місце культури

(концертний майданчик)

- спорт корт

- бібліотека

Що важливо на ділянці зараз

\що хочеться зберегти\



портали

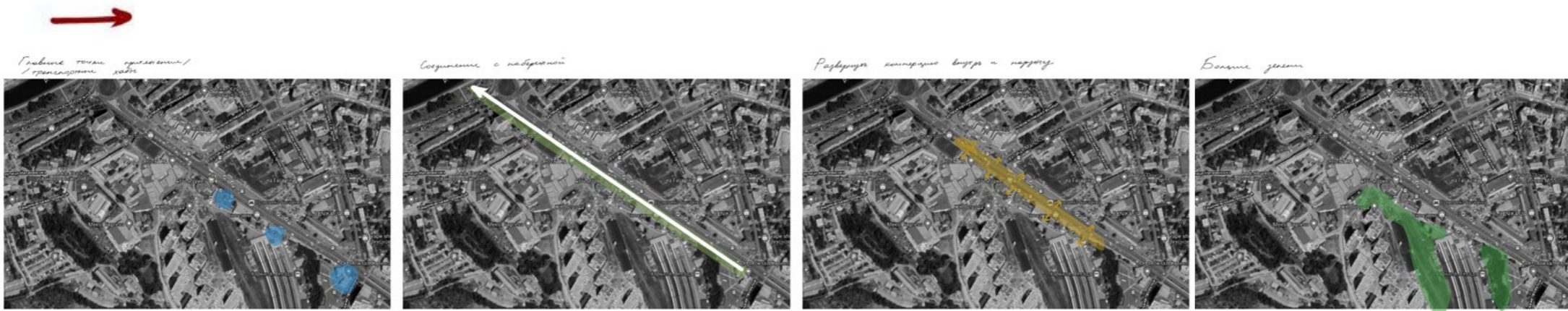


бульвари\проходи

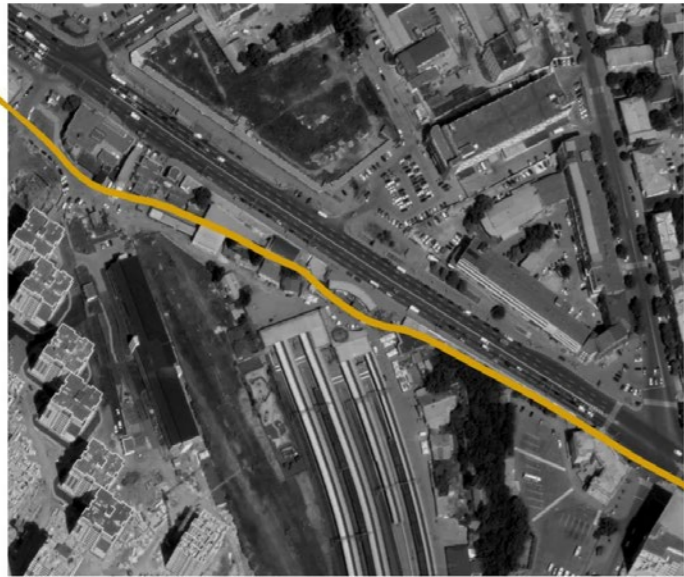


нашарування\дрібна структура

Принципи



Циркуляція \ принципи



головне напруження



проходи



проходи \ пустота



проходи \ пустота \ забудова

Візія Гагаріна



замість мафів зелена
смуга

смуга для
громадського
транспорту

тротуар
відокремлений від
дорожнього полотна
озелененням

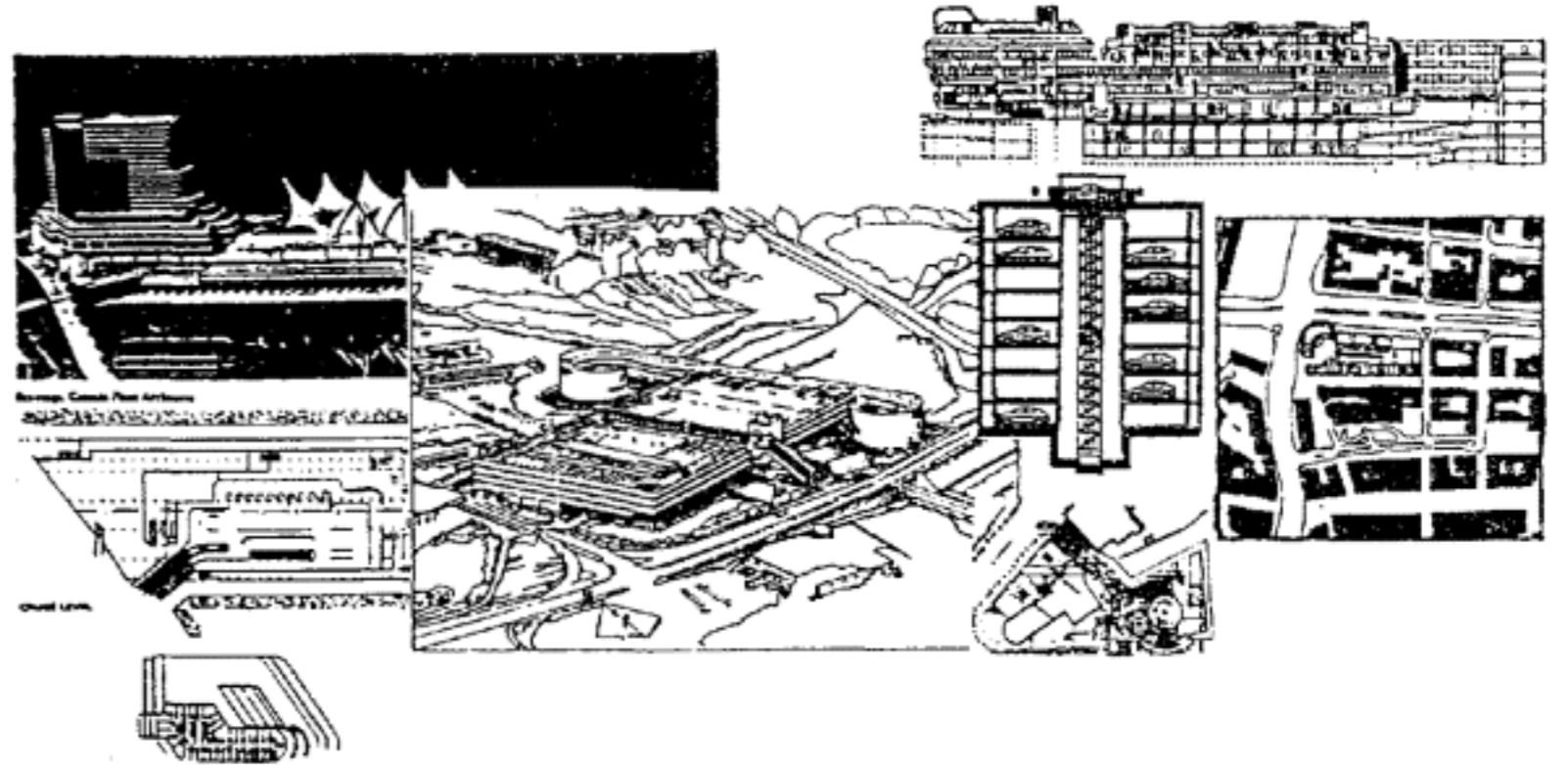
розділювальна смуга
між потоками з
озелененням

Нова сутність вокзалу

Залізничні вокзали стали набагато більшими, ніж просто місцем, де можна сідати в поїзд і виходити з нього. Замість цього тепер вони є місцями для роботи, ведення бізнесу, зустрічей, покупок і відпочинку

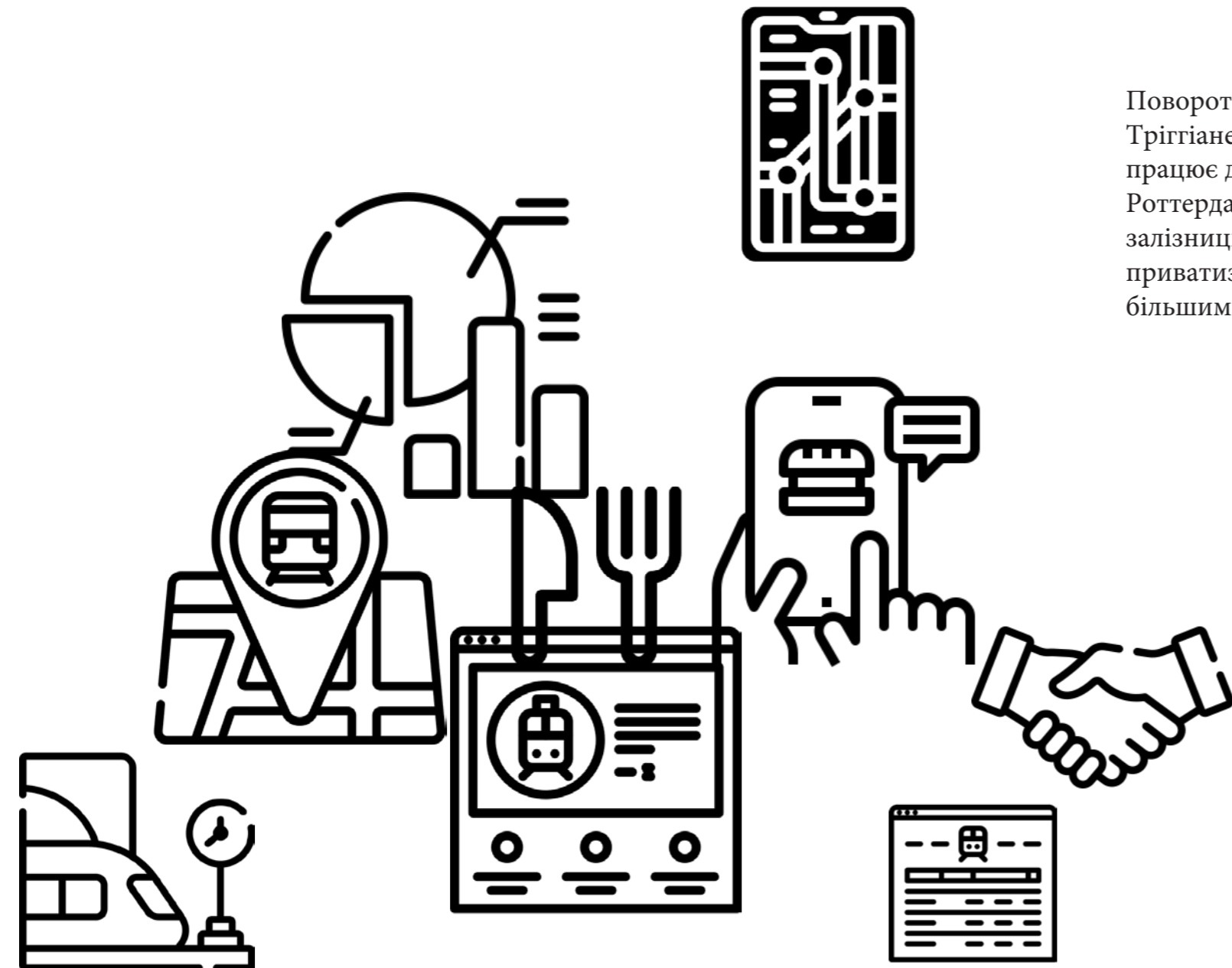
За словами Triggianese, під час проектування станції як місця зустрічі проєктувальники й архітектори повинні враховувати функцію концентратора з першого дня. "Роль проєктувальника будівлі вокзалу зміщується від проектування транспортного вузла без прив'язки до його околиць, до розгляду його як невід'ємної частини міста і його району. Аналіз з'єднань і пасажиропотоків як усередині, так і зовні, відіграє фундаментальну роль".

"Дизайнер повинен висувати кілька сценаріїв", - стверджує вона. "Нам потрібно подумати про те, що станція означає для міста зараз і в майбутньому, і про її зв'язок з іншими видами транспорту, чи то метро, чи то автобус, чи то пішохідні доріжки, чи то послуги з оренди автомобілів / таксі".

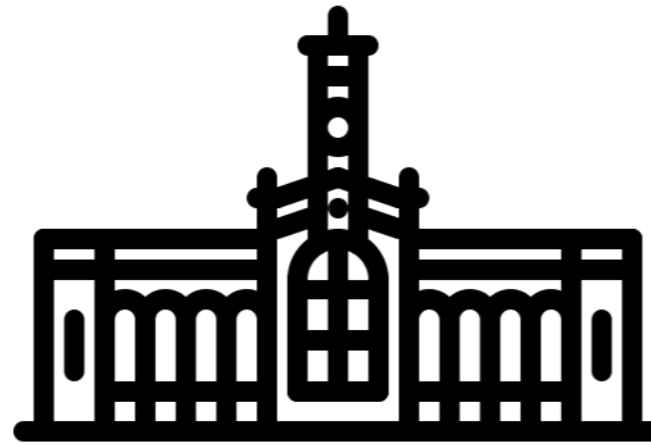


Поворотний момент у розвитку залізниць

Тріггіанезе, яка здобула архітектурний і докторський ступінь у своїй рідній Італії, а зараз працює дослідницею в Делфтському технічному університеті та в офісі KAAN Architecten у Роттердамі, Нідерланди, каже, що дев'яності роки стали поворотним моментом у розвитку залізниць. "Через поширення високошвидкісних залізничних послуг у Західній Європі та приватизацію залізничних компаній, що раніше належали державі, станції стали значно більшим, ніж просто місцем, де можна сідати в поїзд або виходити з нього".



Нові функції вокзалу



ВОКЗАЛ



відп.



їжа



робота



зустрічі



покупки

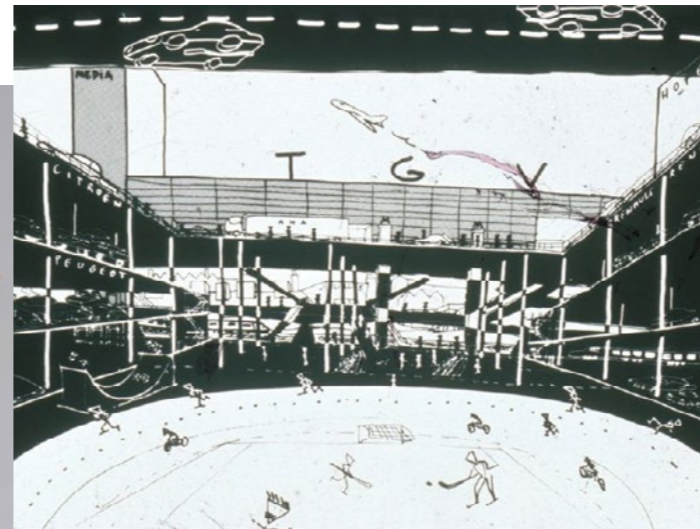
OMA OFFICE WORK SEARCH



© OMA

Euralille

In 1989 Euralille, a public-private partnership, commissioned OMA to masterplan a vast program consisting of more than 800,000 square meters of urban activities - a new TGV station, shopping, offices, parking, hotels, housing, a concert hall, congress - built on 120 hectares on the site of the former city fortifications by Vauban.



Euralille

1989 року Euralille, державно-приватне партнерство, доручило ОМА генеральний план великої програми, що включає понад 800000 квадратних метрів міських заходів - будівництво нової станції TGV, магазинів, офісів, паркування, готелів, житла, концертного залу, конгресів. на 120 гектарах на місці колишніх міських укріплень Вобана.

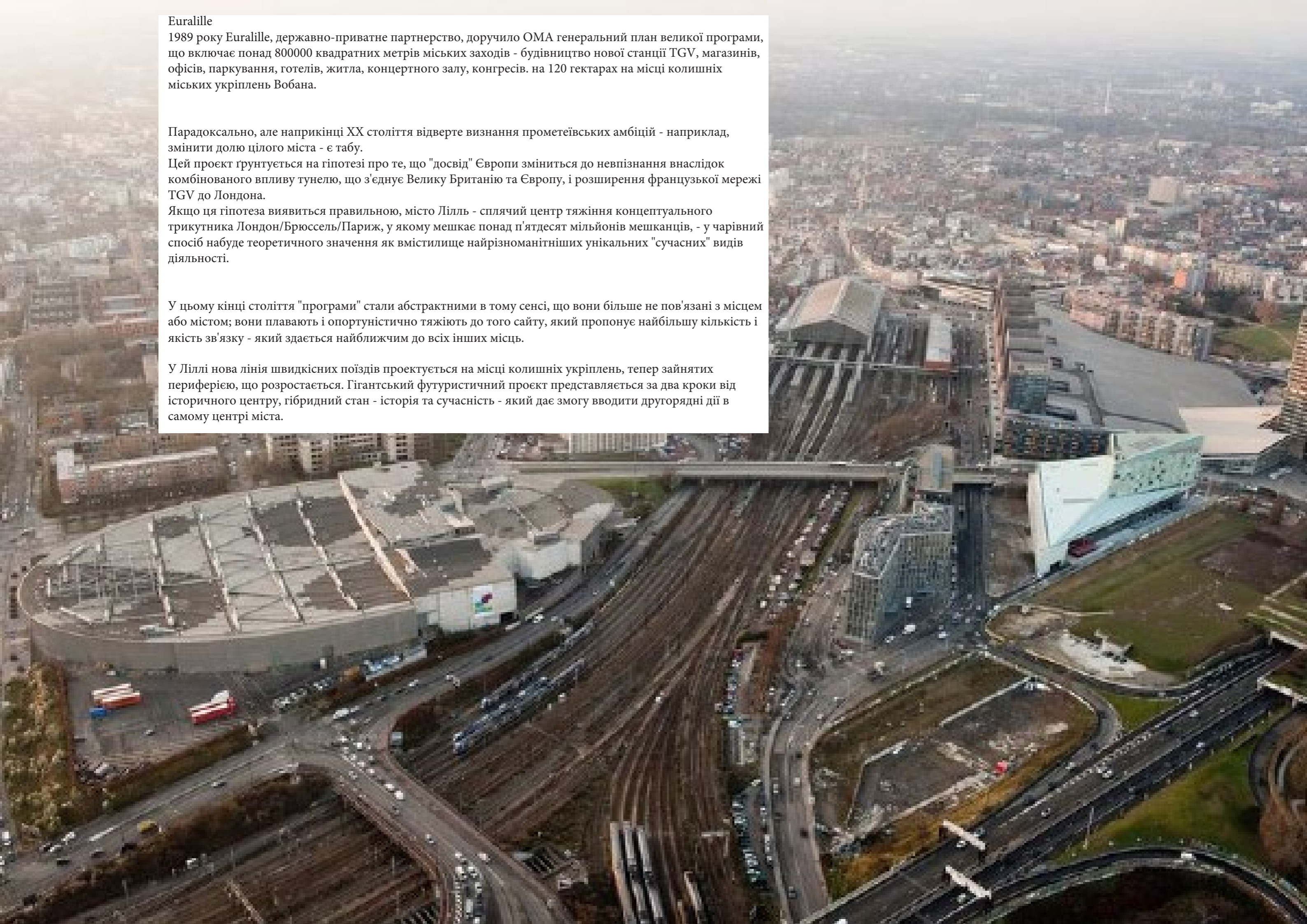
Парадоксально, але наприкінці ХХ століття відверте визнання прометеївських амбіцій - наприклад, змінити долю цілого міста - є табу.

Цей проєкт ґрунтується на гіпотезі про те, що "досвід" Європи зміниться до невпізнання внаслідок комбінованого впливу тунелю, що з'єднує Велику Британію та Європу, і розширення французької мережі TGV до Лондона.

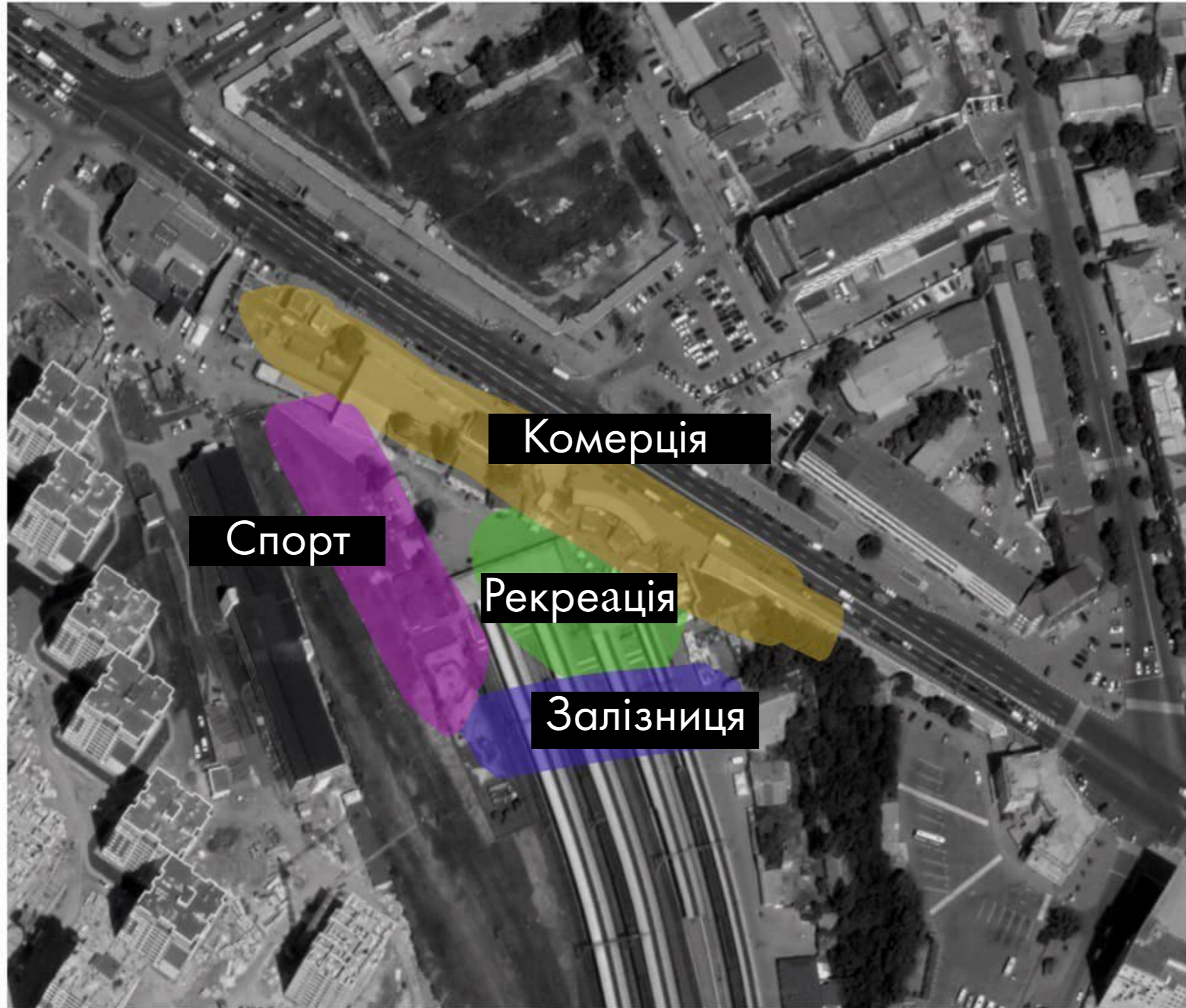
Якщо ця гіпотеза виявиться правильною, місто Лілль - сплячий центр тяжіння концептуального трикутника Лондон/Брюссель/Париж, у якому мешкає понад п'ятдесят мільйонів мешканців, - у чарівний спосіб набуде теоретичного значення як вмістилище найрізноманітніших унікальних "сучасних" видів діяльності.

У цьому кінці століття "програми" стали абстрактними в тому сенсі, що вони більше не пов'язані з місцем або містом; вони плавають і опортуністично тяжіють до того сайту, який пропонує найбільшу кількість і якість зв'язку - який здається найближчим до всіх інших місць.

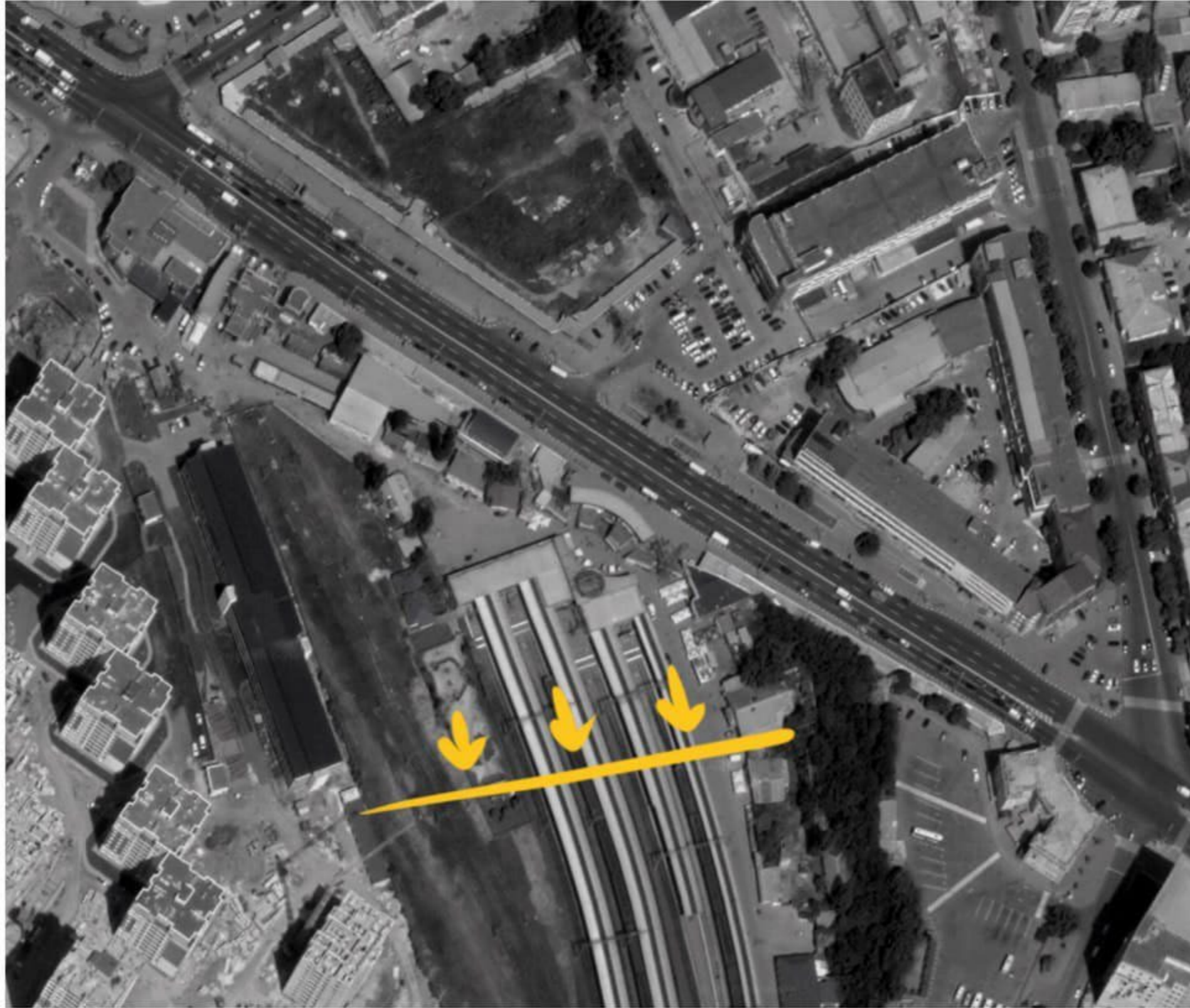
У Ліллі нова лінія швидкісних поїздів проєктується на місці колишніх укріплень, тепер зайнятих периферією, що розростається. Гігантський футуристичний проєкт представляється за два кроки від історичного центру, гібридний стан - історія та сучасність - який дає змогу вводити другорядні дії в самому центрі міста.



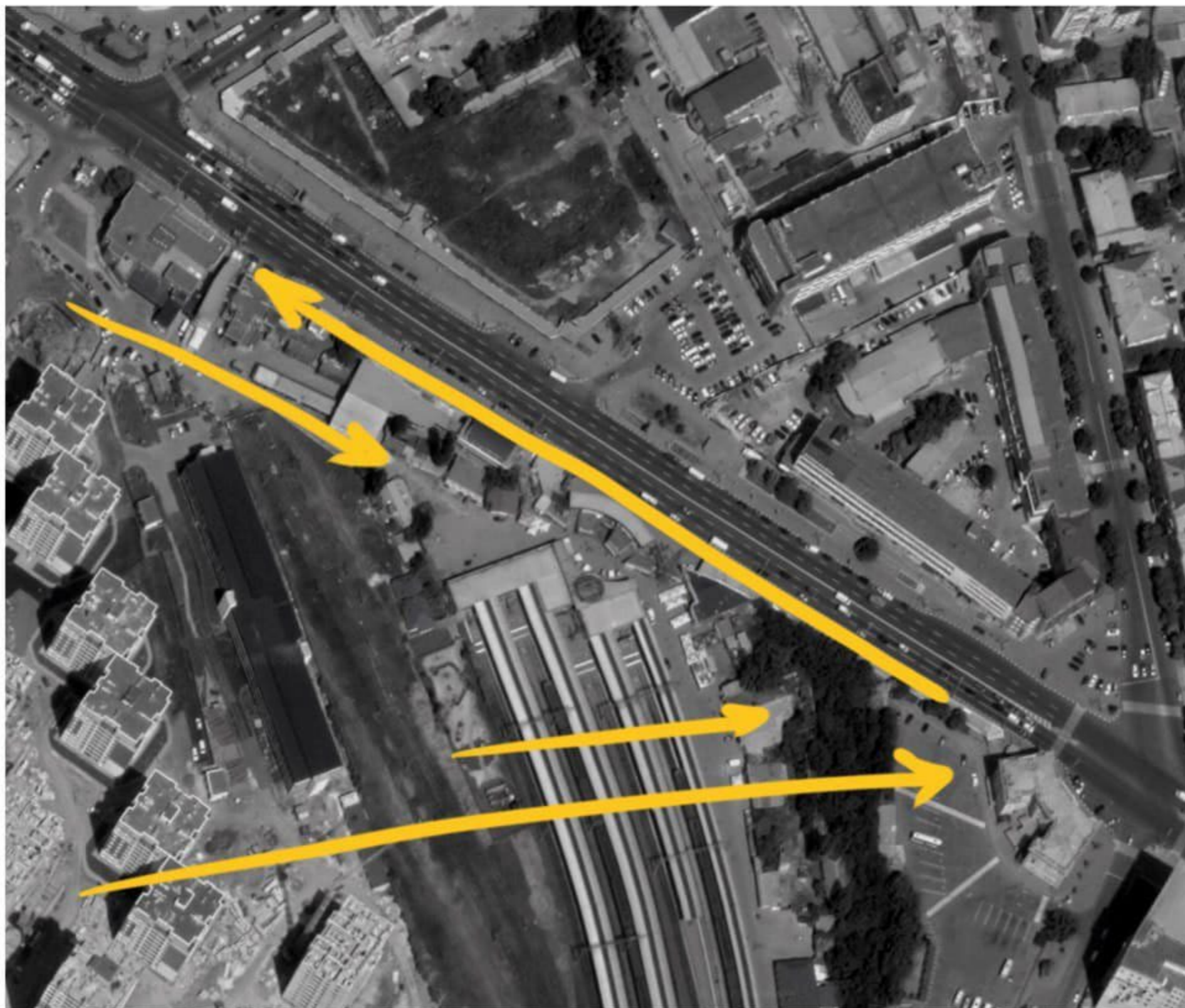
Зонінг



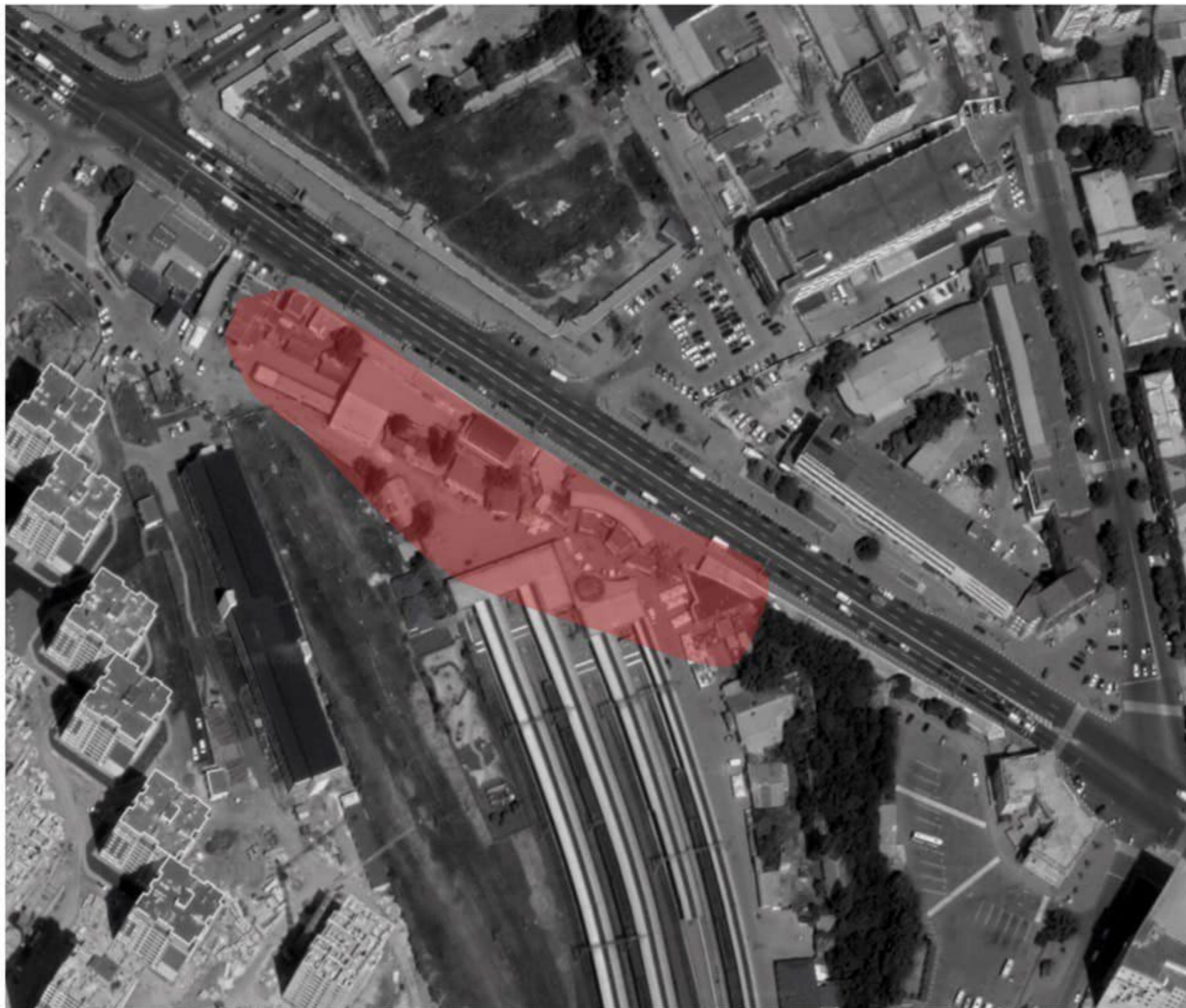
Перенесення лінії вокзалу



ОСНОВНІ ПОТОКИ



Лінія знесення



Генплан



M:1:800

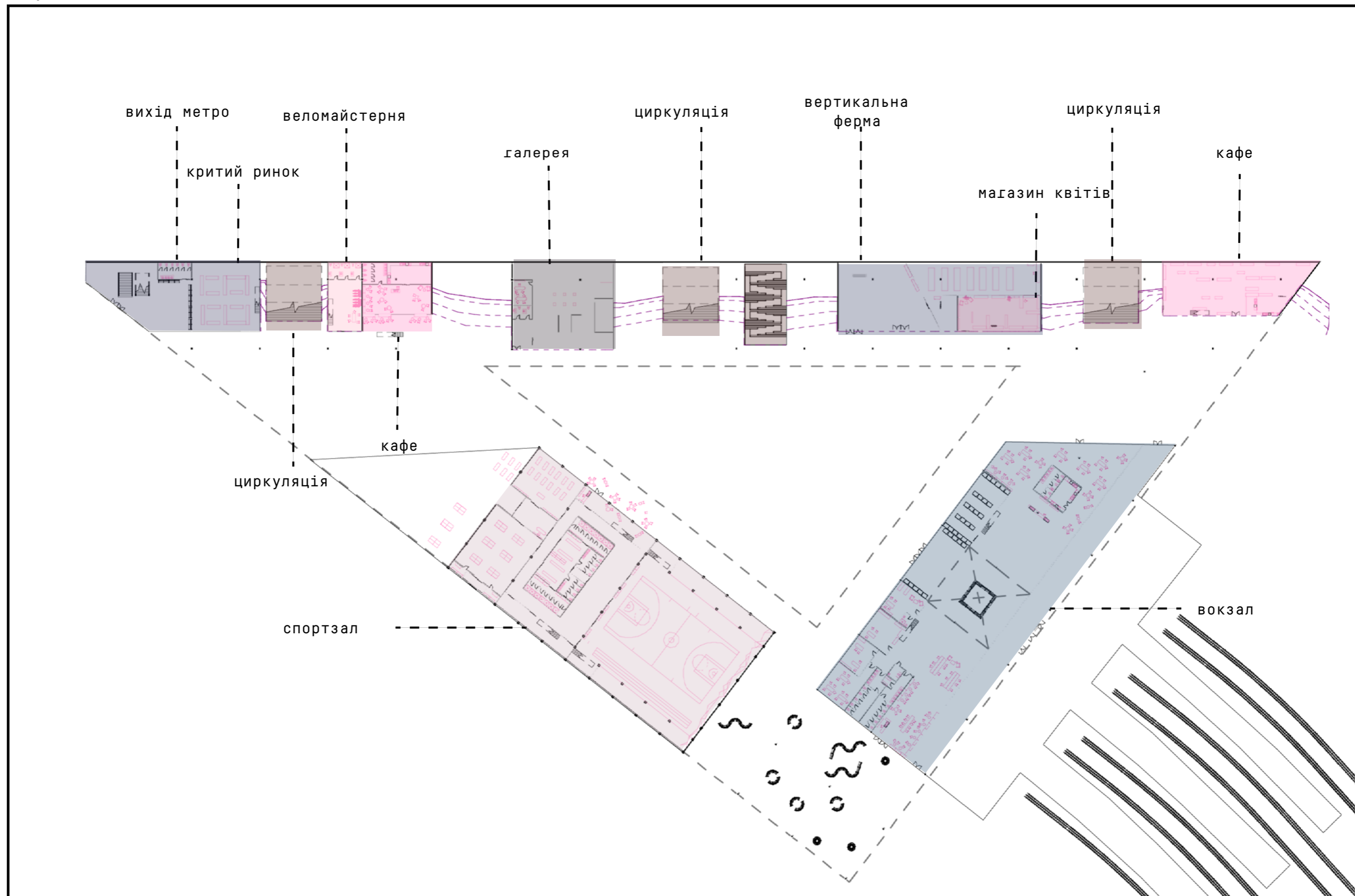
1 поверх



M:1:800

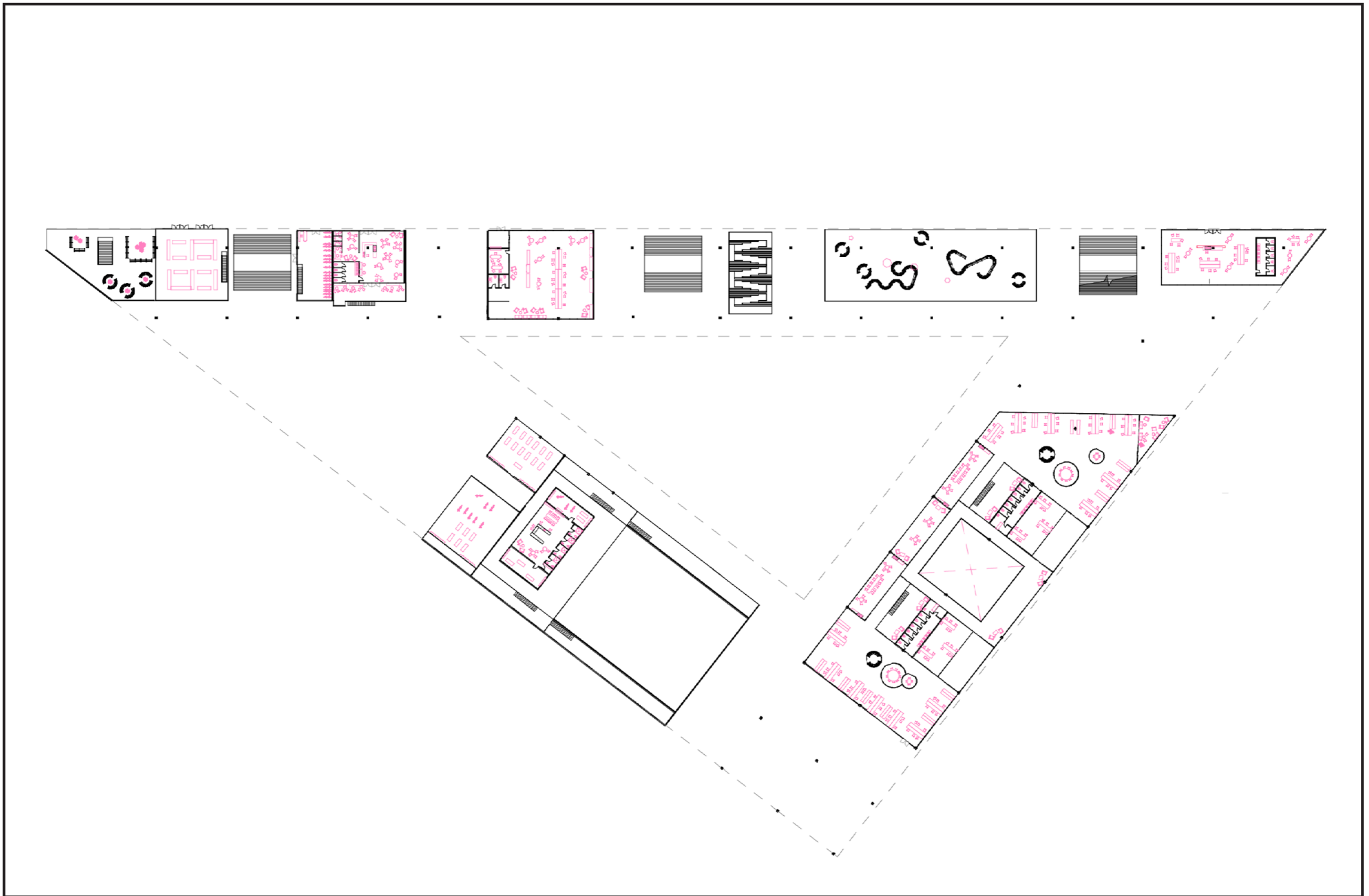
Функціональна схема

1 поверх



M:1:800

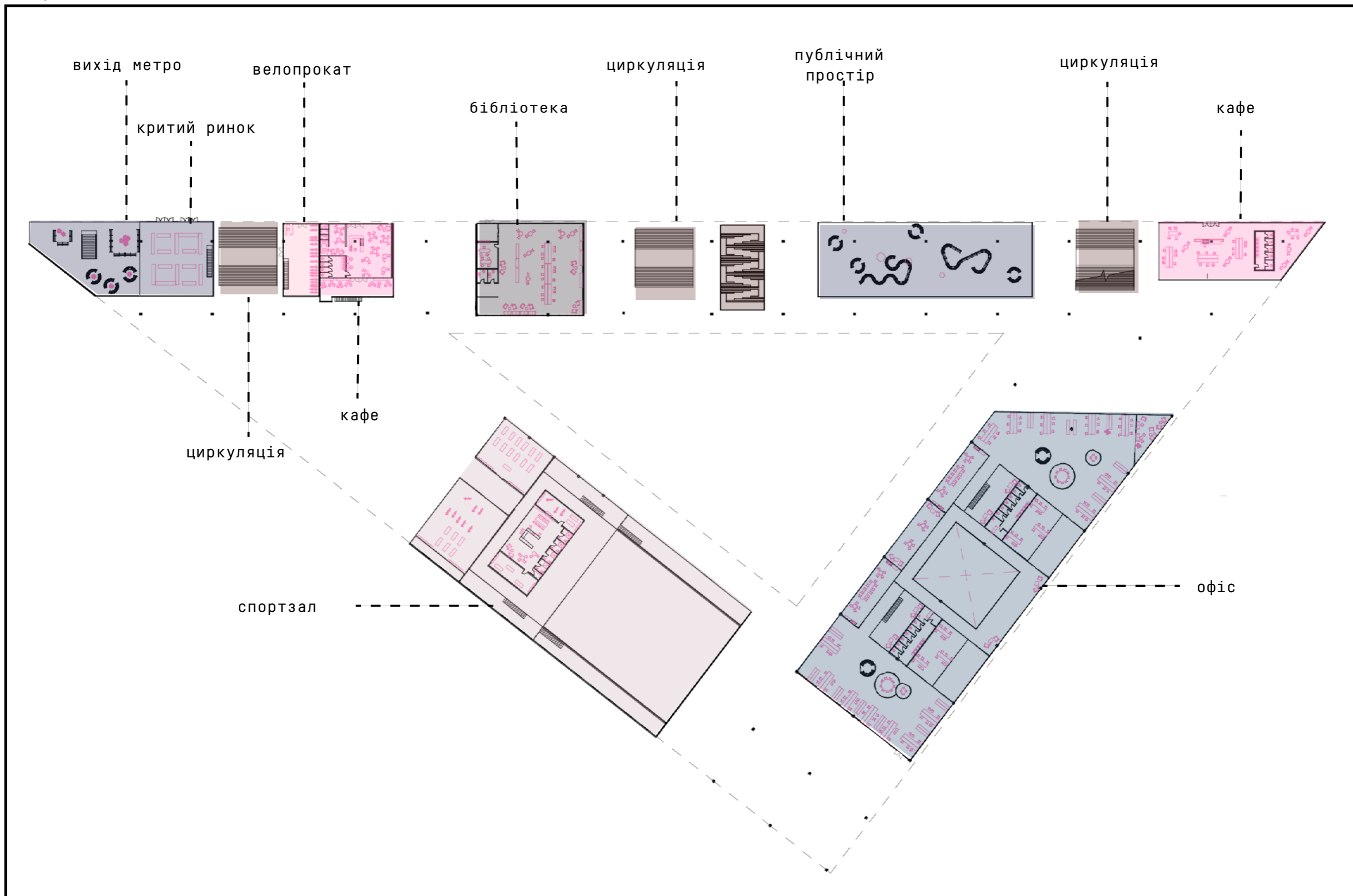
2 поверх



M:1:800

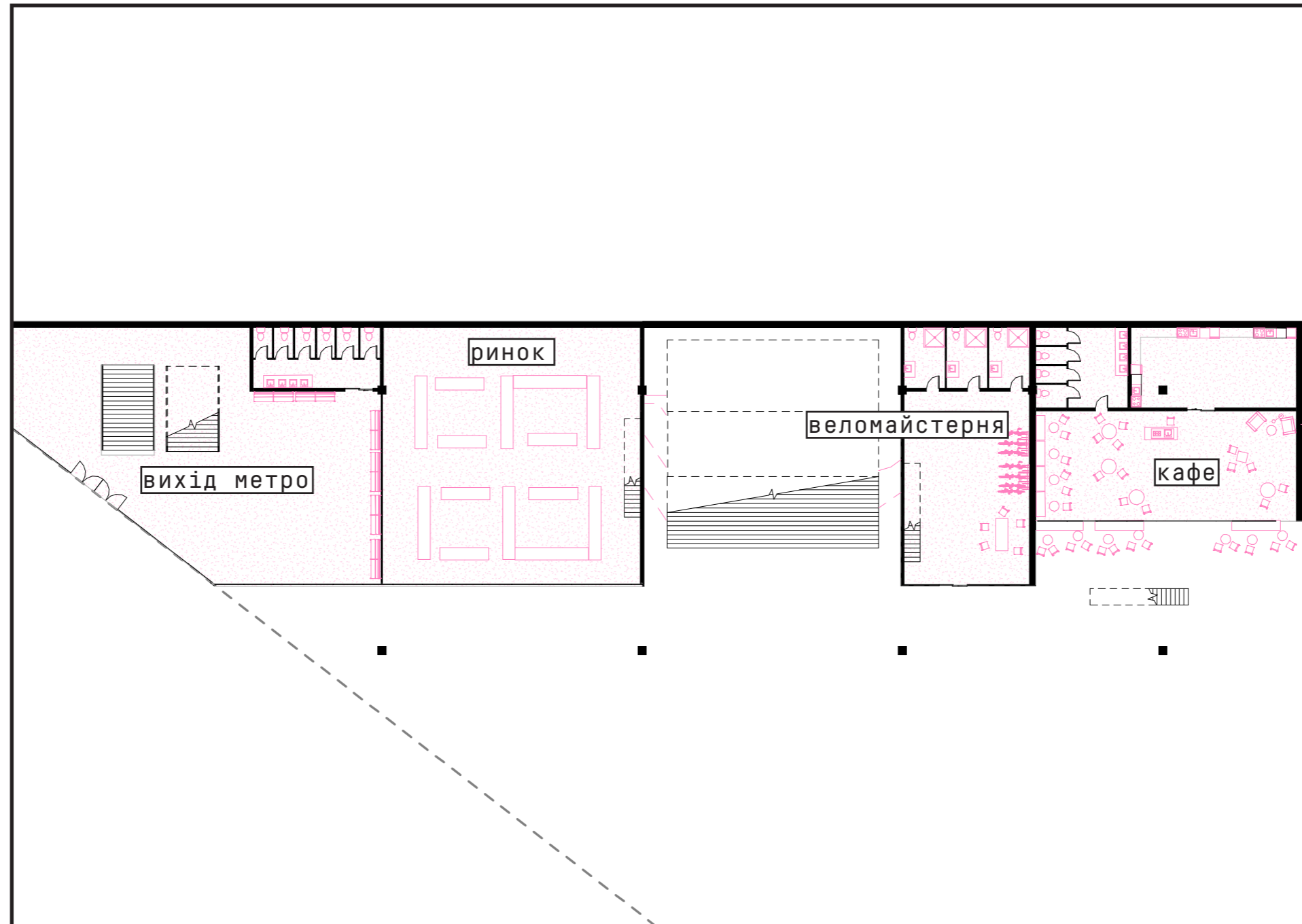
Функціональна схема

2 поверх

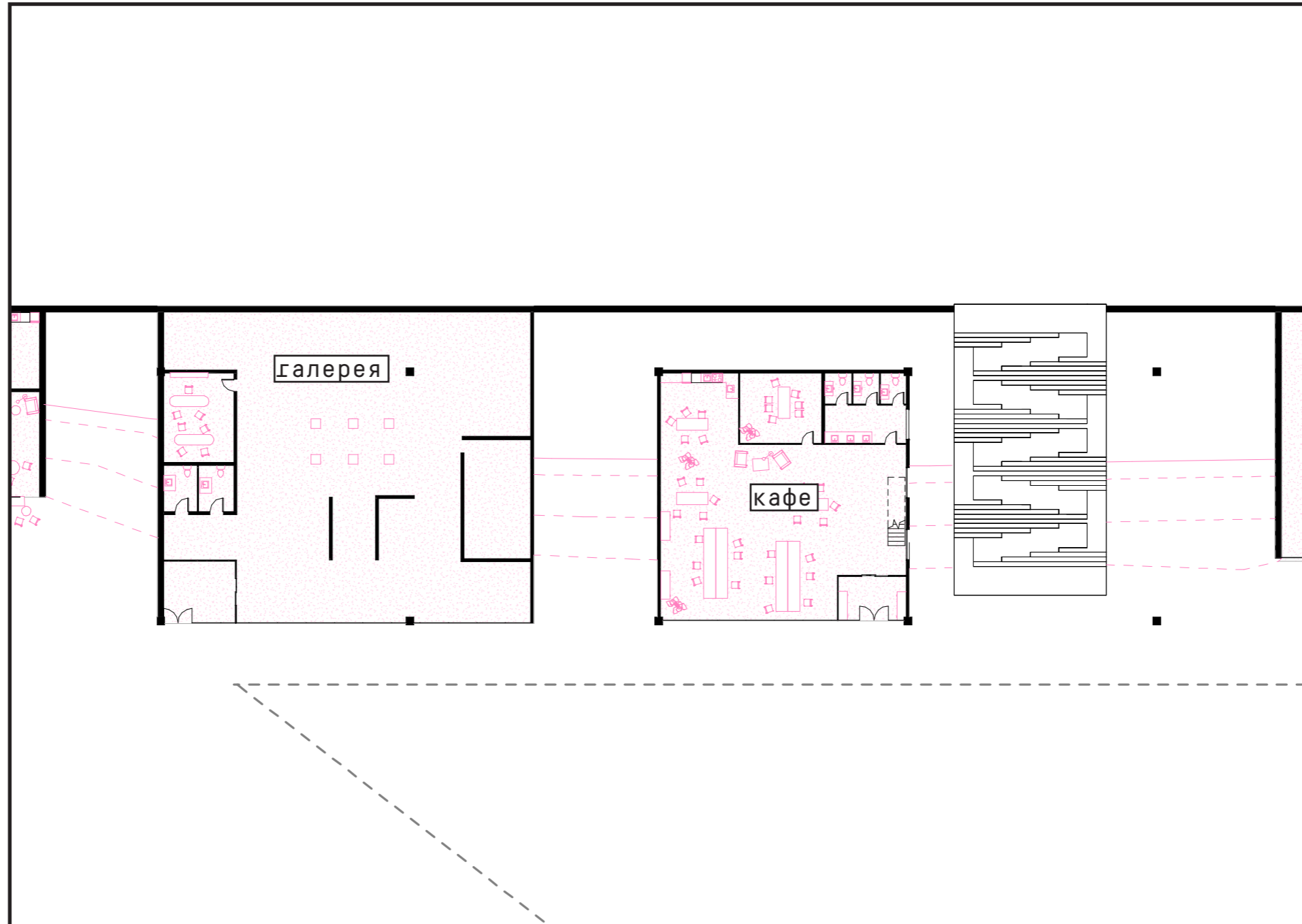


M:1:800

1 поверх

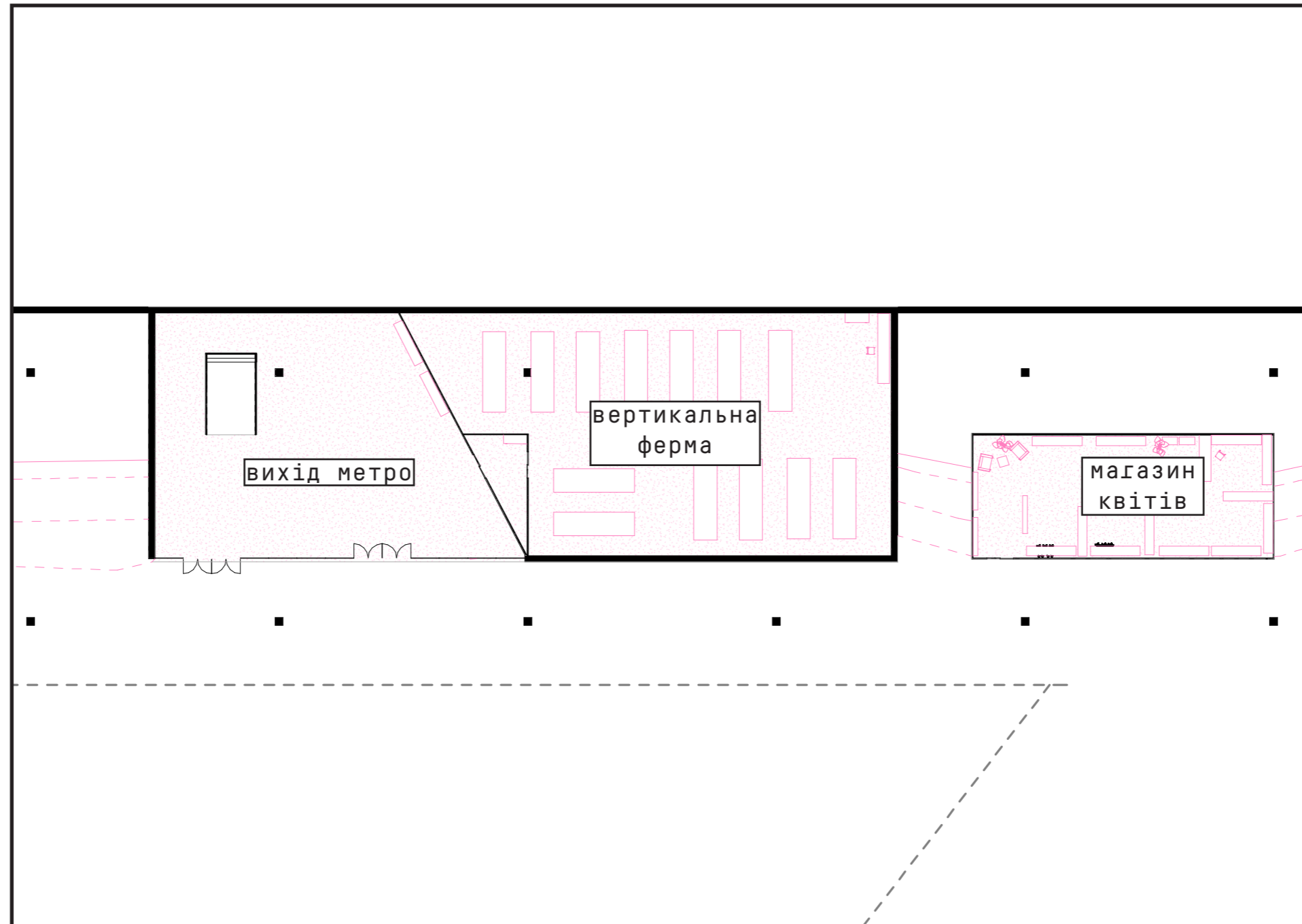


1 поверх

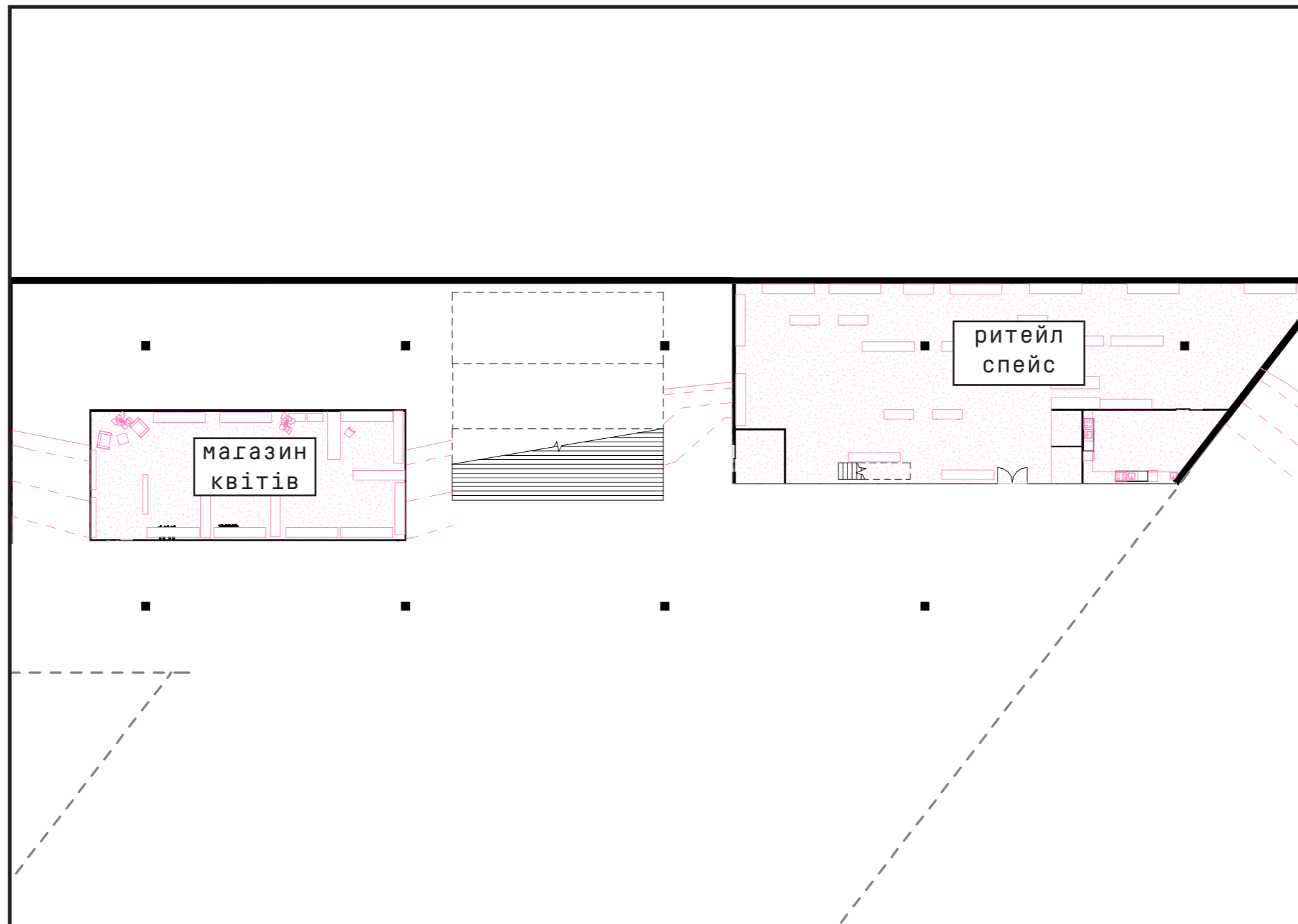


M:1:100

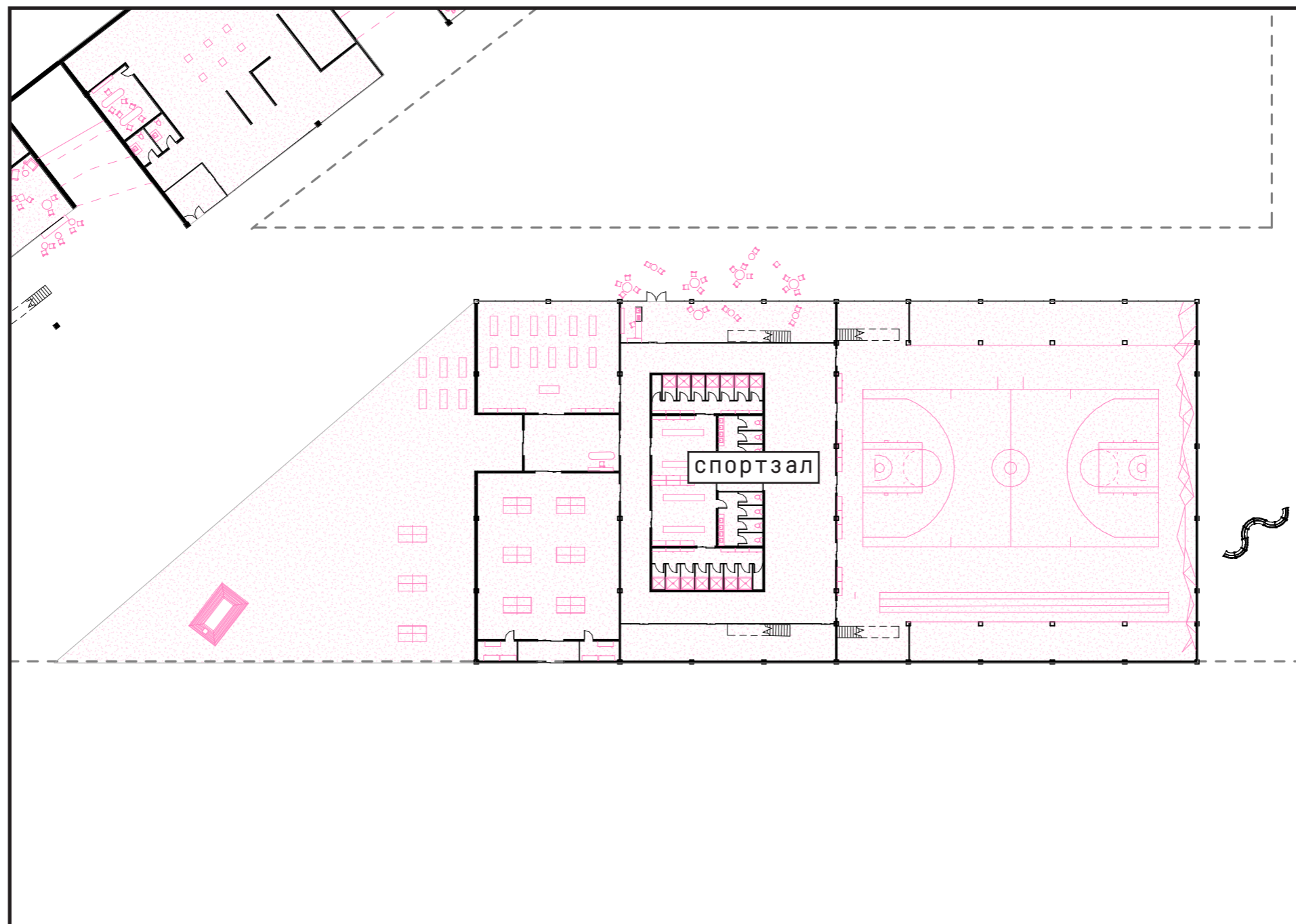
1 поверх



1 поверх

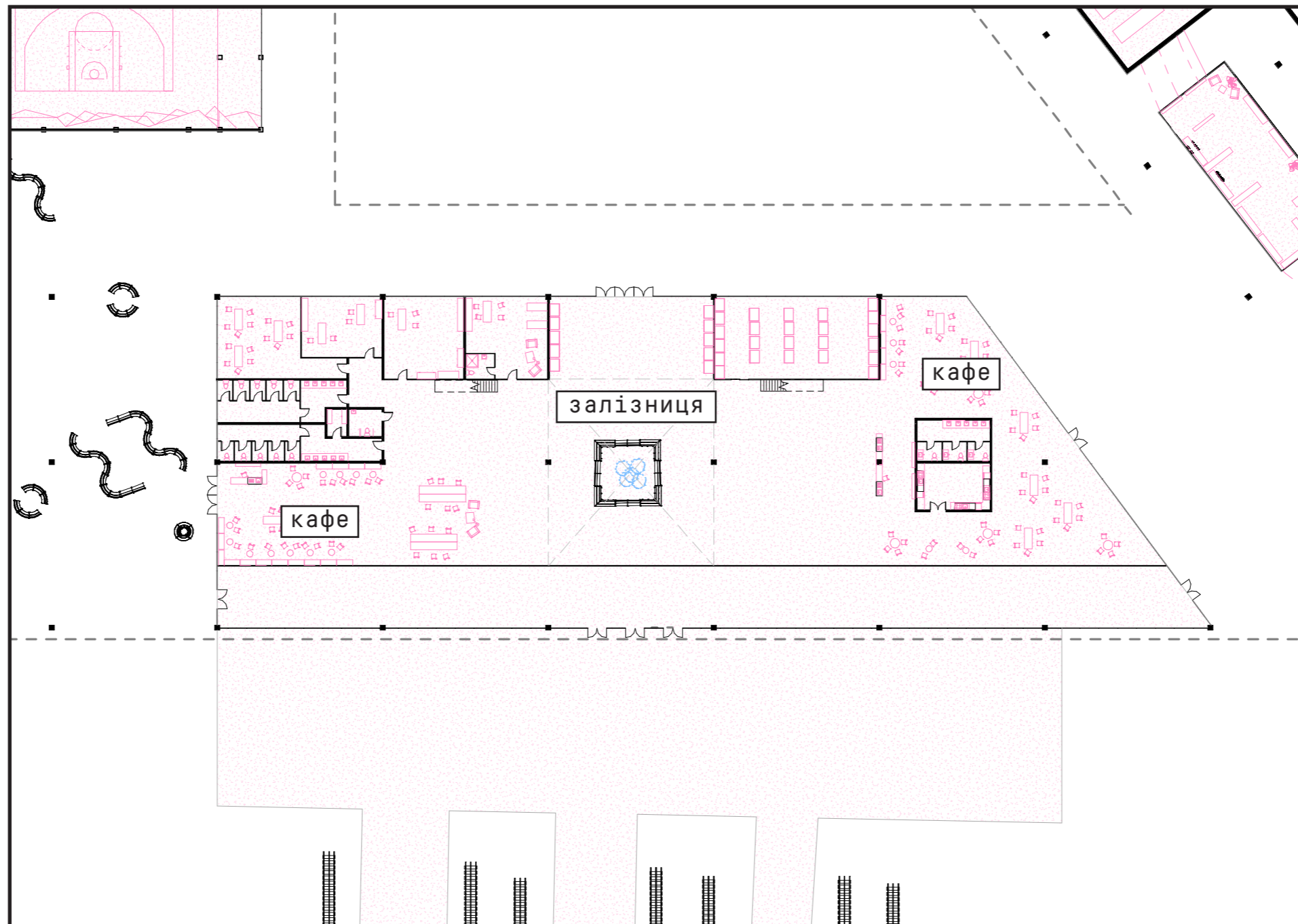


1 поверх



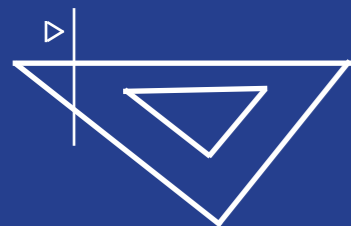
M:1:300

1 поверх

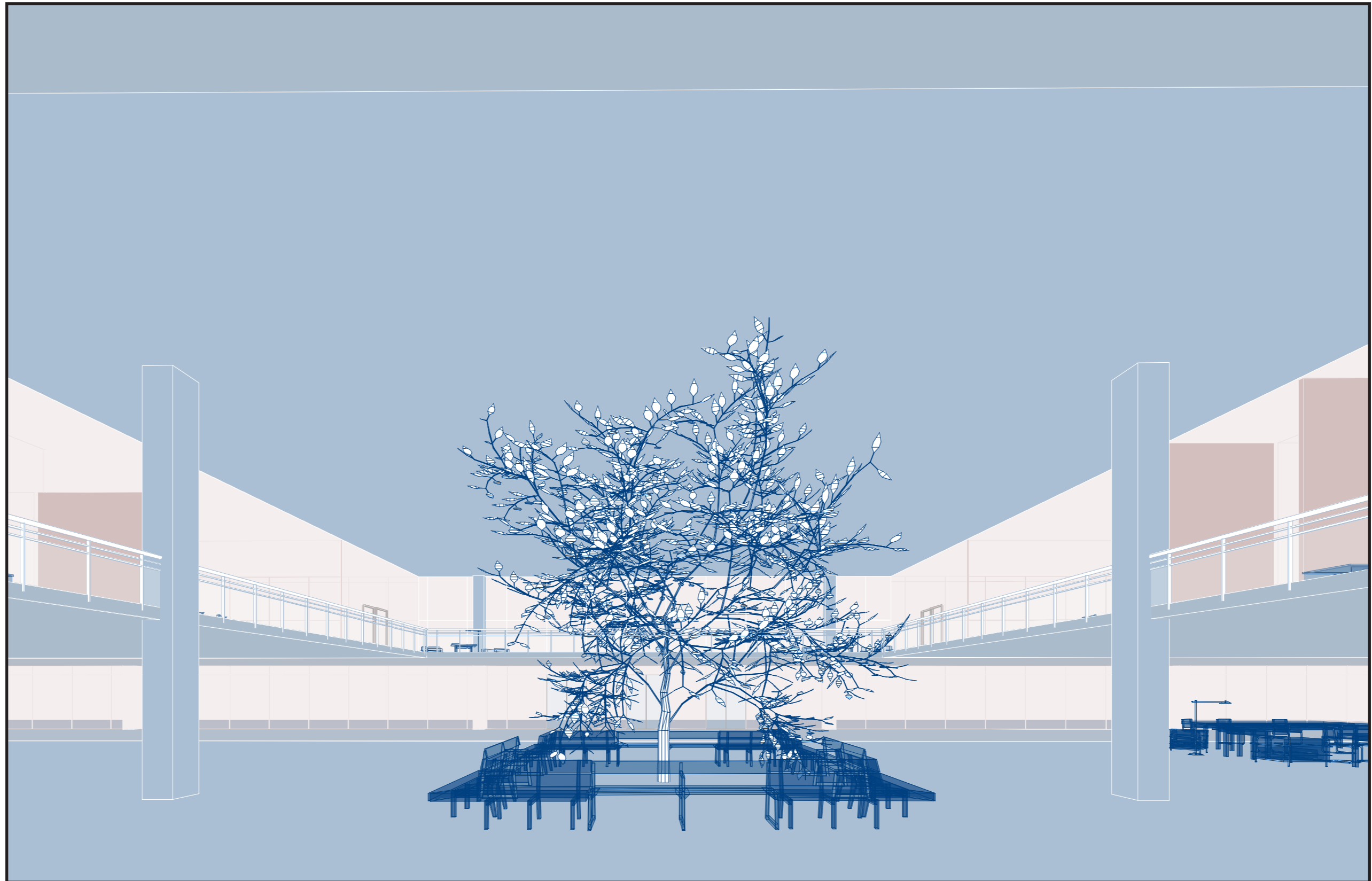


M:1:300

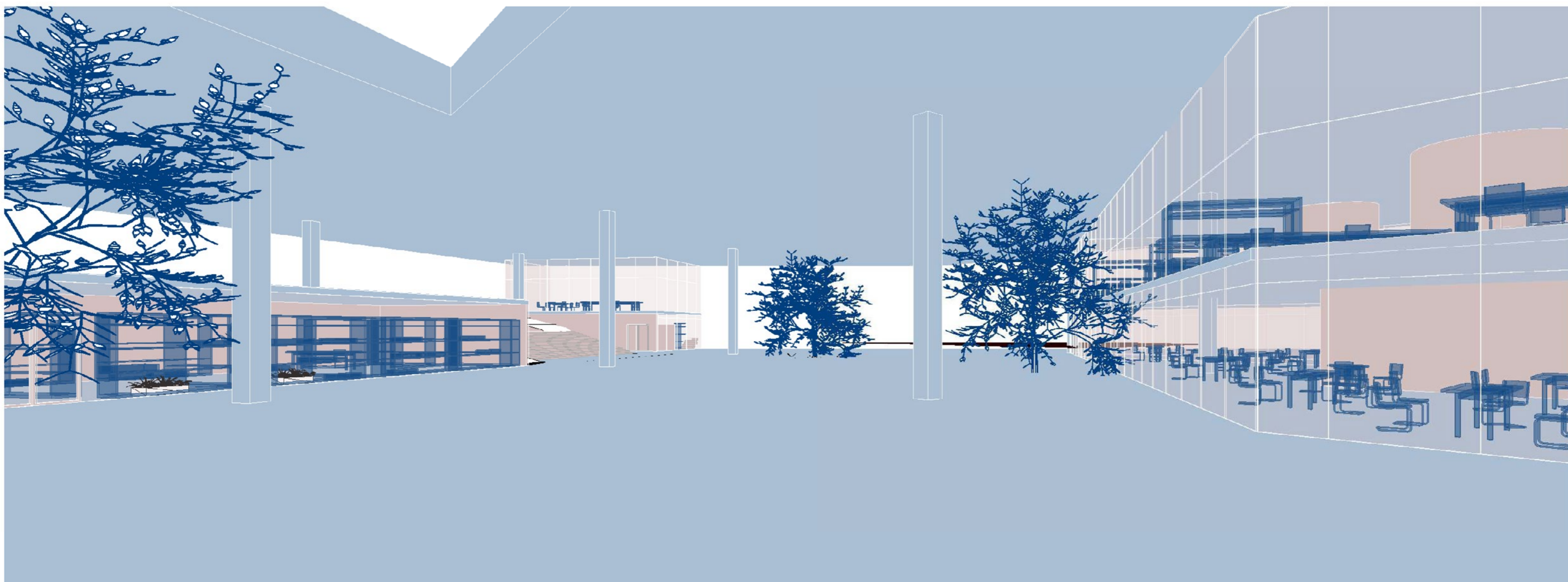
Перспективний розріз



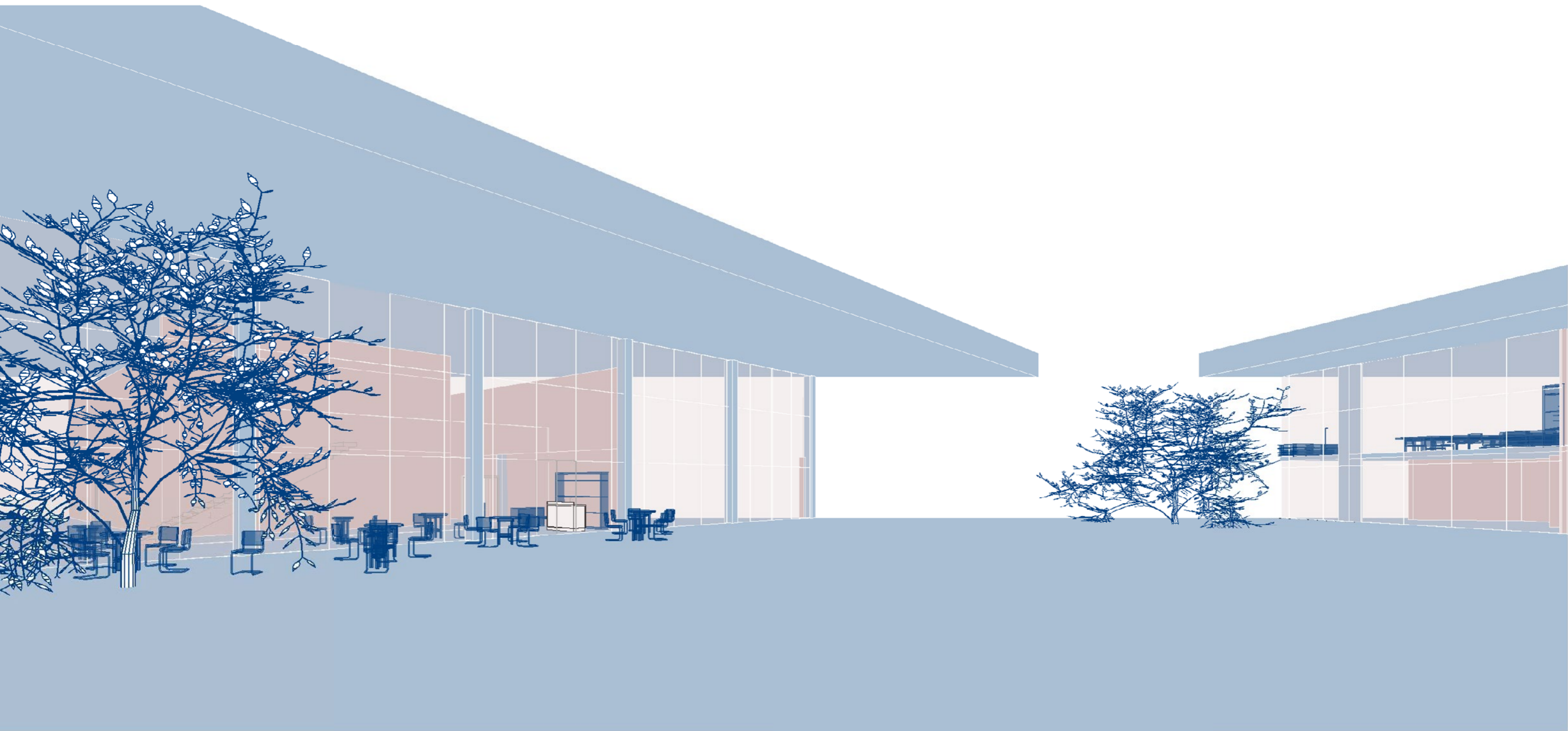
Вид залу залізниці



Вид на блоки



Вид на блок спортзалу



Дякую за увагу!