

ПРИВАТНИЙ ЗАКЛАД «ІНСТИТУТ «ХАРКІВСЬКА ШКОЛА АРХІТЕКТУРИ»

Кафедра Архітектури та урбанізму

Рівень вищої освіти: перший (бакалаврський)

Спеціальність 191 «Архітектура та містобудування»

ЗАТВЕРДЖЕНО

Завідувачка кафедри

архітектури та урбанізму

Ольга КРИВОРУЧКО

“ 15 ” Червня 2026 р.

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до кваліфікаційної роботи

на тему: Ревіталізація вокзального комплексу в місті Лозова як транзитного простору
постіндустріального міста

Виконав: студент 4-го курсу

за спеціальністю 191 “Архітектура та містобудування”

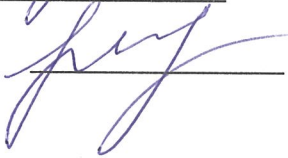
 Непочатов Д. О.

Керівник:

 Макухін М.О.

Зовнішні консультанти:

 Колесніков О.Є.

 Зінчук Н.Б.

Львів – 2026

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
ОПИС ПРОЄКТУ ТА ПРОБЛЕМАТИКА ДОСЛІДЖЕННЯ.....	4
ПРОГРАМА ТА МІСІЯ ПРОЄКТУ.....	10
МІСТОБУДІВНИЙ АНАЛІЗ ТЕРИТОРІЇ ОБ'ЄКТА ПРОЄКТУВАННЯ.....	12
АРХІТЕКТУРНІ РІШЕННЯ.....	17
КОНСТРУКТИВНІ РІШЕННЯ.....	22
ВИСНОВКИ.....	27
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	29
ДОДАТКИ.....	32

ВСТУП

Ревіталізація вокзалів у постіндустріальну добу є актуальною проблемою як для Європи, так і для України. Деіндустріалізація національних економік скорочує обсяги вантажних перевезень залізницею, а депопуляція колишніх промислових центрів знижує пасажиропотік на станціях. Зрушення економічної бази має вимірний характер: якщо у 1991 р. частка промисловості у світовому ВВП становила 32%, то у 2024 р. – лише 24% [1]. Натомість цифрова економіка стрімко зростає, за даними ЮНКТАД, у 2023 р. вона сягнула 27 трлн дол. [2]. Економіка, яка раніше завантажувала залізничні вузли потоками сировини й готової продукції, зникає, а вокзали, споруджені під логіку індустріального транзиту, втрачають первинну функцію.

В Україні деіндустріалізація відбувається швидше, ніж у країнах Заходу. Першою причиною зникнення цілих виробничих галузей економіки став вихід України зі складу СРСР та перехід від планової до ринкової економіки. Друга причина – тривалий збройний конфлікт на Донбасі – регіоні, де була найбільша концентрація підприємств в Україні.

Бакалаврська робота «Ревіталізація вокзального комплексу в місті Лозова як транзитного простору постіндустріального міста» покликана через архітектуру дати відповідь на питання: як працювати з потужностями залізничних комплексів, які не мають завантаженості, на яку були розраховані.

У контексті описаної проблематики Лозова є яскравим прикладом того, як один із найбільших залізничних вузлів України, який ще декілька років тому обслуговував мільйони пасажирів і тонн вантажу, занепадає через світові та регіональні виклики.

Структура роботи складається зі вступу, опису проєкту та проблематики дослідження, програми та місії проєкту, архітектурних рішень, конструктивних рішень, висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг роботи становить 36 сторінок.

ОПИС ПРОЄКТУ ТА ПРОБЛЕМАТИКА ДОСЛІДЖЕННЯ

Лозова – це місто на півдні Харківської області з населенням понад 60 тис. осіб. Виникнення міста у другій половині XIX ст. безпосередньо пов'язане з індустріалізацією Російської імперії та розгортанням залізничної мережі. Адміністративно Лозова належала до Катеринославської губернії, а основним драйвером її економічного розвитку від початку залишалася залізниця. Економічно місто було тісно прив'язане до Донбасу: саме через Лозову йшли вугілля й метал. За свідченням історика Олександра Доніка, Донбас мав найгустішу залізничну мережу імперії – напередодні Першої світової війни протяжність колій на 1000 км² тут була більшою, ніж будь-де. На той час на Донбасі діяло близько 1200 шахт середньою потужністю до 21 тис. т вугілля на рік, що давало близько 25 млн т сукупно [3]. Загалом із 1839 по 1913 р. видобуток вугілля на Донбасі зріс приблизно у 1800 разів.

Через Лозову проходили три основні категорії вантажів. Першою й головною було донбаське вугілля, обсяги якого наведено вище. Друга категорія – зерно: його експорт в Російській імперії сягав 11 млн т., із яких на українські губернії припадало 60–80% [4]. Третя – метал із Катеринослава, передусім продукція металургійного заводу ім. Езау [5].

Транспортування вугілля й металу з Донбасу до портів і ринків збуту вимагало розгалуженої залізничної мережі, і саме на ній виникає Лозова. Із введенням в експлуатацію Курсько-Харківсько-Азовської залізниці на цій ділянці у 1869 р. з'являється однойменна вузлова станція Лозова. Вже за кілька років, у 1873-му через неї прокладуть другу гілку Лозова–Олександрівськ (нині Запоріжжя), яку згодом продовжили до Севастополя, що відкрило вихід до Чорного моря. Третя гілка з'явилась у 1902 р., з'єднавши Донбас найкоротшою траєкторією з Правобережжям. Вона стала транзитною лінією перевезень між Польщею, Кавказом і Персією [6]. Перетин цих маршрутів сформував у Лозовій дві транспортні осі: «північ–південь» – від Харкова до Азовського й Чорного морів, та «схід–захід» – від Донбасу до Правобережжя. Лозова

перетворилася на ключовий торговий вузол Лівобережжя України, де зосередилися закупівля й відправка зерна на експорт. Загалом частка українських губерній у вантажообігу імперії зросла з 28,8% у 1890-х рр. до 40% у 1909 р. [3].

Навколо станції почала формуватися комерційна інфраструктура: складські приміщення, зернові елеватори, борошномельні підприємства, торгові контори та банківські установи. Поєднання вузлового розташування з цією інфраструктурою закріпило за Лозовою роль одного з ключових залізничних вузлів спочатку Російської імперії, а згодом і Радянського Союзу [7].

Економічний спад після здобуття незалежності і початок війни на Донбасі у 2014 р. призвели до скорочення вантажних і пасажирських перевезень по всій Україні. Вага втрати була суттєвою: у 2013 р. підприємства Донбасу давали близько 15% ВВП країни, або 240 млрд грн на рік [8]. Динаміка вантажообігу відображає цей спад: у 1990 р. залізниця України перевозила 1 млрд т вантажів, у 2020 р. – 300 млн т, а у 2025 р. – лише 161,3 млн т [9; 10]. Пасажирські перевезення скоротилися аналогічно: з 577 млн осіб у 1995 р. до 81 млн у 2021 р. (з них 25 млн – далекого сполучення) і 28 млн у далекому сполученні у 2025 р. [9].

Показовою є динаміка вуглевидобутку. У 1990 р. в УРСР видобули 165 млн т вугілля (піковим був 1975 р. – 216 млн т). У 2013 р. в Україні видобули 176,1 млн т вугілля. Уже наступного року після початку війни на сході цей показник впав більш ніж удвічі – до 65 млн т. У 2024 р. українські підприємства видобули всього 22,9 млн т вугілля [11]. Значне скорочення видобутку призвело до зменшення транзиту вантажів через Лозову.

У 1869-му у Лозовій виникає перша дерев'яна станція III класу. З поступовим економічним розвитком, описаним вище, виникла потреба у побудові великої станції для обслуговування пасажирів і товарів. У 1893 році відкрили цегляний вокзал, архітектором якого є Сергій Загоскін [12]. Під час Другої світової війни будівля вокзалу була зруйнована, а відбудована за проєктом головного архітектора Євгена Лимаря та

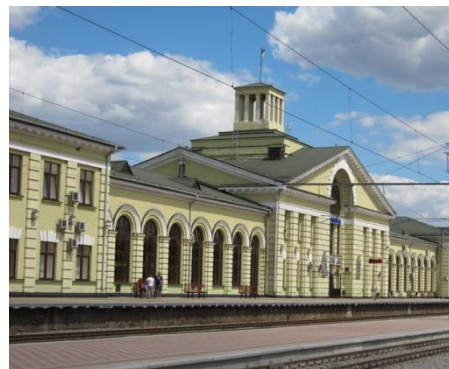
архітектора Цейтліна. Сучасна будівля лозівського вокзалу здана в експлуатацію у 1950 році (рисунок 2.1).



а) 1869-1891 рр.



б) 1891-1943 рр.



в) 1950-2025 рр.

Рисунок 2.1 – Еволюція архітектурного вигляду вокзалу станції Лозова

Вокзальне приміщення було значно пошкоджено унаслідок воєнних дій двічі: у 1943 та 2025 рр..

Будівля вокзалу радянської доби була значно зруйнована у серпні 2025-го внаслідок прямого влучання дрону «Шахед».



а) зруйнована будівля вокзалу у 1943 р.



б) зруйнована будівля вокзалу у 2025 р.

Рисунок 2.2 – Руїнування вокзального приміщення у Лозовій унаслідок бойових дій

Площа нинішньої будівлі вокзалу складає 4000 м². Це двоповерхова трьохсекційна будівля, у якій перша і третя секції – адміністративні будівлі, а центральна відведена для потреб пасажирів.

Станція Лозова має статус позакласного залізничного вузла, що об'єднує чотири залізничні магістралі. Колії від неї розходяться у напрямках Харкова, Дніпра, Слов'янська та Полтави, що дозволяло пропускати транзитні потоки майже без затримок.

До 2014 року щодня станція обслуговувала понад 120 вантажних потягів, які транспортували руду, зерно, будматеріали та нафтопродукти [13].

Для розуміння зміни динаміки пасажиропотоку по станції Лозова було застосовано метод емпіричної оцінки на основі експлуатаційних показників руху. Оскільки прямі статистичні дані від АТ «Укразалізниця» відсутні, обсяг пасажиропотоку розраховано як похідну величину від запропонованої потужності (розкладу руху та місткості рухомого складу) з урахуванням коефіцієнтів посадки/висадки. Для розрахунку пасажиропотоку кожного з років бралась кількість поїздів, що проходили станцією упродовж одного дня у непіковий осінній сезон.

Формула розрахунку: $Q = N \times M \times k_1 \times k_2 \times 2$, де: Q – добовий пасажиропотік (осіб/добу); N – кількість поїздів; M – місткість (осіб); k_1 – коефіцієнт заповнення; k_2 – коефіцієнт посадки/висадки на станції; 2 – обидва напрямки. Детальний розрахунок пасажиропотоку по станції Лозова наведено в додатку (додаток А, таблиця А.1 і таблиця А.2).

За нашими підрахунками, у 2013 р. через Лозову транзитом пройшло понад 4,1 млн пасажирів. У 2021 р. цей показник склав 2,4 млн пасажирів. У 2025 р – 1,46 млн.

Таблиця 2.1 – Зведені результати пасажиропотоку

Рік	Пас/добу	Пас/рік (оцінка)	До 2013, %
2013	~11 200	~4,1 млн	100%
2021	~6 500	~2,4 млн	–42%
2025	~4 000	~1,46 млн	–64%

Іншим виміром проблеми вокзального комплексу є його виключеність із міського простору, адже доступ на його територію є обмеженим через оточення з двох боків коліями. Французький антрополог Марк Оже називає транспортні вузли «не-місцем», де людина перебуває тимчасово, не вступає у тривалі стосунки та лишається анонімним пасажиром, а простір комунікує з нею через знаки й інструкції, а не через спільноту. У цій оптиці вокзальний комплекс у Лозовій у його занедбаному, суто утилітарному стані постає класичним не-місцем – точкою транзиту, позбавленою ідентичності та життя спільноти [14].

Для аналізу та проектування територій навколо станцій нідерландський урбаніст Лука Бертоліні запропонував модель «вузол – місце». З одного боку, це вузол – точка транспортної мережі, цінність якої визначається кількістю напрямків, частотою сполучення та зв'язком різних видів транспорту. З другого боку – це місце, яке є фрагментом міста з власними функціями, мешканцями й активністю. Цінність такого місця визначається тим, наскільки воно є повноцінним середовищем для перебування, а не лише для пересідання [15]. У рамках цієї моделі вокзал Лозової з його втраченим пасажиропотоком і занедбаним оточенням є територією, яка може повністю втратити потенціал та користь для міста.

Актуальність об'єкта проектування зумовлена двома взаємопов'язаними рівнями – міським та національним.

На рівні міста вона полягає в необхідності переосмислити вокзальний комплекс з суто транзитного, утилітарного простору, відрізаного коліями від міської тканини, на повноцінне місце проведення дозвілля мешканцями. Сьогодні лозівський вокзал

переживає занепад транспортної функції й перетворився на «не-місце», позбавлене ідентичності та життя спільноти. Ревіталізація має інтегрувати вокзал у міське середовище та зробити його точкою тяжіння для мешканців.

На національному рівні актуальність полягає в тому, що ситуація Лозової є типовою для багатьох українських міст, які формувалися навколо залізниці, а нині стикаються зі скороченням перевезень і занепадом станційної інфраструктури. Тому запропонований проєкт може стати прикладом і робочою моделлю для подібної ревіталізації інших вокзальних комплексів на території України, особливо в контексті повоєнної відбудови, що дає можливість переосмислювати роль залізничних об'єктів у містах.

Метою бакалаврської роботи є ревіталізувати вокзальний комплекс м. Лозова, перетворивши його з суто транзитного простору у повноцінне громадське місце в умовах деіндустріалізації та скорочення залізничних перевезень. Для досягнення зазначеної мети поставлено такі завдання:

- дослідити історичні передумови формування вокзального комплексу в Лозовій та простежити динаміку змін його транспортної функції;
- провести містобудівний аналіз ділянки проєктування та визначити роль вокзального комплексу в структурі міста;
- розробити функційно-планувальну концепцію комплексу, що поєднує транспортну, комерційну, рекреаційну та культурну складові;
- запропонувати архітектурне рішення будівлі та прилеглих відкритих просторів та інтеграції її в міське середовище;
- розробити конструктивні рішення з урахуванням вимог залізничної інфраструктури.

ПРОГРАМА ТА МІСІЯ ПРОЄКТУ

Місія проєкту – перетворити вокзальний комплекс Лозової із занедбаного місця суто транзитної функції на громадський простір, що належить пасажиром та містянам.

Програма проєкту сформована навколо чотирьох взаємопов'язаних складових:

- комерційна складова охоплює два кафе загальною площею 402 м² на рівні +0,000, комерційні приміщення та ринок площею 495 м² на рівні +6,320. Це дозволяє пасажиром зробити покупки або поїсти, не виходячи за межі комплексу, а містянам – провести час поруч із домом;
- рекреаційна складова включає зону очікування (200 м²), масштабні зони відпочинку (597 м²), тераси кафе перед головними входами, зелені простори, що з'єднуються з бульваром Тараса Шевченка в єдину вісь, а також дві додаткові будівлі на відкритій території – оранжерею (190 м²) і простір для музики та гри на інструментах (190 м²);
- культурна складова реалізована через експозиційну зону площею 365 м² у правому крилі верхнього рівня, що відкриває можливість для виставок і мистецьких заходів і перетворює вокзал із суто утилітарного об'єкта на повноцінний культурний майданчик.

Місія вирішує дві проблеми, детально описані в розділі «Опис проєкту та проблематика дослідження». Перша – це скорочення транспортної функції: пасажиропотік через Лозову знизився на 64% порівняно з 2013 роком, що робить суто транзитну модель вокзалу нежиттєздатною. Друга – просторова виключеність: залізнична інфраструктура шириною понад 160 м розрізає місто на дві ізолювані частини, а вокзальний комплекс, замість того щоб бути містком між ними, залишається закритим і недоступним простором.

Запропонований проєкт із багатофункційною програмою відповідає на обидва виклики одночасно. По-перше, проєкт вокзального комплексу відновлює баланс між вузлом і місцем: зберігає й покращує транспортну функцію та

водночас перетворює комплекс на повноцінний міський простір. По-друге, надає простору ідентичність та наповнює його повсякденним життям.

Очікуваний вплив реалізації проєкту є трирівневим. Для пасажирів вокзалу – комфортне й насичене очікування поїзда, доступні сервіси та зручне безбар'єрне сполучення з платформами. Для містян – ревіталізований простір, який з'єднує райони «Авилівки» та «Города» через спільні простори дозвілля, ринок і культурні заходи. Для міста – проєкт відновлює залізничний вузол, що впродовж ста п'ятдесяти років визначав розвиток Лозової.

МІСТОБУДІВНИЙ АНАЛІЗ ТЕРИТОРІЇ ОБ'ЄКТА ПРОЄКТУВАННЯ

Вокзальний комплекс розташований за адресою: вул. Вокзальна 4, м. Лозова, Харківська область. Приміщення вокзального комплексу розміщені між коліями «Севастопольського парку» з виходом до вулиці Привокзальна та «Азовського парку» з виходом до частини міста «Авилівка» (Рисунок 4.1).



Рисунок 4.1 – Вокзальний комплекс на мапі міста

Вихід із території вокзального комплексу відбувається через пішохідний міст до частин міста «Авилівка» та «Город» або через автомобільний міст на регіональний автошлях Р 51, який з'єднує Лозову з м. Харків та м. Павлоград, Дніпропетровська область.

Місто Лозова – це районний центр на півдні Харківської області з населенням 60 тис. Від початку заснування Лозової у 1869 р. і до сьогодні залізничне підприємство у ньому є містоутворюючим. Як зазначалось у розділі «Опис проєкту та проблематика дослідження», у східних регіонах України відбулась деградація та зникнення низки галузей виробництва, що значно скоротило перевезення вантажів залізницею. Початок АТО на Донбасі у 2014 р. та повномасштабне вторгнення РФ в Україну у 2022 р. призвели до значного скорочення пасажиропотоку і транзиту товарів через станцію Лозова. Як наслідок – вокзальною інфраструктурою користуються значно менше пасажирів.

На півночі від вокзалу та залізничних колій розташований район «Авилівка» з переважно приватною забудовою. Орієнтовне населення району 7 тис. На півдні від вокзалу район «Город» – центральна частина міста з орієнтовною кількістю населення 15 тис. мешканців. Вихід у центральну частину міста здійснюється до вул. Привокзальна, а в район «Авилівка» на вул. Чернова.

Залізнична інфраструктура розділяє міську тканину Лозової на дві частини: ширина смуги колій у напрямку північ–південь перевищує 160 м, а загальна площа, яку вона займає в межах аналізованої ділянки, становить близько 108 000 м² – понад 10 гектарів міської землі (рисунок Б.1).

Входи на територію вокзального комплексу та перетин залізничної інфраструктури між «Авилівкою» та «Городом» відбувається через автомобільно-пішохідний міст (регіональний автошлях Р 51) та пішохідний міст із відповідним виходом до вул. Привокзальної (бік «Города») та вул. Чернова (бік «Авилівки») (рисунок Б.2).

У радіусі одного кілометра від вокзального комплексу в межах житлового району «Город» розташовано 13 житлових будинків від 3 до 9 поверхів. З боку району «Авилівка» розташовано 16 приватних житлових будинків (рисунок Б.3).

У радіусі одного кілометра від вокзального комплексу розташовано 51 будівля нежитлового призначення різних типів: господарські, комерційні та залізничні (рисунок Б.4).

Найближча зупинка громадського транспорту розташована на відстані понад 800 м за адресою вул. Павлоградська, 44. Шлях до неї від входу на вокзал із вул. Привокзальна та автошляху Р 51 ускладнений бар'єрами: незадовільний стан асфальтного покриття, відсутність за всім маршрутом слідування тротуару, наявність бордюрів, які складно перейти маломобільним групам населення (рисунок Б.5).

Навколо залізничної інфраструктури розміщені території зеленої зони загального користування. З боку району «Город» розміщений бульвар Тараса Шевченка з зеленим

променадом у центрі. З боку району «Авилівка» розміщений парк «Залізничників». Парк та бульвар утворюють зелений коридор, який переривається пішохідним мостом через залізничні колії (рисунок Б.6).

Основна активність навколо вокзальної інфраструктури відбувається на вул. Привокзальній та бул. Т. Шевченка, який до неї примикає. Також іншою жвавою точкою біля вокзалу є площа, яка веде до автошляху Р 51. Однак, вул. Привокзальна та бул. Т. Шевченка перебувають у незадовільному стані, що не дає повністю розкрити їхній потенціал задоволити потреби населення у відпочинку. Площа перед вокзалом, яка є другою жвавою точкою, запаркована автотранспортом. Це не дозволяє використовувати її для інших потреб пасажирів (рисунок Б.7).

Головний пішохідний вхід до вокзального комплексу організовано з боку вул. Привокзальної – вулиці місцевого значення з двосмуговою проїзною частиною, шириною у червоних лініях 17 м. Технічний стан вулиці незадовільний, вона потребує капітального ремонту, зокрема адаптації до потреб маломобільних груп населення (рисунок 4.2). Пішохідний доступ до вокзального комплексу з вул. Привокзальної здійснюється двома шляхами: через несанкціонований прохід у огрожі залізничної території з перетином колій у невстановленому місці, або через пішохідний міст. Станом на 2026 р. ліфтове обладнання мосту не функціонує, що унеможливило безбар'єрний доступ до вокзалу для маломобільних груп населення.



а)



б)

Рисунок 4.2 – Стан вул. Привокзальної: а – вид на початок бул. Т. Шевченка; б – вид на автошлях Р 51.

Площа перед вокзальним комплексом становить $1\,144\text{ м}^2$ ($26 \times 44\text{ м}$), вона повністю відведена під організоване паркування легкового автотранспорту місткістю 18 машино-місць. Пішохідний рух до головного входу здійснюється через паркувальну зону, що створює конфлікт між автомобільним і пішохідним потоками та знижує рівень безпеки для відвідувачів (додаток б.9).

Отже, містобудівний аналіз дозволяє зробити висновки, що:

- Залізнична інфраструктура є головним містобудівним бар'єром, який розділяє місто на дві функціонально ізольовані частини «Город» та «Авилівка» із сумарним населенням понад 22 тис. Смуга колій завширшки понад 160 м і площею $108\,000\text{ м}^2$ унеможливує природні пішохідні зв'язки між районами.
- Єдині точки перетину залізничного бар'єру – автомобільно-пішохідний міст (автошлях Р 51) та пішохідний міст – не забезпечують безбар'єрного доступу: ліфтове обладнання пішохідного мосту станом на 2026 р. не функціонує.

- Найближча зупинка громадського транспорту розташована на відстані понад 800 м від вокзалу, а маршрут до неї позбавлений тротуару та має незадовільне покриття.
- Площа перед вокзальним комплексом з боку автошляху Р 51 займає 1 144м². Вона повністю відведена під паркування, що унеможливорює формування повноцінного громадського простору перед головним входом до вокзалу. Вул. Привокзальна та бул. Т. Шевченка, які є основними пішохідними маршрутами до вокзалу, перебувають у незадовільному технічному стані.
- Зелений коридор, утворений бульваром Т. Шевченка та парком «Залізничників», має значний рекреаційний потенціал, однак переривається залізничною інфраструктурою і наразі не реалізований як єдиний міський простір.

Таким чином, вокзальний комплекс у м. Лозова не є точкою тяжіння для містян та потребує комплексної ревіталізації з урахуванням інтересів населення та пасажирів вокзалу.

АРХІТЕКТУРНІ РІШЕННЯ

Генеральний план вокзальної та привокзальної території міста Лозова був розроблений як комплексна відповідь на потреби розвитку цієї території, виходячи з містобудівного аналізу. Обране місце розташування є залізничним транспортним вузлом, яке через значну втрату пасажиропотоку та вантажних перевезень залізничного вузла потребує ревіталізації та адаптацію під потреби сьогодення міста (рисунок 5.1).



Рисунок 5.1 – Генеральний план: 1 – основна запроєктована будівля, 2 – існуюча будівля вокзалу, 3 і 4 – головні входи, 5 – вихід до вокзального комплексу, 6 і 7 – додаткові запроєктовані будівлі.

Ділянка проєктування має площу 9 тис м² та розділена на основні три зони: зелені насадження та громадські відкриті простори перед входами до запроєктованої будівлі, приміщення будівлі на відмітці +0,000, додаткові запроєктовані будівлі на території вокзального комплексу.

Щоб забезпечити артикульований вхід на ділянку вокзалу з вул. Привокзальної та вул. Чернова, були розроблені зелені насадження та громадські відкриті простори. Видовжена форма будівлі визначає лінійну організацію внутрішнього простору, що забезпечує чітку та зрозумілу схему руху відвідувачів. Будівля має видовжений

прямокутний об'єм із Т-подібним виступом у центральній частині, що забезпечує вихід на залізничні платформи. Загальна довжина основного об'єму становить 220м, ширина – 12м. Площа проєктованої будівлі складає 2900м². Центральний виступ є композиційним акцентом будівлі та головним орієнтиром для пасажирів як з боку вулиці Привокзальної, так і з боку платформ. Існуюча будівля вокзалу зберігається та інтегрується у структуру комплексу як самостійний об'єм із окремим функційним наповненням (рисунок 5.2).



Рисунок 5.2 – лінійна організація запроєктованої будівлі

Відкритий громадський простір, що оточує входи будівлі, поділений на конкретні простори. Перед головними входами розміщені тераси для відвідувачів кафе. Поруч є зелені зони, що дозволяють пасажиром та містянам проводити дозвілля. Також озелення на вул. Привокзальній утворює єдину вісь із бульваром Т. Шевченка. Це дозволяє утворити безперервний зелений громадський простір.

Додаткові запроєктовані будівлі (рисунок 5.1, позиція 6 та 7) розміщені на території вокзального комплексу. Призначення приміщення 6 на генплані – це оранжерея площею 190 м², яка логічно доповнює вісь озеленення на території вокзалу. Приміщення 7 на генплані, площа якого є 190 м², є мінісценою та простором гри на інструментах, що дозволяє урізноманітнити проведення часу пасажиром на вокзалі. Їх масштаб і розташування підпорядковані головному об'єму та не порушують цілісності

ансамблю. Між запроєктованими будівлями та основним об'ємом сформовано відкриті громадські простори, що забезпечують зручний пішохідний зв'язок між усіма частинами комплексу.

Генеральний план та запроєктована будівля розроблені із дотриманням ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення» [16]. Вхід та вихід із ділянки забезпечений безбар'єрним доступом. Основні входи до будівлі забезпечені пандусом, нахил якого не перевищує 6% (при допустимих 8%). Вхід та вихід на платформи до поїздів продубльований ліфтовим обладнанням. Вертикальні комунікації між рівнями +0,000 та +6,320 організовані за допомогою відкритих сходових маршів та ліфтового обладнання, розміщених у центральній зоні будівлі. Таке рішення скорочує відстань переміщення між поверхами та забезпечує зрозумілу схему вертикального руху для всіх категорій відвідувачів, включно з маломобільними групами населення.

Функційне наповнення приміщень відповідає поставленим задачам проєкту забезпечити комфортне та цікаве перебування пасажирів залізничної станції Лозова, розвинути потенціал прилеглих територій до вокзалу та задовольнити потреби населення у дозвіллі, сприяти створенню спільнот мешканців прилеглих до вокзалу вулиць із боку «Авилівки» та «Города», забезпечити комфортне сполучення двох частин міста «Авилівки» та «Города».

План поверху на відмітці +0,000 має два кафе – по кожному біля входів на вокзал загальною площею кожне 201 м² та комерційними приміщеннями при виході з вокзалу розміром 202 м². Наявність кафе дає можливість пасажиром станції поїсти, а для самих містян створює нові точки тяжіння у районі зі значним потенціалом. До того ж, такий тип функцій може стати для мешканців прилеглих вулиць місцем спільнототворення. Комерційна функція на відмітці поверху +0,000 дозволяє пасажиром здійснити покупки, не виходячи за межі вокзального комплексу (рисунк 5.3).

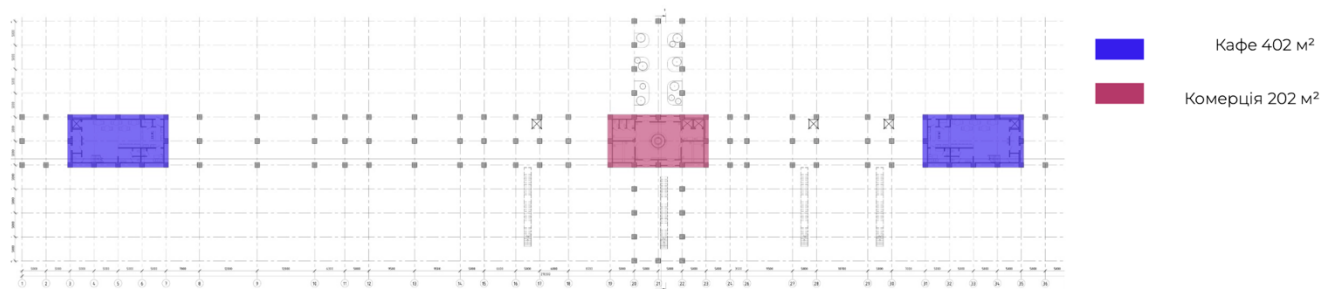


Рисунок 5.3 – план поверху на відмітці +0,000

Функційне наповнення поверху на відмітці +6,320 передбачає наступний склад приміщень. Основним місцем поверху на відмітці +6,320 є ринок площею 495 м² у лівому крилі комплексу та комерційні приміщення площею 202 м² у центральній зоні. Наявність таких просторів дає можливість пасажиром швидко та зручно здійснювати покупки, не виходячи за межі вокзалу. Для самих містян цей простір створює нові точки тяжіння та може стати жвавим місцем спільнототворення для мешканців прилеглих районів.

Для забезпечення відпочинку пасажирів передбачено зону очікування поїздів розміром 200 м², яка прилягає до транзитних вузлів (спусків на платформи). Вона доповнюється масштабною зоною відпочинку загальною площею 597 м², блоки якої розташовані в торцевій частині та центральному виступі комплексу. Такий набір функцій дозволяє пасажиром комфортно очікувати рейс та цікаво проводити час, а містянам використовувати цей простір для зустрічей та проведення вільного часу.

Особливістю на поверсі є експозиційна зона площею 365 м², розміщена в правому крилі. Інтеграція культурної складової у транспортний інфраструктурний об'єкт дозволяє митцям проводити тут виставки чи мистецькі заходи. Це дозволяє трансформувати сприйняття вокзалу з суто утилітарної транзитної точки на повноцінний громадський та культурний центр міста (рисунок 5.4).

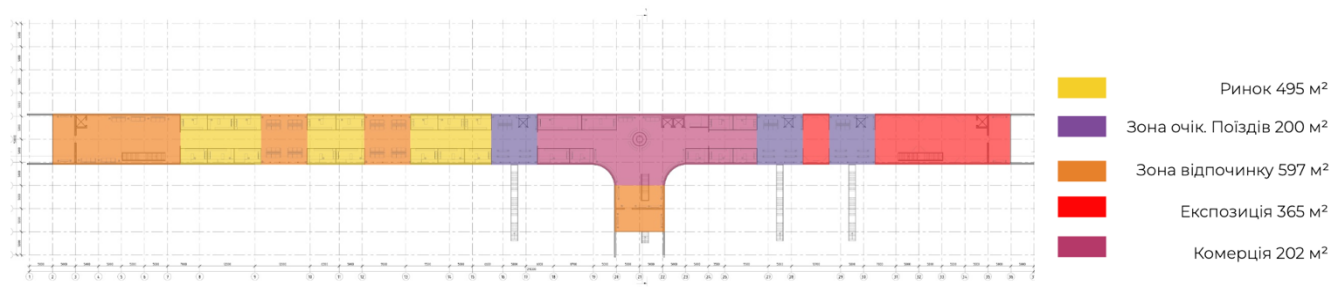


Рисунок 5.4 – план поверху на відмітці +6,320

Таким чином, функційне наповнення обох поверхів формує багат шарову програму, що поєднує транспортну, комерційну, рекреаційну та культурну складові. Розподіл функцій між рівнями підпорядкований логіці руху пасажирів: транзитні та сервісні функції зосереджені на рівні +0,000, тоді як функції тривалого перебування та дозвілля на рівні +6,320. Це дозволяє розвести транзитний потік пасажирів та містян, що прийшли до вокзалу не з транспортною метою, забезпечуючи комфортне співіснування різних груп користувачів в одному просторі.

Додаткові запроєктовані будівлі – оранжерея та простір для музики – розширюють програму комплексу за межі основного об'єму та формують самостійні точки тяжіння на відкритій території вокзалу. Разом із терасами кафе, зеленими зонами та озелененням, що утворює єдину вісь із бул. Т. Шевченка, вони складають цілісне середовище, в якому відкритий і закритий простір взаємно доповнюють одне одного.

КОНСТРУКТИВНІ РІШЕННЯ

Конструктивна система запроєктованого вокзального комплексу розроблена відповідно до архітектурно-планувальної концепції лінійного двоповерхового об'єму довжиною 220 м і шириною 12 м із Т-подібним виступом у центральній частині та з дотриманням ГБН В.2.3-37472062-2:2013 «Службово-технічні будівлі і споруди станційно-вокзальних комплексів та зупинних пунктів залізничного транспорту» [17]. За типологією зазначеного нормативу комплекс поєднує ознаки кількох типів вокзалів: основний видовжений об'єм є вокзалом дворівневим підвищеним (привокзальна територія та рівень +0,000 розташовані нижче рівня перебування пасажирів +6,320, звідки організовано вихід на платформи), а центральний Т-подібний виступ виконує функцію надколійної транзитної зони, що розкривається над залізничними коліями й платформами. Усі несучі конструкції запроєктовано згідно з ДБН В.2.6-98:2009 «Бетонні та залізобетонні конструкції. Основні положення», ДБН В.2.6-198:2014 «Сталеві конструкції. Норми проєктування» [18, 19].

За основу конструктивної системи прийнято залізобетонний каркас із регулярною сіткою колон, що відповідає рекомендації ГБН щодо застосування для пасажирських будівель вокзалів [17]. Поздовжній крок несучих елементів є переважно сталим і становить 5000 мм (рисунок 6.1, розріз 1-1), що відповідає прийнятому планувальному модулю; у зонах, де функційна програма вимагає укрупнення простору (центральна транзитна частина, ринок, експозиція), крок збільшено до 6000–12000 мм за рахунок ригелів підвищеної жорсткості. Поперечний крок (рисунок 6.2, розріз 2-2) також прийнято кратним 5000 мм. Конструктивна система належить до каркасного типу: вертикальні навантаження сприймають колони й пілони, а просторову жорсткість і стійкість забезпечують жорсткі вузли сполучення ригелів із колонами, диски монолітних перекриттів як горизонтальні діафрагми та ядра жорсткості сходово-ліфтових вузлів.

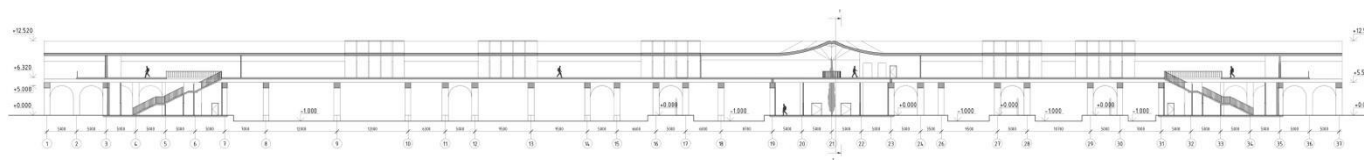


Рисунок 6.1 – розріз 1-1

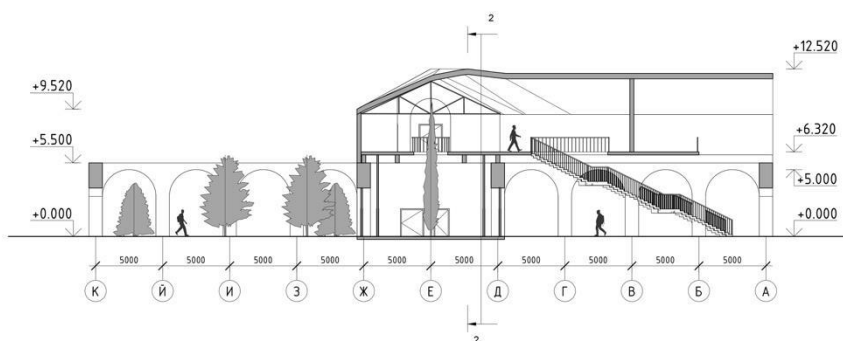


Рисунок 6.2 – розріз 2-2

Основними вертикальними елементами є монолітні залізобетонні колони прямокутного та квадратного перерізу за регулярною сіткою. У вузлах сполучення відсіків та сприйняття великопрольотних ригелів застосовано пілони збільшеного перерізу, що відображені на поперечному розрізі (рисунок 6.2, осі Ж та Д), де вони займають центральний об'єм. Характерною конструктивно-архітектурною ознакою нижнього рівня (від +0,000 до +5,000) є наскрізна аркада – ряд напівциркульних арок уздовж усієї довжини будівлі (розріз 1-1), що є водночас частиною несучої системи нижнього ярусу й образним елементом, який пов'язує споруду з промисловою спадщиною залізничного вузла. Просторову стійкість конструкції проєктованого об'єкту доповнено ядрами жорсткості сходово-ліфтових вузлів.

Перекрыття над нижнім рівнем вирішено як монолітне залізобетонне ребристе перекрыття. Положення цього перекрыття та висота нижнього ярусу не є довільними: позначку низу несучих конструкцій (+5,000) визначено вимогою забезпечити габарит наближення будівлі над коліями – гарантований вільний простір для безпечного проходження рухомого складу під частиною будівлі, що перекриває залізничну

інфраструктуру. Вимоги до верхнього та нижнього обрисів габариту прольоту визначений у ГБН В.2.3-37472062-2:2013 [17]. Саме тому рівень та верх несучих балок зафіксовано на позначках +5,000, а рівень чистої підлоги верхнього поверху – на +6,320 (рисунок 6.1, рисунок 6.2). Різниця між верхом несучих балок та рівнем чистої підлоги верхнього поверху близько 1,3 м, що утворюється над нормованим габаритом, відведена під висоту головних ригелів, другорядних балок і прокладання інженерних комунікацій. Таке рішення дозволяє водночас витримати габарит над коліями та перекривати укрупнені прольоти у зонах ринку (ліве крило), комерційних приміщень і експозиції (праве крило) без проміжних опор. У зонах великих прольотів і консольних ділянок центрального виступу, що розкривається над платформами, передбачено попередньо напружені або підсилені.

Покриття двосвітного об'єму (рисунок 6.2) вирішено як двосхила сталева кроквяна система зі світлопрозорим заповненням. Несучу основу утворюють сталеві ферми трикутного абрису з ґратчастою стінкою, що спираються на залізобетонні пілони каркаса; коник сягає позначки +9,520, карнизні ділянки прилягають до +6,320. Сталеві ферми дозволяють перекрити значний проліт за мінімальної власної ваги й забезпечити природне освітлення внутрішнього простору. Заповнення між фермами виконано склопакетами в алюмінієвих профілях.

Вертикальні комунікації між +0,000 і +6,320 є відкритими залізобетонними сходовими маршами та ліфтами, зосередженими в центральній і торцевих зонах (рисунок 6.1, рисунок 6.2). Ліфтові шахти виконано в монолітних залізобетонних стінах, що слугують ядрами жорсткості. Безбар'єрність забезпечено пандусами з ухилом не більше 6 % і дублюванням сходів ліфтами відповідно до ДБН В.2.2-40:2018, що узгоджується з розділом «Архітектурні рішення» [16].

Покриття двосвітного об'єму (рисунок 6.2) вирішено як двосхила кроквяна конструкція з поперечно-клеєної деревини (CLT) зі світлопрозорим заповненням. Несучу основу даху утворюють кроквяні ребра та панелі з CLT, що спираються на

залізобетонні пілони каркаса. Коник даху сягає позначки +9,520, а карнизні ділянки прилягають до рівня +6,320. CLT дозволяє перекрити великий проліт без надмірної ваги, добре поєднується зі склом і надає внутрішньому простору теплого, «природного» характеру. Там, де дах світлопрозорий, між елементами CLT встановлено склопакети в металевих профілях, які наповнюють інтер'єр денним світлом.

Над центральним виступом, що виводить пасажирів на платформи, дах набуває криволінійної форми й стає головним композиційним акцентом усього комплексу (рисунок 6.1, вісь 21). Цю криволінійну оболонку також формують із CLT, доповнюючи її, де потрібно, металевими елементами. Поєднання залізобетонної аркади з легким дерев'яним верхом створює виразний контраст і відповідає рекомендації застосовувати у вокзалах комбіновані конструктивні системи [17].

Таким чином, конструктивні рішення проєктованої будівлі на території вокзального комплексу вирішують ряд проблем видовженого прольоту будівлі:

- основою будівлі є залізобетонний каркас із регулярною сіткою колон кроком 5000 мм, який у громадських просторах (центральна транзитна зона, ринок, експозиція) укрупнюється до 6000–12000 мм. Стійкість конструкції забезпечують жорсткі вузли каркаса та ядра жорсткості сходово-ліфтових вузлів;
- наскрізна аркада нижнього рівня (від +0,000 до +5,000) є водночас несучим елементом і головним образним мотивом, що пов'язує нову споруду з промисловою та залізничною спадщиною Лозової;
- низ перекриття на рівні +5,000 виконує вимогу дотримання габариту наближення будівлі для проходження поїздів;
- дах вирішено з поперечно-клеєної деревини (CLT): двосхилий над основним об'ємом і криволінійний над центральним виступом, де він стає головним акцентом комплексу. CLT дозволяє легко перекрити великі прольоти, поєднується зі склопакетами світлопрозорих ділянок. Контраст важкого

залізобетонного низу й легкого дерев'яного верху відповідає закладеній архітектурній ідеї та принципу комбінованих конструктивних систем у вокзалах.

ВИСНОВКИ

Основні результати проєктування, здійсненого у бакалаврській роботі, полягають у наступному:

По-перше, досліджено історичні передумови формування вокзального комплексу в Лозовій та простежено динаміку змін його транспортної функції. Встановлено, що Лозова виникла у 1869 році як вузлова точка Курсько-Харківсько-Азовської залізниці та впродовж понад 150 років розвивалася як один із ключових залізничних вузлів спочатку Російської імперії, а згодом Радянського Союзу. Перетин трьох магістралей у напрямках Харкова, Севастополя та Донбасу перетворив Лозову на головний торговий і транзитний вузол сходу України, через який проходили вугілля, метал та зерно. Деіндустріалізація Донбасу після 2014 року та повномасштабне вторгнення РФ у 2022 році суттєво скоротили обсяги перевезень. Добовий пасажиропотік через станцію знизився з ~11 200 осіб у 2013 році до ~4 000 осіб у 2025 році. Лише транзитна модель вокзалу стає нежиттєздатною і потребує переосмислення.

По-друге, проведено містобудівний аналіз ділянки проєктування та визначено роль вокзального комплексу в структурі міста. Аналіз виявив, що полотно залізничної інфраструктури шириною понад 160 м і площею близько 108 000 м² розрізає місто на дві функціонально ізольовані частини – «Город» та «Авилівку» із сумарним населенням понад 22 тис. мешканців. Єдині точки перетину залізниці є автомобільно-пішохідний міст та пішохідний міст, які не забезпечують повноцінного безбар'єрного доступу. Площа перед головним входом вокзалу повністю відведена під паркування, вулиця Привокзальна перебуває у незадовільному стані, а найближча зупинка громадського транспорту розташована на відстані понад 800 м від вокзалу. Водночас аналіз виявив значний потенціал: зелений коридор бульвару Т. Шевченка та парку «Залізничників» може стати основою єдиного громадського простору, якщо вокзал буде інтегровано в нього.

По-третє, розроблено функційно-планувальну концепцію комплексу, що поєднує транспортну, комерційну, рекреаційну та культурну складові. Функції розподілено між двома рівнями відповідно до логіки руху: на рівні +0,000 зосереджено транзитні та сервісні функції – два кафе загальною площею 402 м² та комерційні приміщення площею 202 м²; на рівні +6,320 розміщено функції, які передбачають тривале перебування: ринок площею 495 м², зони відпочинку та очікування (597 м² та 200 м² відповідно), а також експозиційна зона площею 365 м². Програму розширено за рахунок двох додаткових будівель на території самого вокзалу – оранжереї (190 м²) та простору для музики (190 м²). Озеленення перед головними входами утворює єдину вісь із бульваром Т. Шевченка, відновлюючи перерваний зелений коридор між частинами міста. Такий розподіл функцій дозволяє розвести транзитний потік пасажирів та містян.

По-четверте, запропоновано архітектурне рішення будівлі та прилеглих відкритих просторів з інтеграцією її в міське середовище. Основний об'єм – видовжений прямокутний об'єм довжиною 220 м і шириною 12 м із Т-подібним виступом у центральній частині, який підпорядкований логіці руху і забезпечує чітку схему переміщення відвідувачів. Центральний виступ є одночасно головним композиційним акцентом і транзитним вузлом.

По-п'яте, розроблено конструктивні рішення з урахуванням вимог залізничної інфраструктури. Перекриття на рівні +5,000 встановлено відповідно до вимог габариту наближення будівлі над коліями. Несучою основою є залізобетонний каркас із регулярною сіткою колон кроком 5000 мм і наскрізною аркадою нижнього рівня, яка є водночас конструктивним і образним елементом, що відсилає до промислової спадщини залізничного вузла Лозової.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Industry (including construction), value added (% of GDP). *World Bank*.
URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NV.IND.TOTL.ZS> (дата звернення: 04.06.2026).
2. Digital economy: A new frontier for trade, sustainability and inclusion. *UN Trade and Development*.
URL: <https://unctad.org/news/digital-economy-new-frontier-trade-sustainability-and-inclusion> (дата звернення: 03.06.2026).
3. Донік О. Індустріальне освоєння Донбасу у XIX – на початку XX ст. Регіональна історія України. 2015. № 9. С. 201–214. URL: <https://nasplib.isofts.kiev.ua/server/api/core/bitstreams/e0c79758-efff-46fd-aec5-4d3a7cc966b7/content> (дата звернення: 09.06.2026).
4. Киричевський І. Згублені хліби, або як до Голодомору привела криза українського агросектору. *Agravery, 2017*.
URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/zgubleni-hlibi-abo-ak-do-golodomoru-pri-vela-kriza-ukrainskogo-agrosektoru> (дата звернення: 03.06.2026).
5. Берестень Ю. До історії катеринославського заводу І.Я. Езау. *Портал "Дніпрокультура"*.
URL: https://www.dnipro.lib.dp.ua/Do_istoriyi_katerynoslavskoho_zavodu_I-Ya-Ezau (дата звернення: 04.06.2026).
6. Лозова, Лозівський район, Харківська Область. *Історія міст та сіл Української РСР* / ред. П. Т. Тронько. Київ, 1966. С. 520–522.
URL: <https://ukrssr.com.ua/khark/lozivskiy/lozova-lozivskiy> (дата звернення: 02.06.2026).
7. Історія Придніпровської залізниці. *УЗ Придніпровська залізниця*.
URL: <https://dp.uz.gov.ua/ukr/enterprise> (дата звернення: 02.06.2026).

8. Проказа Д. Втрати Донбасу: скільки коштувала економіці окупація регіону. *Hromadske*.
URL: <https://hromadske.ua/posts/vtrati-donbasu-skilki-koshtovala-ekonomici-okupa-siya-regionu> (дата звернення: 10.06.2026).
9. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту (1995-2020). *Держстат України*.
URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm.
10. Залізничні перевезення 2025: основні тренди. *Центр транспортних стратегій*.
URL: https://cfts.org.ua/infographics/zaliznichni_perevezennya_2025_osnovni_tren-di (дата звернення: 03.06.2026).
11. Гринь А. Донецщина втратила головні вугледобувні підприємства: промисловість на межі виживання. *Новини Краматорського району*.
URL: <https://kramrayon.com.ua/region/vidobutok-vugillya/> (дата звернення: 06.06.2026).
12. Історія і архітектура Харкова - видатні архітектори Харкова. *Історія і архітектура*. URL: <https://www.kharkov.ua/culture/7.html> (дата звернення: 05.06.2026).
13. Безнога А. Лозова: особливості залізничного вузла Харківщини. *Атлантичний вектор*.
URL: <https://atlantvector.com.ua/lozova-osoblyvosti-zaliznychnogo-vuzla-harkivsh-hynu/> (дата звернення: 11.06.2026).
14. Augé M. Non-Places Introduction to an Anthropology of Supermodernity / trans. from French by J. Howe. London : Verso, 1995. 121 p.
URL: https://monoskop.org/images/3/3c/Auge_Marc_Non-Places_Introduction_to_an_Anthropology_of_Supermodernity.pdf (дата звернення: 07.06.2026).

15. Bertolini L. Station areas as nodes and places in urban networks: An analytical tool and alternative development strategies. *Railway Development*. 2008. P. 33–57.
URL: https://doi.org/10.1007/978-3-7908-1972-4_3 (date of access: 05.06.2026).
16. ДБН В.2.2-40:2018 "Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення" : Держ. буд. норми від 01.06.2018.
URL: https://e-construction.gov.ua/laws_detail/3875031219359974668?doc_type=2
(дата звернення: 10.06.2026).
17. ГБН В.2.3-37472062-2:2013 Службово-технічні будівлі і споруди станційно-вокзальних комплексів та зупинних пунктів залізничного транспорту. Проектування, будівництво : ГБН (Галуз. Буд. Норми) від 30.12.2013.
URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=65273(дата звернення: 05.06.2026).
18. ДБН В.2.6-98:2009 "Бетонні та залізобетонні конструкції. Основні положення" : Держ. буд. норми від 24.12.2009 № № 680 : станом на 1 черв. 2020 р. URL: https://econstruction.gov.ua/laws_detail/3873881846584444859(дата звернення: 04.06.2026).
19. ДБН В.2.6-198:2014 "Сталеві конструкції. Норми проектування" : Держ. буд. норми від 10.06.2014 № № 167 від 2014-10-06.
URL: https://e-construction.gov.ua/laws_detail/3870232666225772499?doc_type=2
(дата звернення: 04.06.2026).
- 20.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Розрахунок пасажиропотоку станції Лозова

Таблиця А.1 – Вихідні параметри розрахунку

Параметр	2013	2021	2025
ПДС (поїздів/добу)	~28	~18	~13
Приміські (поїздів/добу)	~55	~45	~36
Місткість ПДС (осіб)	600	600	600
Місткість приміського (осіб)	250	250	250
k ₁ заповнення ПДС	0,60	0,50	0,40
k ₁ заповнення приміського	0,35	0,30	0,28
k ₂ посадки/висадки ПДС	0,18	0,16	0,15
k ₂ посадки/висадки приміського	0,65	0,62	0,60

Таблиця А.2 – Розрахунок добового пасажиропотоку

Складова	2013	2021	2025
ПДС транзитні (осіб/напрямок)	$18 \times 600 \times 0,60 \times 0,18$ = 1 166	$11 \times 600 \times 0,50 \times 0,16$ = 528	$8 \times 600 \times 0,40 \times 0,15$ = 288
ПДС початкові/кінцеві (осіб/напрямок)	$10 \times 600 \times 0,60 \times 0,80$ = 2 880	$7 \times 600 \times 0,50 \times 0,80$ = 1 680	$5 \times 600 \times 0,40 \times 0,80$ = 960
ПДС разом (×2 напрямки)	(1166+2880)×2 = 8 092	(528+1680)×2 = 4 416	(288+960)×2 = 2 496
Приміські (осіб/добу)	$55 \times 250 \times 0,35 \times 0,65$ = 3 116	$45 \times 250 \times 0,30 \times 0,62$ = 2 093	$36 \times 250 \times 0,28 \times 0,60$ = 1 512
РАЗОМ (осіб/добу)	~11 200	~6 500	~4 000

ДОДАТОК Б

Містобудівний аналіз

Рисунок Б.1 – Поділ залізничними коліями міста на «Город» та «Авилівку»

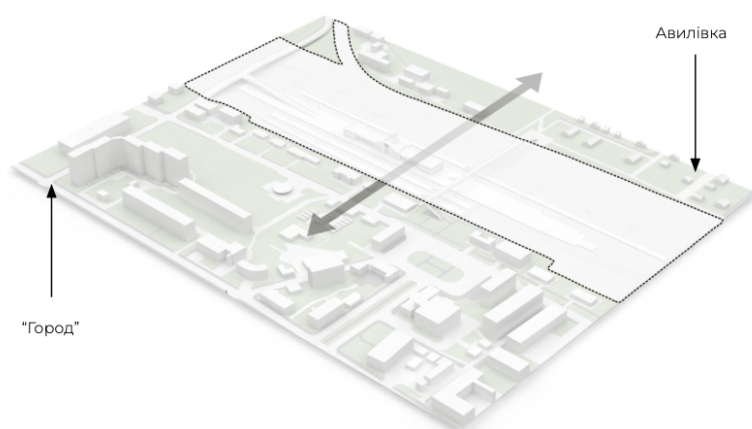


Рисунок Б.2 – Шляхи входу до вокзального приміщення та перетину залізничної інфраструктури

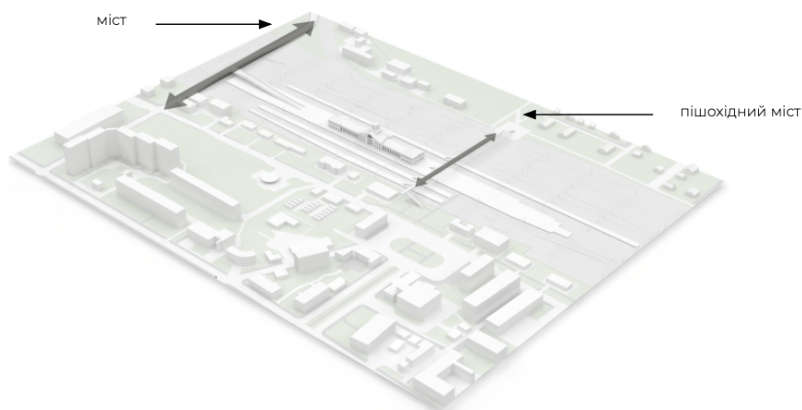


Рисунок Б.3 – Житлова забудова району навколо вокзалу у радіусі 1 км.

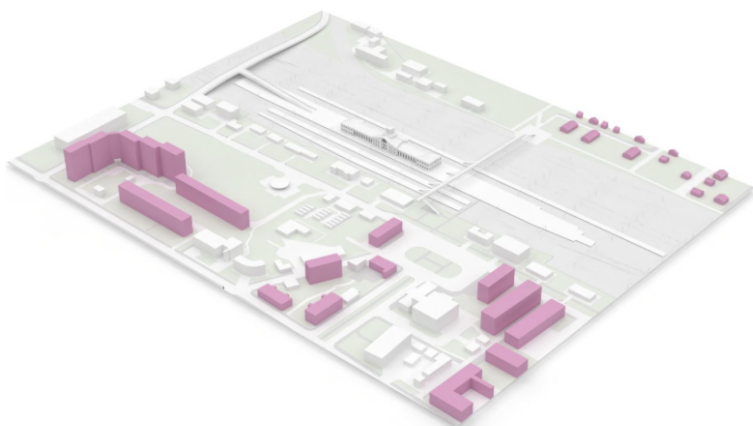


Рисунок Б.4 – Будівлі нежитлового призначення навколо вокзалу у радіусі 1 км.

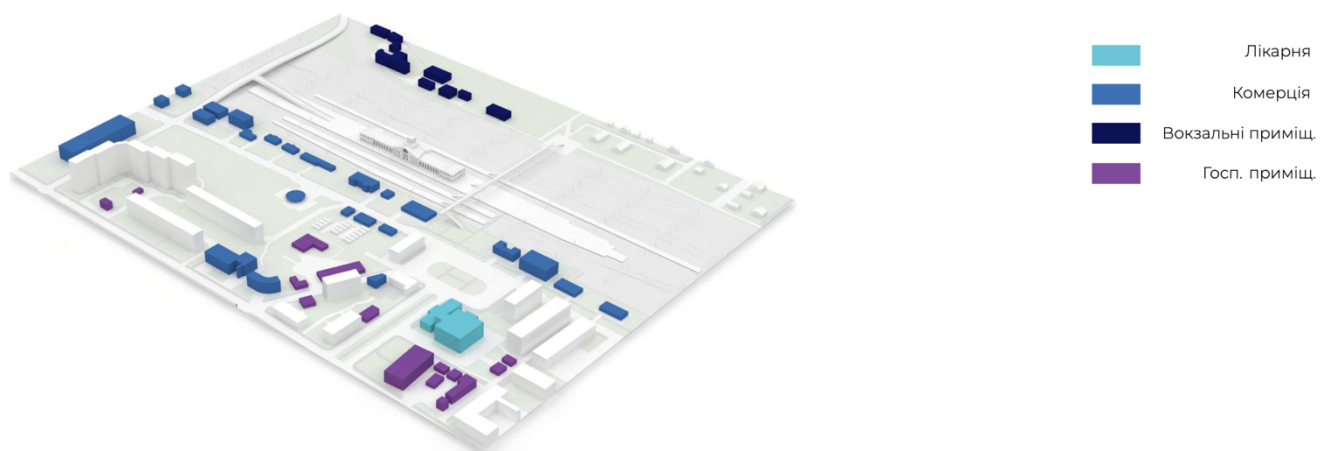


Рисунок Б.5 – Маршрут від входу на вокзал до найближчої зупинки громадського транспорту за адресою вул. Павлоградська 44

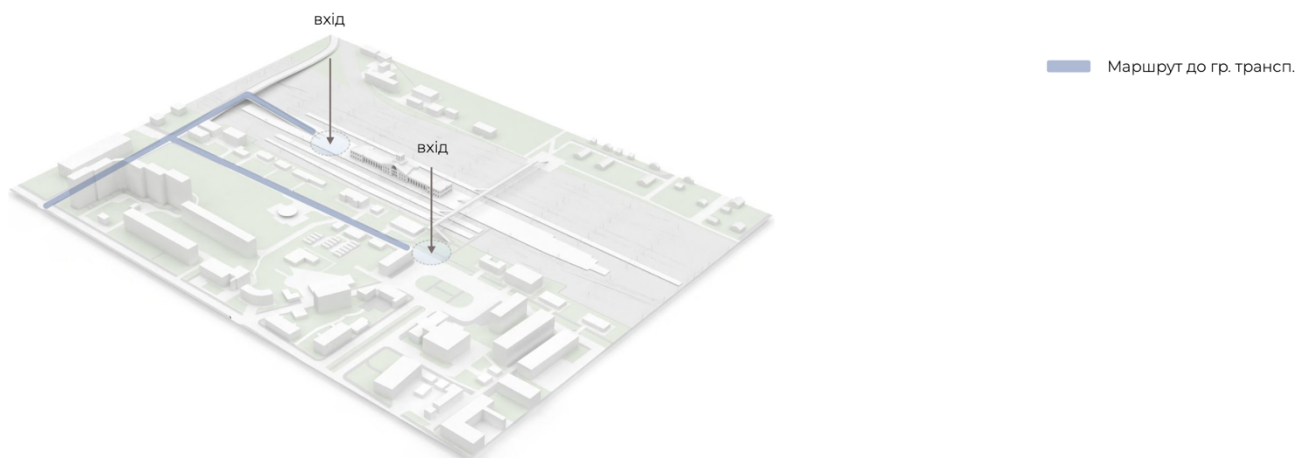


Рисунок Б.6 – зелений коридор від бульвару Т. Шевченка до парку «Залізничників»

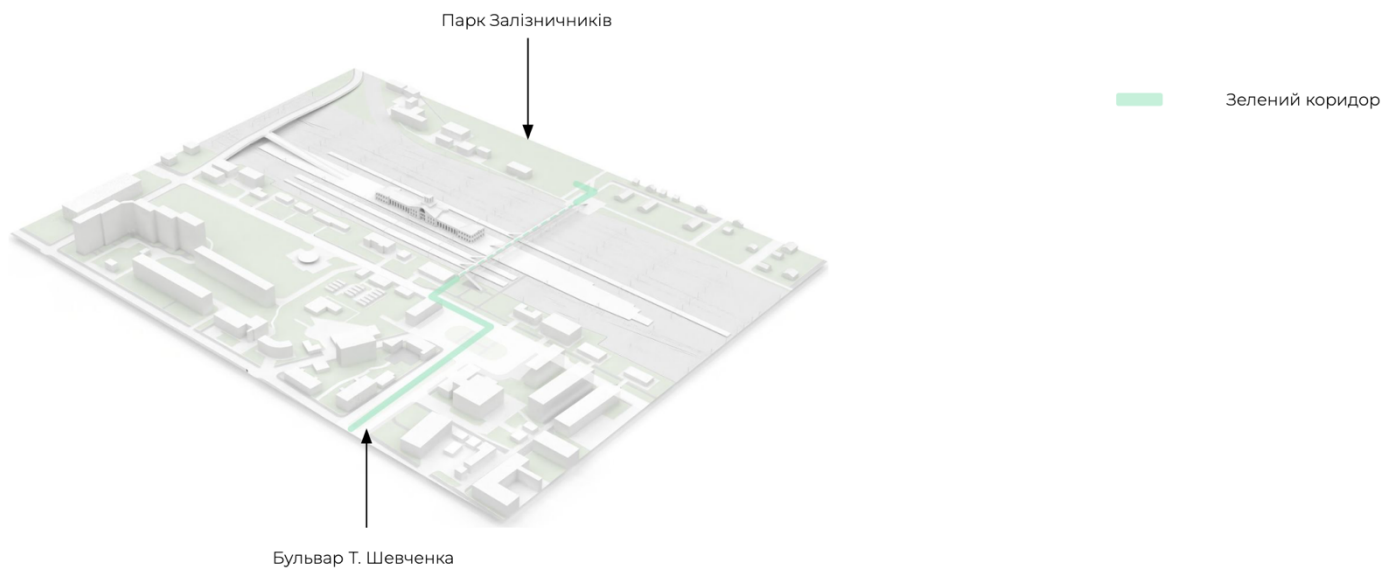


Рисунок Б.7 – активність на прилеглих територіях до вокзального комплексу

