

ИННОВАЦИИ В АРХИТЕКТУРЕ МОРСКИХ ВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Подмазко Г.Е. (*Одесская государственная академия строительства и архитектуры, г. Одесса*)

Досліджуються тенденції розвитку морських вокзальних комплексів як споруд якісно нового типу, поширюючогося повсюди. Така практика проектування та будівництва будівель морських вокзалів в останні десятиріччя характеризується значною різноманітністю, що спричиняє ряд проблем, які потребують додаткових досліджень.

При пользовании морским водным транспортом длительность пребывания в пути и на вокзале значительно возрастает по сравнению с другими видами транспорта. Сегодня эта особенность хорошо учитывается при создании пассажирских лайнеров. Она должна быть учтена при проектировании и строительстве морских вокзальных комплексов, поскольку разрыв между комфортабельным оборудованием теплоходов и мало приспособленными для длительного пребывания вокзалами водного транспорта не только нежелателен, но и недопустим. Современная инновационная программа проектирования отвечает как самым высоким требованиям пассажира, так и транспортника. В этих условиях перед архитектором ставится задача оптимизации движения городского транспорта на вокзальной площади: раздельного движения отбывающих и прибывающих пассажиров, пассажиров с ручным и с тяжелым багажом, движения багажного потока на лайнер и на берег, оформления билетов и багажа, пребывания пассажиров на вокзале, организации питания, обслуживания детей и инвалидов и, наконец, управления вокзалом. Объединение всех этих элементов в цельный архитектурный организм, который на стыке суши и акватории порта, естественно, задавал бы тон всему окружающему пространству. Архитектурная инновация непременно должна учитывать эти и все иные требования. Анализируя и обобщая опыт проектирования сооружений такого рода, мы убеждаемся, что все они призваны не только разрешить утилитарную задачу, но и создать новый архитектурный тип здания, рассчитанного на длительное пребывание пассажира. Силуэты зданий, построение внутреннего пространства, внешних дополнительных элементов в виде аркад, колоннад, лестниц, террас, бассейнов, фонтанов — вот те средства архитектурной выразительности, которыми пользуется архитектор.

Назовем ряд проблем, обязательных и актуальных при проектировании морского вокзала, но не получающих должного отражения в проектах. Рассматривается ли здание морского вокзала как сезонно используемое или предусматривается возможность его использования под другие нужды в период приостановки навигации? В зависимости от этого решается вопрос о капитальном сооружении и, в известной мере, характере его планировки — соотношении капитальных и сезонных частей вокзала. Следующая задача проектировщика — это создание обстановки, отвечающей потребностям пассажира. Расположение пассажирских помещений во втором и третьем этажах создает дополнительные неудобства для пассажира. Сомнительна также целесообразность большого количества колоннад, балконов, двориков, так как вряд ли они будут использованы пассажирами. Поэтому схема вокзала и его колоннадная оснастка в некоторых проектах представляется не вполне оправданной. Напротив, совершенно очевидно, что подчеркнутая декоративность архитектурных форм морского вокзала оправданна, но только не тогда, когда число декоративных элементов чрезмерно и не гармонирует с внутренним содержанием и целевым назначением здания. В сухопутных вокзалах дебаркадер подводит пассажира вплотную к вагону, защищая его от непогоды

при посадке. В морских вокзалах такая радикальная защита затруднительна, но думается, что колоннада, подводящая вплотную к посадке, когда она происходит у самого берега, была бы более оправданна, нежели иные архитектурные излишества. Неразумно искать полной аналогии с сухопутным вокзалом. Морские вокзалы оказывают заметное влияние на развитие городов, вносят изменения в их структуру. В свою очередь, город предъявляет все более новые требования к решениям транспортных узлов и комплексов вокзальных зданий и сооружений. Влияние транспорта на развитие городского пространства приводит к гигантскому росту города, а вокзалы, как правило, расположенные в центре, оказываются зажатыми растущими городскими территориями, транспортными и пассажирскими потоками. Рост городов сопровождается и другим характерным признаком урбанизации. Это увеличение подвижности городского населения. Градостроительные проблемы породили ряд инноваций в проектных предложениях по реконструкции транспортных сетей в крупных городах. Поэтому оптимальным вариантом на данный момент считается развитие уже существующего фонда, путем перехода на принципиально новый уровень понимания транспортных проблем. Дальнейшая реконструкция становится возможной за счет освоения подземного и надземного пространства, рационального использования территорий, создания многоуровневых комплексов с высокой интеграцией различных видов транспорта. В последнее время в крупных городах наметилась тенденция к относительному уменьшению строительства новых вокзалов, большую часть строительных работ составляет модернизация и реконструкция действующих станций и вокзалов путем повышения пропускной способности, улучшения качества обслуживания пассажиров и условий труда обслуживающего персонала. Но наряду с этими изменениями происходят и качественные: на смену однофункциональным приходят многофункциональные комплексы. Этот процесс происходил постепенно. В течении эволюции транспортные узлы стали обрести различными дополнительными функциями, подобно снежному кому. Они все больше начинают напоминать футурологические градостроительные проекты, разработанные в 50-е годы. Проанализировав типологию современных вокзалов, можно сделать вывод, что их систематизация возможна по двум основным критериям: по объемно-планировочной структуре и функциональным признакам: 1) по объемно-планировочной структуре (береговой, островной, тупиковый, смешанный); 2) по функциональным признакам (однофункциональный, многофункциональный, терминальный). Причем последние два появляются в основном с последней четверти XX века. О них и пойдет дальше речь, поскольку они представляют собой наиболее перспективные, быстро развивающимися вокзальные комплексы. Но вокзальными их можно называть лишь условно: вокзальная функция становится частью большого комплекса, в котором она является основной, но не единственной. Размещенные вблизи центра города и деловых кварталов крупные транспортно-коммуникационные узлы стали местами чрезмерной концентрации транспортных средств и людских масс, повышения плотности застройки. В этих условиях требуется применение таких приемов, как: рациональное использование привокзального пространства, организация многоуровневого движения людских потоков и транспорта, устройство многоярусных автомобильных стоянок, использование пространства над железнодорожными путями, включение новых функций по обслуживанию пассажиров и городского населения в состав вокзалов, создание комфортных пересадочных узлов городского и железнодорожного транспорта, организация транспортировки багажа от поездов к местам стоянки автотранспорта и метрополитена. Городская жизнь выдвигает свои законы: в условиях тотального дефицита времени пассажир пытается, как можно больше успеть, естественно на пути следования людских потоков стали появляться предприятия культурно - бытового обслуживания. В последнее время все большее количество вокзалов реконструируется за счет расширения площадей отведенных под предприятия культурно - бытового обслуживания, работающих не только на вокзал, но и на город. Подтверждением этому может служить реконструкция крупнейшего в Украине морского вокзального комплекса в

г. Одесса. Конец XX века ознаменовался появлением терминалов: комплексов, где вокзальная функция является одной из нескольких. Так как употребление данного термина, применительно к морским вокзальным комплексам, известно нам лишь из зарубежной практики проектирования и строительства, то следует расшифровать его значение. Терминал в переводе с английского "terminal" обозначает конечный пункт (вход или выход) и переход от одного типа к другому. Как раз принципиальное отличие терминала от простого многофункционального комплекса заключается в соединении различных видов транспорта: железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного, городского, пригородного, международного и т.п. Развитие транспортной инфраструктуры привело к необходимости создания интегрированных пересадочных станций, которые обеспечивали бы наиболее быструю и компактную пересадку с одной линии на другую. Но анализ и оценка такой инфраструктуры выходит за пределы задач, поставленных в этой статье. К сожалению, строительство в нынешних политических и экономических условиях выглядит на ближайшее время достаточно бесперспективным, так как для этого требуются серьезное финансирование с привлечением крупных зарубежных инвесторов. Но с уверенностью можно сказать, что лишь объединение с мировой транспортной системой может стать для Украины путем к цивилизованной жизни и повышению авторитета в глазах Европейского сообщества.

В качестве *резюме* отметим:

1. В последние годы свежие тенденции в развитии морских вокзалов становятся более ощутимым, более зримым.

2. В силу изменений, происходящих в транспортной структуре, на смену традиционным архитектурным решениям закономерно приходят инновационные.

1. Константин Ильницкий. Морской выбор Украины. Журнал «Порты Украины», 12/2006.

2. Подмазко Г.Е. «Ретроспектива инноваций при формировании Одесского морского вокзального комплекса.» - Вісник ОДАБА. Збірник наукових праць. Одеса 2008.

3. Порты и портовые сооружения: Учебник для вузов/Смирнов Г.Н., Горюнов Б.Ф., Курлович Е.В. и др.; Под ред. Смирнова Г.Н. – М.: Стройиздат, 1979. – 607 с.