



Три образа одного вокзала



Надежда ПИНСКАЯ
Nadezhda P. PINSKAYA

Ирина СТОЛБОВА
Irina D.STOLBOVA



Пинская Надежда Петровна – кандидат технических наук, доцент кафедры «Строительные конструкции, здания и сооружения» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Столбова Ирина Дмитриевна – кандидат технических наук, доцент кафедры «Строительные конструкции, здания и сооружения» МИИТ, Москва, Россия.

История сочинского и адлеровского железнодорожных вокзалов, эволюция градостроительных задач и инфраструктуры транспорта в современной градостроительной среде. В связи с проведением Олимпийских игр в Сочи в 2014 году значение архитектурных и функциональных особенностей рассматриваемых объектов для черноморского мегаполиса резко возросло. Анализ вариантов проектных решений вокзального комплекса в Адлере дает возможность не только сравнивать воплощенные архитектурно-строительные образы, но и оценивать тенденции развития транспортной интеграционной стратегии.

Ключевые слова: история, железнодорожный вокзал, город, инфраструктура транспорта, градостроительные зависимости, многофункциональность связей и сервиса.

В преддверие Олимпиады в Сочи было немало разговоров об одном из немаловажных объектов инфраструктуры – железнодорожном вокзале в Адлере.

В былые годы никого особенно не интересовал прежний небольшой каменный одноэтажный вокзальчик, построенный на промежуточной станции на пути к популярным советским черноморским курортам между городами Сухуми и Сочи. Ближайший к Адлеру Сочинский вокзал был построен в 1952 году по проекту архитектора А. Н. Душкина, главного архитектора Метропроекта и управляющего архитектурной мастерской Наркомата путей сообщения СССР. Вокзал представлял собой, как и все его южные аналоги, парадное легкое светлое здание, настраивающее приезжающих на отдых. Впрочем, одно статусное отличие все же существовало: ведь он принадлежал, что ни говори, а главному курорту страны.

Совсем другое дело вокзал в Адлере (рис. 1). Для этого пригорода Сочи основным транспортным узлом всегда являлся аэропорт. А маленькое здание железной дороги имело вместимость всего 750 чело-



Рис. 1. Старый вокзал в Адлере.

Pic. 1. Old Adler railway station.

век, что, может быть, и удовлетворяло в своё время нужды промежуточной курортной станции. Но в связи с Олимпиадой ситуация резко меняется. Адлер становится главным транспортно-пересадочным узлом, центром приема гостей. Потребовался совершенно иной тип вокзала — многофункциональный комплекс, прообраз будущего, объединяющий железнодорожный, автомобильный, воздушный и морской транспорт (при перспективном строительстве причалов). Причем старое строение оставалось только сохранить как историческое здание, в дальнейшем приспособив его под музей.

Что касается сочинского вокзала, памятника архитектуры, его решено было подвергнуть лишь реконструкции, технически переоснастить, сохраняя при этом изначально присущие ему архитектурные формы.

Вместимость нового вокзала значительно увеличилась — до 2 тысяч пассажиров или, если следовать привычной ныне классификации вокзалов, его пропускная способность вырастает до 15 тысяч пассажиров в час.

Особенность местонахождения станции Адлер — стесненное положение между линией моря с одной стороны и городской застройкой и горами — с другой (рис. 2). Современные градостроительные идеи «обтекания станционного пространства» приходят на помощь, и вокзал проектировали как большой конкорс в виде овального корпуса с опорами между путями.

Первый проект нового вокзала, предложенный институтом «Мосгипротранс», совсем не претендовал на привокзальную площадь, расположившись над станционным пространством, и предполагал стило-



Рис. 2. Вид вокзала со стороны моря. Проект по идее архитектора Ю. М. Орлеанского (ОАО «Мосгипротранс»).

Pic. 2. Station view from the sea. Project based on the idea of the architect Yu.M.Orleanskiy (JSC «Mosgiprotrans»).



Рис. 3. Общий вид вокзала. Проект по идее архитектора Ю. М. Орлеанского ОАО «Мосгипротранс».

Pic. 3. General view of the railway station. Project based on the idea of the architect Yu.M.Orleanskiy (JSC «Mosgiprotrans»).

бат на уровне нижнего этажа, который становился бы новой площадью с площадками для разгрузки и загрузки городского и личного транспорта. Предусматривались и места-стоянки автомобилей (рис. 2, 3). Пассажирские помещения шли в проекте от уровня стилобата и выше. Под стилобатовым этажом выполнен не в полном объеме, только в крайних частях, где располагаются служебные помещения. Остальной объем отведен для спуска пассажиров на платформы.

Легкость всей конструкции (рис. 3) придает стеклянное покрытие здания вокзала, предложенного в проекте как зимний сад или как коммерческое пространство для проведения массовых мероприятий: выставок, приема делегаций и пр. Эскизы проекта были разработаны проектно-институт «Национальный градостроительный институт» по идее архитек-



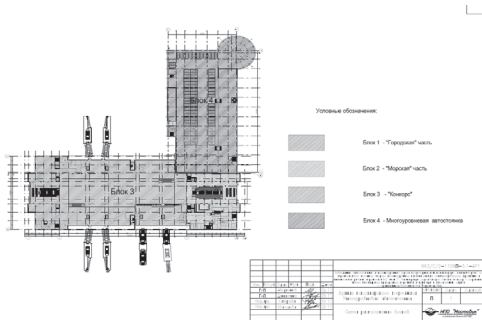


Рис. 4. Планировочное решение построенного вокзала (НПО «Мостовик»).

Pic. 4. Design decision for the built station (SPA «Mostovik»).



Рис. 5. Вид нового вокзала со стороны моря и многоярусной автостоянки.

Pic.5. View of the new railway station from the sea side and multilevel car-parking space.

тора Ю. М. Орлеанского ОАО «Мосгипротранс».

Сотрудники кафедры «Строительные конструкции, здания и сооружения» МИИТ с самого начала с интересом следили за олимпийскими стройками, и ещё три года назад студенту пятого курса А. Н. Логинову были предложены на рассмотрение эскизы, по которым он разработал два альтернативных варианта объемно-планировочного решения здания адлерского вокзала, сохранив его внешний облик. Кроме того, пришлось рассчитать нестандартные конструкции, поскольку расстояние опор между путями не соответствовало модульной системе в строительстве.

В это же время акустическое отделение НИИ строительной физики объявило конкурс дипломных работ на практические решения акустических проблем. И проект Логинова получил приз за оригинальный вариант шумозащиты территории гостиничного комплекса для проекта вокзала в Адлере. На пути прохождения шума от железной дороги он поставил павильоны

для остановок общественного транспорта со стенками выпуклой формы, отражающими шум в обратном направлении. То есть конкурсант перекрыл распространение прямого звука и сфокусировал отраженный.

К сожалению, построенный в Адлере вокзал по проекту НПО «Мостовик» не оставляет впечатления той легкости, даже, можно сказать, изящности, какую имел вариант Мосгипротранса. Но, не исключено, он превосходит неосуществленный проект по другим, более актуальным показателям.

Построенный вокзал представляет собой здание многофункционального назначения, включающего в себя не только функции обслуживания пассажиров, но и другие, сопутствующие выполнению большого комплекса задач. В перечень рабочих помещений входят складские, административные офисы, многоярусная автостоянка, отделения банков и прочее.

Функционально вокзал разбит на три зоны: городская часть — со стороны города и привокзальной площади, конкурс — часть, нависающая над путями, морская часть — со стороны моря и автомобильные многоярусные парковки (рис. 4).

Форма нового вокзала напоминает крыло огромной птицы. В переводе с немецкого слово «адлер» означает «орёл», горный орёл. Вряд ли в этом месте стоит рассматривать слово немецкого происхождения. Но, тем не менее, идея образа здания-крыла была принята к разработке.

Относительно формы здания существует и другая аналогия: здание-волна, выхлестнутая морем на берег. Плавная пологая ее часть переходит в гребень, имеющий отрицательный уклон (рис. 5, 6).

Большие возможности в формировании здания дала облицовка его композитными алюминиевыми панелями, остекление вокзала предполагает задержку инфракрасного и ультрафиолетового излучения, что экономит электроэнергию на кондиционирование. Энергия вырабатывается, кстати, и солнечными коллекторами, расположенными на крыше. Таким образом, новое здание в Адлере отвечает всем задачам «умного вокзала». И ещё, это, пожалуй, единственный в мире вокзал, выйдя из которого, попадаешь на морскую набережную.

С морской стороны к нему примыкают автовокзал и прогулочный парк.

Грандиозность здания вызвала много строительных трудностей как в объемах строительства, так и сроках. Посещая Сочи в марте 2013 года, сотрудники кафедры наблюдали немало проблем.

Тем более приятно сознавать, что этот грандиозный объект был благополучно завершён в положенный срок.

От вокзала Адлера по основной ветке от Сочи идет линия к Олимпийской деревне. И есть две автономные железнодорожные ветки: в аэропорт для аэроэкспресса и на Красную поляну (Альпика-сервис) для экспресса «Ласточка», соединяющие морское побережье с горнолыжным курортом. Появление веток значительно сократило время в пути до объектов и подняло сервисные услуги курорта на современный уровень.

Для существующего аэровокзала была проведена реконструкция и построена новая входящая в здание железнодорожная ветка.

Что касается дороги на Красную поляну, то нельзя не отметить её уникальность. Во-первых, это не одна дорога, а две: железная и автомобильная, идущие параллельно друг другу, что значительно улучшает доступность горнолыжного курорта. Во-вторых, условия строительства обеих дорог были сопряжены с большими трудностями. Учитывая рельеф местности, можно вполне представить, что на стройке оказалось очень мало прямых горизонтальных участков: трассы пришлось вести то в тоннелях, то по мостам, все конструкции которых рассчитывались индивидуально. В-третьих, дороги пролегают по узкому горному ущелью, где протекает бурная горная река Мзымта — и надо было учесть её поведение в разных климатических ситуациях.

Вокзалы на этом направлении выполнены легкими, функциональными и хорошо вписываются в горный ландшафт. По отзывам жителей и гостей Сочи, пользоваться ими удобно и приятно.

Таким образом, трансформация вокзальных комплексов, подготовленных к Сочинской олимпиаде, полностью отвечает одной из стратегических задач российских железных дорог, которая находится в русле общемировой тенденции. Она касается создания крупных интермодальных

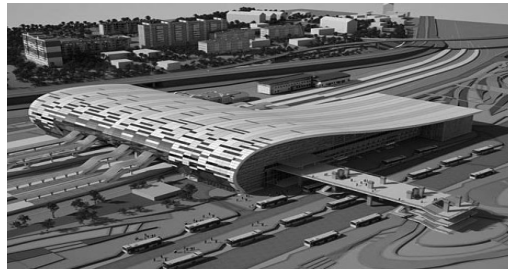


Рис. 6. Общий вид вокзала в Адлере.

Pic. 6. General view of Adler railway station.

пассажирами транспортных узлов — хабов, где пассажир может не только совершить пересадку или оставить на хранение свой багаж, но и получить весь потребный ему спектр услуг.

Современный принцип разделения пассажиропотоков, безопасности и самокупаемости вокзалов творчески подходить к организации их внутреннего пространства, учитывать особенности столь сложного в функциональном отношении комплекса услуг, обсуждать с проектировщиками объемно-планировочные решения ещё на стадии проектирования и корректировать размещение помещений в процессе эксплуатации. Будем надеяться, что построенный в Адлере вокзал достойно выдержит предписанное ему исторически долгое испытание пассажиропотоками.

ЛИТЕРАТУРА

1. Батырев В. М. Вокзалы. — М.: СИ, 1988. — 215 с.
2. Рекомендации по проектированию вокзалов. — М.: ЦНИИП градостроительства, 1997. — 60 с.
3. Отраслевые нормы технологического проектирования железнодорожных вокзалов для пассажирского дальнего следования. — М.: МПС РФ, 1998. — 58 с.
4. Мастаченко В. Н. Методы выбора вариантов проектных решений зданий и сооружений: Учеб. пособие. — М.: МИИТ, 1994. — 52 с.
5. Технический регламент о безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта. Утвержден постановлением правительства РФ от 15.07.2010, № 533. — 26 с.
6. Фёдоров В. С., Левитский В. Е., Молчадский И. С., Александров А. В. Огнестойкость и пожарная опасность строительных конструкций. — М.: АСВ, 2009. — 408 с.
7. Овчинникова Е. А. Биография вокзала// Мир транспорта. — 2012. № 2. — С. 204–210.
8. СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. М.: Госстрой России, 2001 г.
9. СНиП 35-102-2001 Жилая среда с планировочными элементами, доступными инвалидам. М.: Госстрой России, 2001 г.

