

УКД 72

ПРОБЛЕМЫ АРХИТЕКТУРЫ АВТОВОКЗАЛОВ РОССИИ

Мирная А. С.

магистрант,

*Южный Федеральный Университет, Академия архитектуры и искусств
Ростов-на-Дону, Россия*

Шахова И. Е.

доцент, канд. архитектуры,

*Южный Федеральный Университет, Академия архитектуры и искусств
Ростов-на-Дону, Россия*

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы архитектуры современных автовокзалов. На примере нескольких отечественных вокзальных комплексов описывается настоящее состояние данных объектов. Рассматриваются такие аспекты как: расположение вокзалов в городской среде, архитектурный облик зданий и то, как они вписываются в окружающую застройку, а также, объемно-планировочные решения и функциональные составляющие вокзалов. На основе представленного анализа выявлены особенности и ряд существующих проблем функционирования автовокзалов.

Ключевые слова: Автовокзал, транспортные учреждения, автовокзальные комплексы, функциональная концепция, транспортно-пересадочный узел.

PROBLEMS OF ARCHITECTURE OF BUS STATIONS IN RUSSIA

Mirnaya A.S.

undergraduate student

*Southern Federal University, Academy of Architecture and Arts
Rostov-on-Don, Russia*

Shahova I.I.

Associate Professor, Candidate of Architecture

Southern Federal University, Academy of Architecture and Arts

Rostov-on-Don, Russia

Annotation: This article discusses the problems of architecture of modern transport complexes. The existing problems and features of the functioning of bus stations are identified. And also, the problem of the development of transport infrastructure of Russia.

Key words: Bus station, transport facilities, bus complexes, functional concept, transport hub.

Автовокзалы - одни из важнейших транспортных объектов городов России. Исторически сложилось, что размещение подобных объектов приходилось на центральную часть населенного пункта. Однако, в современных условиях роста городов, подобное расположение автовокзальных комплексов не удовлетворяет всемерному обеспечению удобств и комфорта для пассажиров. Загруженность городских магистралей является следствием расположения вокзалов в центральных частях городов. Кроме того, архитектура подобных объектов зачастую не вписывается в сложившуюся застройку¹.

Архитектура зданий, связанных с перевозками населения, морально устарела, вокзалы не обеспечивают необходимым функциональным спектром услуг пассажиров, объемно-планировочные составляющие не удовлетворяют современным эксплуатационным свойствам здания.

¹ А.Л. Гельфонд. – Москва: «Архитектура-С», 2006. – 280 с.: ил.

В настоящее время сохранилось множество автовокзалов, построенных во второй половине 20-го века, которые на данный момент нуждаются в реконструкции и реновации.

Одним из примеров постройки автовокзала 20-го века является Ялтинский Автовокзал 1966 г. арх. Г.В. Чахаев (рис.1).



Рис.1 - Автовокзал в г.Ялте.

Данная постройка представляет собой архитектуру периода советского модернизма. Объект построен в стеснённых условиях горного рельефа и представляет собой синтез архитектуры с природой.

Здание вокзала напоминает вытянутый бетонный цилиндр размерами 7*12*50м, поставлен на несущие поперечные стены первого этажа. Фасады со сплошным остеклением отражают окружающую природу и «растворяют» здание. Боковые фасады облицованы диоритовым щебнем, что создает противоположное впечатление излишней прочности и монолитности строения. Вокзал располагается на участке с большим перепадом высот рельефа, этажность составляет 3 этажа с одной стороны и 4 этажа, с другой стороны².

Первый этаж – с массивным лбом навеса, длинный, просторный и самый яркий по освещению, является продолжением наружного

² Архитектура Сочи. – 2012. URL: <https://arch-sochi.ru>

пространства, под ним располагается привокзальная площадь, которая перекрыла зданием и служит навесом. Для усиления единства архитектуры с природой, по замыслу архитектора, на первом этаже уложен крупный диоритовый «дикарь», красивый необработанный камень. Здесь же располагаются камера хранения и несколько кафе, на втором этаже находится автобусные кассы, диспетчера и справочное бюро. Третий этаж занимает административная часть, а на четвертом располагается небольшая гостиница.

Рассматривая данный объект можно отметить проблему транспортного обслуживания автовокзала, поскольку он располагается в центральной части города.

Другой значимый автовокзал был построен в 1967 г. в г.Сочи (рис.2).



Рис.2 - Автовокзал в г.Сочи.

Проект автовокзала стал по-настоящему новаторским. Главный акцент - волнообразная белоснежная крыша, опирающаяся на колонны. Фасады выполнены из стекла, что создает ощущение невесомости здания.

Благодаря своей волнообразной кровле автовокзал удачно вписывается в комплекс привокзальной площади, сохраняя при этом второстепенное положение по отношению к железнодорожному вокзалу как к архитектурной

доминанте. Вокзал располагается вблизи железнодорожного и морского вокзалов, образуя транспортно-пересадочный узел.

В 2014 г. была проведена реконструкция вокзал в связи с проведением XXII Олимпийских игр. На данный момент, общая площадь застройки составляет 1607 кв.м, в здании располагаются три этажа на которых находятся кассы, камеры хранения, залы ожидания, кафе и административная часть, а также в ходе реконструкции внедрены дополнительные функции, направленные на комфортное времяпрепровождение пассажиров в здании.

К сожалению, в настоящее время, вокзал приобретает все более коммерческую направленность. В связи с активной эксплуатацией здания, фасад стал использоваться для растяжки баннеров и рекламных вывесок, что значительно «загрязняет» архитектуру здания. Существуют несколько проектов по глобальной реконструкции с целью увеличения полезной площади объекта, что может кардинально изменить основной посыл и внешний образ здания (рис.3).

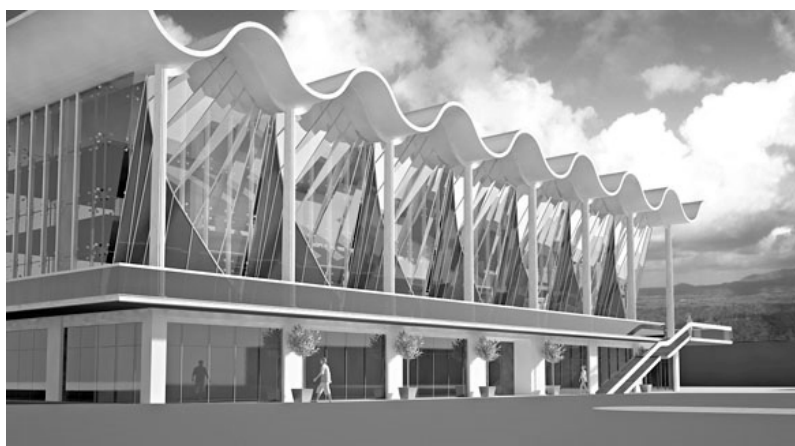


Рис.3 - Проект реконструкции автовокзала в г.Сочи.

Рассмотрим еще один пример реконструкции автовокзала. Щелковский автовокзал был построен в 1971 г. на пересечении Щелковского шоссе с Уральской улицей в г.Москве. Вокзал имел нагрузку 25 тыс. пассажиров, 1000 автобусов и 24 маршрута ежедневно. Старое здание не выдерживало таких нагрузок и в 2017 г. было закрыто на реконструкцию.

Новый проект данного автовокзала включает в себя полную реконструкцию с увеличением площади застройки и ее этажности (рис.5).



Рис.5 - Проект реконструкции Щелковского автовокзала

Новый многофункциональный комплекс, в который интегрирован автовокзал, принимает до 15 тыс. пассажиров в сутки. Здание площадью около 137 тыс. кв.м имеет пять подземных этажей, шесть наземных и один технический. Новый комплекс сохраняет свои прежние функции и при этом увеличивает свои пропускные способности, а также расширяет свои обслуживающие функции. Подземные этажи отведены под техническое обслуживание, мойки, проектом предусмотрена парковка на 957 машиномест и гостиница для водителей. На первом этаже располагается обслуживающие помещения: кассы, залы ожидания, камеры хранения. Второй, третий и четвертый этажи комплекса отведены под торговые помещения. На пятом этаже располагается развлекательная зона с кинотеатром на 500 мест, кафе и рестораном. Шестой этаж располагает комнатами отдыха, залами ожидания и выходами на посадку. Выходить в зону посадки на рейсы пассажиры будут по обособленным путям, что позволит не смешивать людские потоки заходящих в здание вокзала и выходящих из него уже на посадку. Кроме того, весь комплекс оборудован таким образом, что является доступным для маломобильных граждан. Архитектурная составляющая автовокзала является

еще одной особенностью данного комплекса: фасады здания и его обтекаемые формы образно напоминают стеклянный корабль.

Особенность проекта реконструкции данного автовокзала: включение новых функциональных составляющих, увеличение пассажирооборота, образуя тем самым многофункциональный комплекс на основе автовокзала.

Примером решения нового автовокзала является автовокзал в г.Екатеринбурге. Место проектирования - окраина города, территория, ранее используемая под промышленные объекты. Общая площадь здания составит 300 тыс. кв.м. Автовокзал планируется преобразовать в транспортно-пересадочный узел (ТПУ). Предусмотрено размещение остановок общественного транспорта: городской электрички, метро, автобусов, троллейбусов. Помимо этого, предполагается организация 5,6 тыс. парковочных мест (рис.6).

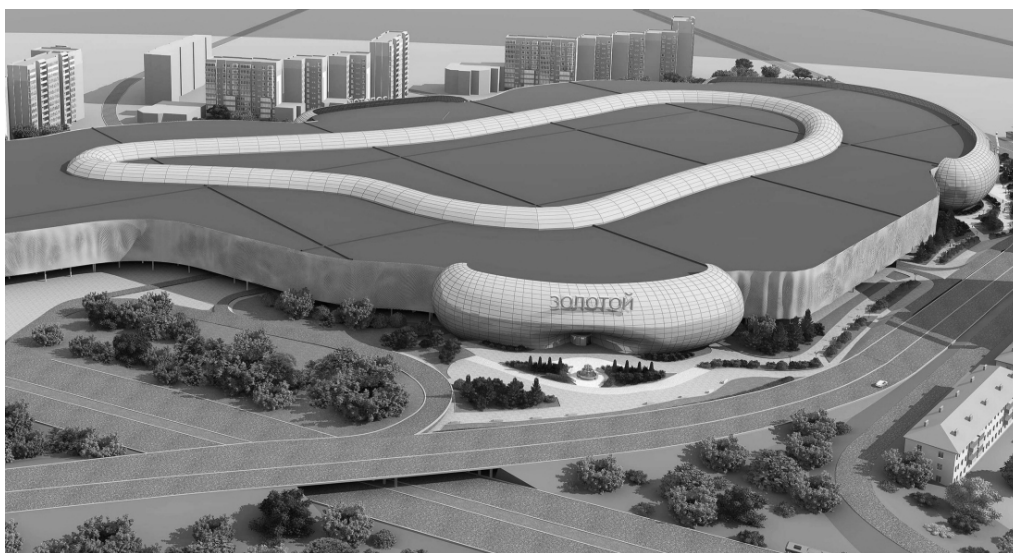


Рис.6 - Проект автовокзала в г.Екатеринбурге

Здание ТПУ планируется сделать трехэтажным. На первом уровне будут находиться зоны разгрузки для торговых помещений, объекты инженерной инфраструктуры, а также автобусные платформы. На втором этаже: залы ожидания, кассы, магазины и объекты сферы услуг, третий этаж отводится под торговлю. Фасад здания предполагается сделать выпуклым по

всему периметру, с округлыми формами, очертания вокзала также будут иметь плавные формы.³

Основная концепция ТПУ объединить автовокзал с крупным торговым центром, а также подвести остановки иных транспортных средств, таких как метро и трамваи.

Таким образом, рассматривая опыт строительства отечественных автовокзалов можно сделать вывод, что существующие здания в большинстве своем построены в середине двадцатого века. В настоящее время данные объекты не справляются с повышенными потоками пассажиров, а планировочные решения не способствуют комфортному размещению посетителей. Архитектурные решения автовокзалов морально устарели и растущие потребности пассажиров не могут быть реализованы в существующих объектах.

Кроме того, сложившееся расположение автовокзалов в центральных частях городов так же отрицательно отражается на транспортной ситуации города в целом. Перенос автовокзалов на периферии населённых пунктов является современной актуальной градостроительной моделью расположения транспортных объектов.

Современные вокзалы - это объекты транспортной инфраструктуры, включающие в себя размещённый на специально отведённой, правильно подобранной территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении перевозок пассажиров и багажа, а также оказания прочих услуг и дополнительного обслуживания. Современные автовокзалы могут включать в себя торговые

³ Луткова О. Никто не видит в этом проекте сиюминутной выгоды // Знак. – 2017. URL: <https://www.znak.com>

центры, гостиницы и офисы, и становиться местами притяжения не только пассажиров, но и жителей города.⁴

Зачастую современные автовокзалы являются составляющими транспортно-пересадочных узлов, и данная тенденция должна иметь развитие.

В современном обществе актуальным становится внедрение новых функций и образование мультифункциональных комплексов, которые сами по себе служат значимыми объектами города и в большинстве своем являются центрами притяжения. Так же актуальным является использование новейших технологий и материалов, что позволяет создавать ультрасовременные объект.

Однако, существующие здания постройки середины 20-го века, являющиеся примером советского модернизма, могут быть использованы в других сферах обслуживания. Не изменяя внешний облик здания можно изменить функцию, тем самым решая некие градостроительные проблемы. Существующие здания автовокзалов интересны и могут быть сохранены в первозданном виде, не теряя при этом стилистические особенности.

Необходимо развивать транспортные объекты, добавляя современные функции и внедряя новые виды транспорта. Разработка новых объектов и сохранение существующих позволит улучшить сферу обслуживания и решить транспортные проблемы городов.

⁴ Серебров Б.Ф. Формирование архитектуры автовокзальных комплексов в России: автореферат дис. ... кандидата архитектуры: 18.00.02. – Новосибирск, 2003. – 26 с.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гельфонд А.Л. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений: учеб. Пособие / А.Л. Гельфонд. – М.: «Архитектура-С», 2006. – 280 с.: ил.
2. Захарова Н. Сочинский автовокзал: мечты о чем-то большем // Архитектура Сочи. – 2012. URL: <https://arch-sochi.ru>
3. Серебров Б.Ф. Формирование архитектуры автовокзальных комплексов в России: автореферат дис. ... кандидата архитектуры: 18.00.02. – Новосибирск, 2003. – 26 с.
4. Луткова О. Никто не видит в этом проекте сиюминутной выгоды // Знак. – 2017. URL: <https://www.znak.com>

Оригинальность 93%