

УДК 725.31 (477.74)

Аспирантка **Джиовани В.Н.**

Научный руководитель: д-р арх., проф. **Уренев В.П.**

Кафедра архитектуры зданий и сооружений

Одесская Государственная Академия Строительства и Архитектуры

ЭВОЛЮЦИЯ РАЗВИТИЯ АРХИТЕКТУРНО – ПЛАНИРОВОЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОДЕССКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА

Аннотация. В статье рассматривается эволюция архитектурно-планировочной организации Одесского железнодорожного вокзала, а так же перспектива его дальнейшего развития с учетом современных требований организационных и технологических процессов.

Ключевые слова: железнодорожный вокзал, архитектурно-планировочная организация, транспортная инфраструктура, многоуровневые коммуникации, дебаркадер, вокзал, городская среда, пассажиропоток, классификация.

Одесский железнодорожный вокзал – основные ворота южной столицы нашего государства. Именно через них в Одессу заезжает около 60 пассажирских поездов в день. Железнодорожный вокзал связывает наш город со всеми районами области, а также различными регионами страны, странами СНГ и с некоторыми странами Европы. Таким образом, вокзал ежедневно принимает десятки поездов пригородного, местного и дальнего следования. Прослеживая историю возникновения и развития этого важнейшего транспортного узла города Одессы, мы сможем установить основные этапы его развития.

В период 1820 – 1861 гг. Одесса становится крупным городом международного уровня, чем способствует активно процветающая торговля, как следствие экономический рост данного региона. Режим беспошлинной торговли иностранными товарами введение Порто-франко [3] привело к тому, что возникла необходимость в появлении крупной железнодорожной станции, которая значительно бы облегчила ввоз и вывоз пассажиров и товаров.

Граф М.С. Воронцов, будучи на посту генерал-губернатора Одессы планировал провести железную дорогу, однако при его жизни этот проект остался только на уровне замысла[1]. Несколько позже, а именно в 1863 году, уже в Петербурге было принято решение о строительстве железной дороги из Одессы в Балту, которая должна была соединить город с другими регионами Российской империи. Начали строительство с путевых сооружений в районе Конной площади, (сегодня это станция Одесса - Товарная), затем приступили к строительству непосредственно вокзала, депо для локомотивов и мастерских. В

конце 1864 года железнодорожные рельсы продлили до города Харькова, шли они через Кременчуг. В 1867 году заложили новые пути, проложенные через Пересыпь к соляному промыслу Новосельского. Пока железнодорожный вокзал строился и не мог выполнять своих функций, пассажиров из города до станции «Товарная» доставляли специализированным поездом, похожим на паровой трамвай. [5]

К концу 19 века имеющийся в наличии вокзал перестал удовлетворять требования быстрорастущего города и было принято решение создать целый вокзальный комплекс. После непосредственного приказа императора Александра II, был разработан проект, согласно которому вокзал должен был располагаться на старой границе Порто-Франко и заканчиваться у Итальянской (сейчас Пушкинской) улицы. Первый Одесский вокзал был построен в 1880 г. с помощью общества юго-западных железных дорог. Строили его по проекту петербургского архитектора В.А. Шретера, под руководством архитектора А.И. Бернадаццы. [6]

Здание самого вокзала было выстроено в форме буквы «П». Пассажиры первого и второго класса входили со стороны Пушкинской улицы. Пассажиры третьего класса пользовались отдельным входом со стороны Сенной площади. Со стороны площади фасад был украшен тремя арками в обрамлении колонн дорического стиля. В проекте был предусмотрен еще остекленный навес над перронами, предназначенный для защиты от дождя, и отдельный павильон для семьи царя, но по ряду причин их строить не стали.[7] Стоит еще отметить, что построенный в 1880 году Одесский вокзал относился к так называемым тупиковым вокзалам. Они преимущественно имеют прямоугольную форму, либо форму буквы «П» и характеризуются тем, что дальше этих вокзалов железнодорожные пути не идут, для Одессы это особенно характерно, так как дальше по следованию рельс расположено море. Помимо прочего, тупиковый тип вокзалов очень удобен, если сам вокзал глубоко вдается в тело города [2]. Во время Второй мировой войны, а именно в 1944 году изначальное здание вокзала было уничтожено немецкими оккупантами.

Архитектор Л.М. Чуприн создал новый проект вокзала, который и был осуществлен с ноября 1950г. по июль 1952г. Вокзал построили очень быстро – в максимально сжатые сроки, благодаря тому, что многие горожане участвовали в этой стройке. Новое здание вокзала во многом повторяло предыдущий вариант, за исключением некоторых моментов. Так оно было слегка сдвинуто в южном направлении, что позволило значительно расширить привокзальную площадь.[8] Также, изменения претерпела и форма самого здания вокзала.

Если первое здание было построено в форме буквы «П» и его короткая часть с главным входом была обращена на привокзальную площадь, то новое здание



Рис. 1. Одесский железнодорожный вокзал. 1880 - 1944 гг. Арх. В.А. Шретер



Рис. 2. Одесский железнодорожный вокзал. 1952 – по настоящее время.

Арх. Л.М. Чуприн

уже имело Г-образную форму. Старое здание было двухэтажным и построено в неоклассическом стиле (Рис.1), тогда как новое обзавелось третьим, а также цокольным этажами и было выполнено уже в помпезно-сталинском стиле. (Рис.2) Надо отметить, что с тех пор внешний вид вокзала коренного преобразования не претерпевал и остался практически таким же до наших дней.

Обновленный Одесский вокзал был введен в эксплуатацию 12 июля 1952 года и успешно функционирует до сих пор. За прошедшие с тех пор годы вокзал неоднократно обновлялся и модернизировался. Так в 1963-1973 гг. была сформирована централизация стрелок и сигналов, а также все железнодорожные пути были полностью переведены на электрическую тягу.

В 1983 году переоборудовали технический парк, а все билетные кассы вокзала снабдили специальными автоматическими терминалами АСУ "Экспресс", которые облегчали процедуру приобретения билетов. [6]

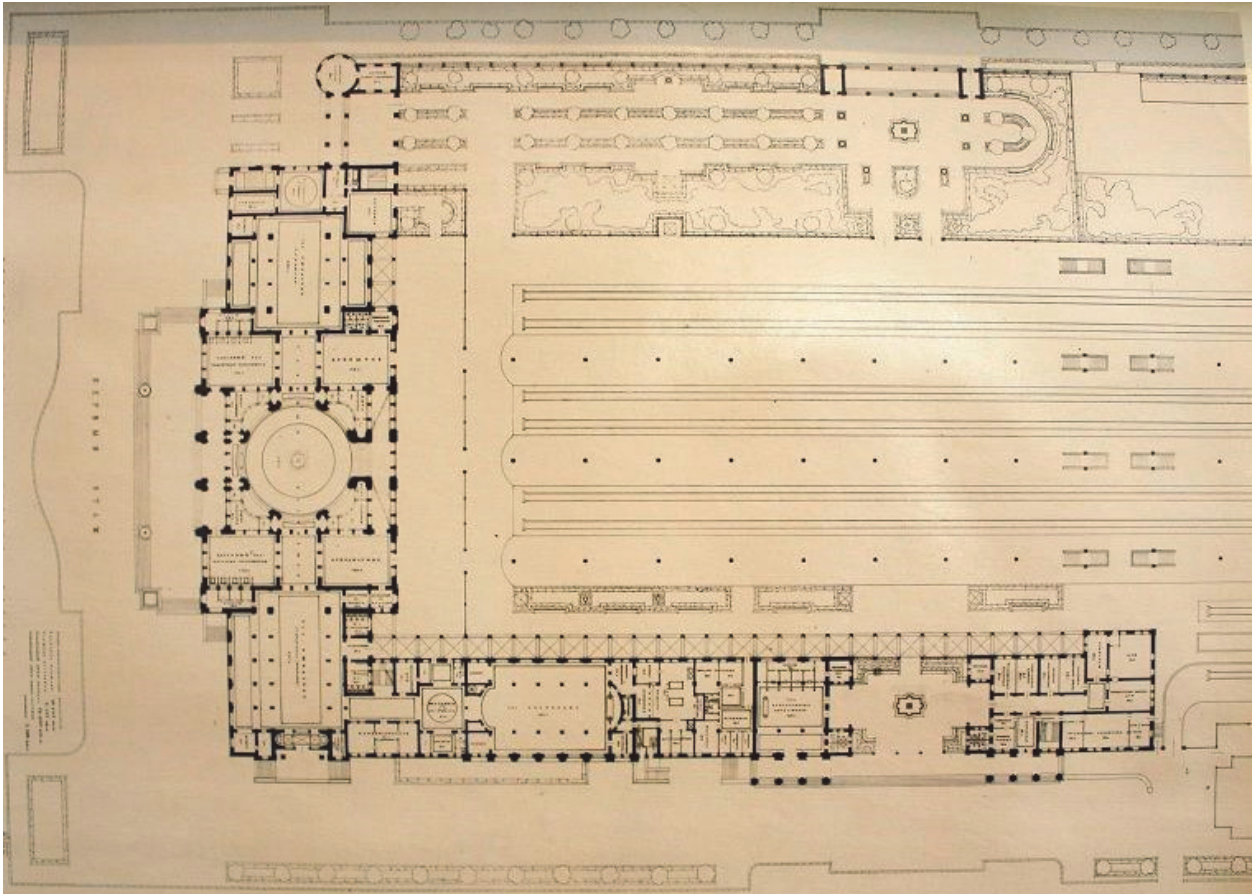


Рис.3. Проект железнодорожного вокзала Одессы. План 1-го этажа.

Арх. Л.М. Чуприн

Дальнейшее развитие технологий и изменения в социально - экономической сфере приводят к эволюции вокзальных комплексов. Одесский железнодорожный вокзал является ярким примером того, как со временем меняется этажность, форма, площадь, оформление подобных комплексов, количество их путей и перронов. Однако, на данный момент существующий вокзал уже не удовлетворяет современным требованиям к строениям подобного типа, что влечет за собой необходимость переосмысления многих аспектов архитектурно-планировочной организации данного железнодорожно-вокзального комплекса. Так сегодня на привокзальной площади уже ощущается нехватка мест для парковки, и большой проблемой является неудобный подъезд к ним. Тогда как в мире уже давно существует и успешно применяется практика использования подземного пространства для инженерных сетей и перронов, что освобождает надземное пространство вокзала для городских транспортных коммуникаций. Еще один минус в отсутствии дебаркадеров (навесов) над перронами, которые защищают пассажиров от дождя и палящего солнца (Рис.5). Кроме того, много недоработок с внутренним наполнением помещений вокзала. Залы ожидания практически пусты из-за отсутствия развитой развлекательной сферы услуг. Отсутствуют детская игровая зона и детское кафе. Имеющиеся в наличии четыре кафе быстрого питания не соответствуют современным требованиям потребителя. Киоски и торговые точки, расположенные на территории вокзала не систематизированы и расположены хаотично. Существенным недостатком Одесского вокзала является плохо развитая сфера услуг (торговый, развлекательный и деловой аспекты), однако площадь помещений вокзала предоставляет большое пространство для разрешения всех вышеперечисленных проблем. К вокзалу стремятся размещаться автостанции, маршрутные автобусы пригородного направления, которые вполне могли бы входить в вокзальный комплекс.

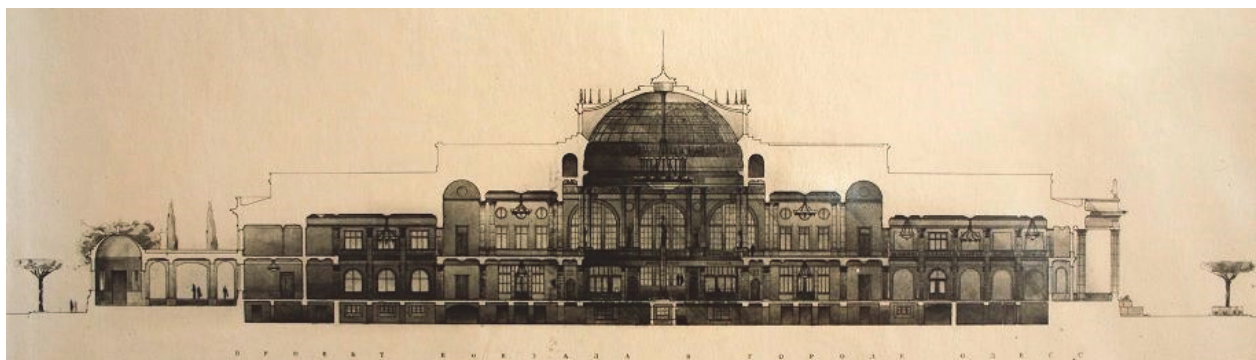


Рис.4. Проект железнодорожного вокзала Одессы. Разрез 1-1.

Арх. Л.М. Чуприн



Рис.5.Одесский железнодорожный вокзал. 1952 – по настоящее время.

Арх. Л.М. Чуприн

Достоинствами Одесского вокзала являются месторасположения и сама форма постройки. Благодаря тому, что вокзал расположен в центре города, его легко найти даже приедем, а само здание тупикового типа обеспечивает пассажирам легкий доступ к перронам. В связи с этим, транспортная функция вокзала осуществляется в полной мере. Среднесуточный пассажиропоток (общий) составляет 22220 чел., из них пригородные перевозки составляют 15290 чел., а дальнего сообщения – 6930 чел. Так же можно отметить, что в 2015 году пассажиропоток увеличился на 8% в сравнении с аналогичным периодом 2014 года, при этом количество поездов уменьшилось на 404 рейса за 9 месяцев 2015 года, по отчетным данным сотрудников одесской железнодорожного вокзала». [10]

В разработанном и утвержденном новом генеральном плане города Одессы, предусматривается строительство еще одного пассажирского вокзала в районе ст. Одесса-Застава-3. Причина такого решения стала основная проблема в организации пассажирских перевозок дальнего сообщения и несоответствие современным условиям существующей пассажирской техничной станции Одесса – Малая. А так же в связи с ростом транспортных и пассажирских потоков, что прибывают к существующему железнодорожному вокзалу Одесса – Главная, который находится в центральной исторически сложной части города, возникла проблема высокой концентрации транспортных средств в

этой зоне. Для решения этой проблемы проект генерального плана предусматривает в конце рассчитанного срока, на который запроектированный новый генеральный план (2031 г.), заглубления существующих железнодорожных путей станции Одесса – Главная и перронного парка в подземное пространство, тем самым освободить надземное пространство в центральной части города. [11]

Размещения нового железнодорожного вокзала в районе Застава-3 предусматривает существующие удобные связи в направлении Овидиополя, Колосовки, Шепетовки, так же предусмотрено создание мощного пересадочного узла в связке со станцией метрополитена, трамвайным депо и новым автовокзалом. Таким образом, новый вокзал должен отвечать современным требованиям архитектурно-планировочной организации, необходимой пропускной способностью и качественно развитой инфраструктурой, учитывающей дальнейшее развитие транспортных потоков. Этим требованиям должен отвечать вокзальный комплекс, как новое направление типологии данного профиля.

Вокзальный комплекс должен обеспечивать расширенную сферу услуг, предоставляемую пассажирам, такие как гостиница, система общественного питания, розничная торговля, иметь деловую и развлекательную функцию, с обеспечением транспортной доступности. Появление такого вокзального комплекса будет способствовать развитию данного района, обеспечивающую его качественную застройку современной архитектурой.

Література

1. Архив князя Воронцова. Тт. 1(40. М., 1870(1895; Роспись сорокам книгам Архива князя Воронцова с азбучным указателем личных имен. – М., 1897.
2. Васильев, Е.В. Архитектура железнодорожных вокзалов [Текст] / Е.В. Васильев, Н. Щетинин. — Москва: Стройиздат, 1967. – 210 с., С.38 – 39.
3. Третьяк А.И. Система порто-франко в Одессе // Одесский альманах. Дерибасовская – Ришельевская. -№23.-Одесса, 2005. – С. 6-14.
4. Третьяк А.И. От основания. Исторические очерки.- Одесса, 2008. – 188с.: ил.- ISBN 978-966-344-270-9
5. Одесские достопримечательности. Железнодорожный вокзал (станция «Одесса-Главная») [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.odessaguide.net/sights_railroadstation.ru.html
6. История железнодорожного вокзала Одессы [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.vokzal-odessa.com/vokzal_history.htm
7. Железнодорожный вокзал Одесса, история [Электронный ресурс]: Одесса Live – Режим доступа: <http://live.od.ua/history/14/>

8. Хронология строительства Одесского жд вокзала [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.vokzal-odessa.com/railway_history.htm
9. И. Карев. Вокзал города героя. Журнал «Огонек» №31 июль 1952, Издательство «Правда» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://yangur.livejournal.com/261664.html>
10. Одесский вокзал увеличивает платформы из-за наплыва туристов [Электронный ресурс]: Тезис od.ua – Режим доступа: <http://www.thesis.od.ua/odesskij-vokzal-uvelichit-platformy-iz-za-naplyva-turistov/>
11. Генеральный план города Одессы. Пояснительная записка. Том V. Книга 1 [Электронный ресурс]: Официальный сайт города Одессы – Режим доступа: <http://omr.gov.ua/ru/essential/50537>

Анотація. У статті розглядається еволюція архітектурно-планувальної організації Одеського залізничного вокзалу, а так само перспектива його подальшого розвитку з урахуванням сучасних вимог організаційних і технологічних процесів.

Ключові слова: залізничний вокзал, архітектурно-планувальна організація, транспортна інфраструктура, багаторівневі комунікації, дебаркадер, вокзал, міське середовище, пасажиропотік, класифікація.

Abstract. The article describes the evolution of the architectural and planning organisation of the Odessa Railway Station, as well as the prospect of its further development in a modern organisational and technological process.

Key words: train station, architectural and planning organisation, transport infrastructure, multi-level communication, landing stage, station, urban environment, passenger traffic classification.