

УДК – 725.34

Аспірант **Дикун Ж. Є.**

архітектор ЗАТ «ТРАНСПРОЕКТ

Науковий керівник: канд. арх., доц. **Зиміна С. Б.**Кафедра основ архітектури і архітектурного проектування  
Київський національний університет будівництва і архітектури

## **ПРИЙОМИ РЕКОНСТРУКЦІЇ МОРСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ТЕРМІНАЛІВ (НА ПРИКЛАДІ ТРЬОХ ОСНОВНИХ МОРВОКЗАЛІВ УКРАЇНИ)**

**Анотація.** У статті розглядається сучасний стан трьох основних морських пасажирських терміналів України. В історичному зрізі досліджується їх поступова реконструкція та перспективні напрями подальшого розвитку. Зазначені основні прийоми реконструкції МПТ.

**Ключові слова:** реконструкція, морські пасажирські термінали, порти України, основні прийоми реконструкції

Досить ґрунтовно і ретельно опрацьовані теоретичні питання будівництва вокзалів, у тому числі і морських, у монографіях, статтях та працях таких вітчизняних авторів, як Анжеліні Г. М., Батирев В. М., Голубев Г. Є., Гольденберг Ю. А., Модоров А. Ф., Дахно В. П., Тер-Восканяк О. Ш., Явейн І. Г., Явейн М. Г. Але поза тим сучасні тенденції підвищення рівня комфорту та обслуговування, насичення МПТ різноманітними функціями відкривають нову сторінку розвитку сучасних морських пасажирських терміналів. Говорячи про морські пасажирські термінали України частіше йдеться саме про реконструкцію, ніж про нове будівництво. Оскільки в більшості випадків вони розміщуються на території морських торговельних портів вже в жорсткій системі, що обумовлена існуючою інфраструктурою, містобудівним контекстом та гідротехнічними спорудами, будівництво яких вимагає значних капітальних та матеріальних вкладень.

Реконструкція об'єктів капітального будівництва — це зміна параметрів об'єкту будівництва та його частин (висоти, кількості поверхів,

площі, об'єму), у тому числі надбудова, перебудова, розширення, а також заміна або відновлення його несучих будівельних конструкцій (див. рис. 1). Утім, реконструкція потрібна не тільки для зміни архітектурного вигляду. Слово «реконструкція» можна перекласти буквально як «створення наново». Іншими словами реконструкція – це проведення будівельних робіт з метою зміни існуючих техніко-економічних показників та



Рис. 1. Основні прийоми реконструкції МПТ.

підвищення ефективності використання об'єкту, його реорганізація (поліпшення існуючого планування, зміни габаритів і технічних показників), переобладнання простору для нових технологічних процесів, будівництво та реконструкція інженерних систем і комунікацій.

Іноді реконструкція потрібна і для збереження історичного архітектурного вигляду. Цей різновид реконструкції став останнім часом досить популярним. Існує два шляхи: один, при якому частково або повністю зберігається фасад, а внутрішні конструкції та простір істотно змінюють-

ся; та інший, коли зовнішній антураж будинку зазнає істотні метаморфози при збереженні існуючого історичного контексту. Ці тенденції збереження історичного середовища та архітектурної однорідності є актуальними і для вітчизняних морських терміналів, що переважно знаходяться в безпосередній близькості з історичними центрами міст та вимагають більш ґрунтовного містобудівного аналізу та відповідального відношення до історичної спадщини.

Реконструкція дозволяє надати більш сучасного звучання зовнішності архітектурних пам'яток, урізноманітнити зовнішній вигляд типових будівель другої половини ХХ століття, повністю переобладнати інженерні комунікації, призвести перепрофілювання призначення будівлі та споруди.

Одним з найяскравіших прикладів вітчизняного досвіду реконструкції морських пасажирських терміналів є місто Одеса. **Одеський морський вокзал** будувався на Новому молу ще в 1968 році за проектом двох одеситів, архітекторів Головіна і Кремлякова. За цим проектом вантажні та пасажирські операції були повністю розділені по вертикалі. Весь перший



Рис. 2. Морський вокзал, м. Одеса: а) проект 1968 року, арх. Головін, Кремляков; б) морвокзал після реконструкції 90-х років (існуючий стан); в) проект лауреат ХХІІ міжнародного конкурсу дипломних проектів архітектурних вузів, футуристична концепція Одеського морвокзалу, автор Валерія Миндаль

поверх був відведений під вантажні склади та обслуговувався не тільки автомобільним, а й залізничним транспортом по спеціально підведеним залізничними коліями. Перекриття складів утворювало простору платформу-подіум, на якій і розмістилась будівля морського вокзалу. Об'єм будівлі складав 34 тис. куб. м. Він складався з трьохсвітного вестибюля, просторово об'єднаного з операційним залом, до якого примикає ресторан, кафе та інші обслуговуючі приміщення. Посадка пасажирів на судна відбувалася з рівня пасажирської платформи по пересувним трапам довжиною 18 метрів без спуску на рівень вантажної набережної. У 90-х роках з метою збільшення корисних площ та покращення функціонально – технологічних властивостей вокзал зазнав істотних планувальних змін. Вантажні операції були майже повністю виключені. У рівні платформи-подіуму замість складів влаштовано операційні приміщення митниці, паспортного контролю, багажне відділення, зал очікування та магазини безмитного продажу. Щоб просторово поєднати вестибюль з операційними приміщеннями рівнем нижче, було частково розібрана підлога першого поверху та влаштовано просторий атриум зі сходами та ескалаторами. Посадка пасажирів тепер відбувається з рівня колишньої вантажної набережної. Рух автомобілів на морвокзалі було закрито, а до мосту додали з'їзди на стоянку, тим самим зберігаючи режимність об'єкту. У 2001 році поряд з будівлею Морського вокзалу виріс багатоповерховий 4-х зірковий готель «Одеса». Сьогодні, після значних змін, Одеський морський порт – серце сучасного мегаполісу. Тут приймають міжнародні круїзні лайнери найбільших розмірів, знаходиться чи не найбільша виставочна площа в місті, музей, декілька ресторанів, арт-галерея, яхт-клуб і навіть церква Святого Миколи Чудотворця.

**Ялтинський морський вокзал.** Будівля морського терміналу в Ялті отримала свій теперішній вигляд переважно в результаті післявоєнної відбудови, виконаної за кресленнями ЧерноморНДІпроекта в 1956 року. Будівля двоповерхова з цокольним поверхом. За час існування планування більшості приміщень зазнало ряд змін, останніми з яких були планувальні зміни приміщень ресторанної частини на другому поверсі. У будівлі власне морського вокзалу розташовані: пасажирський зал, каси, довідкове бюро, поштове відділення, службові та допоміжні приміщення, ресторан. До першого поверху морського вокзалу примикає касовий зал, у даний час за прямим призначенням не використовується.

До основної частини в 1967 році була прибудована двоповерхова, Г-подібна у плані будівля КПП з підвалом та баштовою частиною на чотири поверхи. У будівлі розміщуються приміщення пункту пропуску через державний кордон, службові приміщення прикордонної служби та митниці, клас ЦО, побутові приміщення, комори, архів, приміщення СЕС, СКО та ін. У чотириповерховому об'ємі знаходяться приміщення диспетчерської, радіостанція, ЦПР, кімната вахтового капітана. У даний час будівля не має чіткого зонування. Призначення приміщень змінювалося і нині розміщення служб у будівлі вимагає серйозного коригування, оскільки дуже часто воно заважає нормальній роботі й дотриманню режимності певних приміщень. Ряд приміщень, призначених для митного огляду та паспортного контролю пасажирів міжнародних ліній, розташовані на першому і частково на другому поверсі будівлі КПП. Наявні приміщення лише частково забезпечують технологічні потреби пасажирського терміналу, оскільки існуюча планування і площі не дозволяють оформити пасажирів переважної більшості судів, що прибувають, протягом години, як це прийнято в міжнародній практиці. Комфортабельність зазначених вище технологічних приміщень далека від рівня сучасних вимог. Тривалість і умови оформлення пасажирів у даний час значно знижують привабливість Ялти, особливо для звиклих до високого рівня комфорту, забезпечених туристів із західноєвропейських країн і США.

Старт масштабних робіт з модернізації Ялтинського морського торгового порту намічений на початок 2014 року. Головна мета — полегшити швартування величезних туристичних лайнерів, довжина яких часом досягає 300 метрів. Максимальний розмір судна, яке приймали в порту, становив 294 метри. Ялтинська пристань трохи вигнута, її умовно можна поділити на дві частини, одна довжиною 256 метрів, інша 175 метрів. Планується вирівняти цей вигин, таким чином, отримати один довгий причал, до якого зможуть швартуватися гіганти довжиною більше 320 метрів або ж одразу чотири двохсотметрові. На другому етапі реконструкції Ялтинського порту передбачається комплексне будівництво сучасної яхтової марини міжнародного класу, за попередньою інформацією її планують побудувати в районі Масандри. Вона включатиме створення повної інфраструктури: яхтові причали, елінги, готелі, ресторани, кафе, зони відпочинку та розваг, торговий центр, всі види забезпечення і ремонту

яхт. Крім випрямлення пристані, фахівці планують поглибити акваторію порту і провести укріплювальні роботи, планують провести капремонт причалів. Буде реконструйовано і сам морвокзал.

У результаті аналізу існуючої ситуації та з метою збереження історичної спадщини студентами КНУБіА було запропоновано інший варіант реконструкції Ялтинського морського пасажирського терміналу. У рамках дипломного проекту була поставлена задача збереження існуючої будівлі морського вокзалу та створення достатніх площ, необхідних умов



Рис. 3. Морський вокзал, м. Ялта: а) проект 1930-х років; б) морвокзал за проектом ЧерноморНДІпроект 1956 року після прибудови у 1967 році будівлі КПП (існуючий стан); в) концепція розвитку морвокзалу з сучасною мариною для яхт, бюро архітектури і дизайну Гейко



Рис. 4. Дипломний проект реконструкції Ялтинського морського пасажирського терміналу, автор студентка КНУБіА Олена Сандул, керівник доц., С. Б. Зиміна

для забезпечення технологічної можливості повноцінного обслуговування та пропуску через держкордон пасажирів судна міжнародних ліній на 1600 пас. або двох суден (у тому числі на прийом та відправлення) пасажиромісткістю відповідно 1100 та 500 пас. Завданням на містобудівному рівні було функціональне об'єднання території МПТ з суспільною зоною набережної міста, створюючи тим самим єдиний громадський простір. Зменшення негативних впливів від діяльності МПТ передбачено за рахунок використання, так званих, «зелених технологій» та створення на даху терміналу парку, що також забезпечить додаткові площі для рекреації та прогулянок пасажирів та мешканців міста. Функціональне наповнення терміналу доповнилось рестораном та готелем, що умовно виділені окремим об'ємом. Весь ансамбль пов'язаний загальною ідеєю створенням «парку на даху», що є продовженням променадної частини набережної. В організації внутрішнього простору були використані принципи побудови «комунікативного простору», що забезпечує швидке орієнтування та зручне знаходження користувачів терміналу.

**Морський вокзал Севастопольського порту** розміщений у центрі міста поряд з площею Нахімова і має два обладнаних пасажирських причали довжиною 200 та 135 м, здатністю приймати пасажирські лайнери з осадкою 8,64 та 4,1 метри відповідно. Сам морвокзал представляє собою двоповерхову будівлю: з касовим залом, операційними приміщеннями митниці, паспортного контролю та СЕС – на першому поверсі; та залами очікування та рестораном – на другому. До основної частини прибудований трьохповерховий об'єм, де розмістились багажне відділення, медпункт та приміщення супутніх служб порту. Але інфраструктура порту та матеріальна база морально та фізично застаріли і не відповідають сучасним вимогам до споруд морського транспорту за рівнем комфорту та обслуговування пасажирів. Все це значною мірою стримує розвиток морського туризму в регіоні. На інвест-форумі влітку 2011 року Севастопольський морський торговий порт представив проект реконструкції морського вокзалу. За яким існуючий вокзал доповнювався ресторанно-готельним комплексом. Порт отримувач сучасний пасажирський термінал, що відповідає всім вимогам прийому круїзних суден, а інвестор – готель і ресторан в історичному центрі міста.

Варіант реконструкції зі збереженням існуючої споруди морвокзалу запропоновано в рамках дипломного проекту студентами КНУБіА.

Складчаста структура накладається на існуючу будівлю і розкривається у бік акваторії, утворюючи мегаструктуру, що повинна підкреслити зміст споруди, як «морських воріт» міста. Перепад висоти між рівнем причалів та привокзальної площі вдало використано для влаштування однорівневого підземного паркінгу з експлуатуємою кривлею у вигляді «скверу». Існуючий морвокзал запропоновано для обслуговування пасажирів місцевих ліній. Для круїзних лайнерів та пасажирів міжнародних ліній запропоновано новий міжнародний термінал. Також функціонально термінал доповнено готельно-ресторанним комплексом.



Рис. 5. Морський вокзал, м. Севастополь: а) морвокзал за проектом ЧерноморНДІпроект 70-х років; б) концепція розвитку морвокзалу запропонований компанією «Красотель»; в) дипломний проект реконструкції морського пасажирського терміналу, автор студентка КНУБА Олександра Мельник, керівник доц., С. Б. Зіміна.

Як видно з вищенаведеного, питання реконструкції морських пасажирських терміналів це вже не питання далекоглядних перспектив, це питання конкретного сьогодення. Найбільші термінали вже готуються до оновлення та кардинальних змін. Історичні реалії та розвиток привабливих для розвитку морського туризму міст Чорноморського узбережжя нерозривні з процесом перетворення їх «морських воріт». Міська інфраструктура та громадський транспорт, у свою чергу, повинні відповідати новим потужностям терміналу і бути здатними приймати та перенаправляти нові пасажиропотоки. Таким чином, реконструкція пасажирських терміналів – це не тільки рішення функціонально-технологічних та естетичних питань існуючої споруди, це комплексне рішення і гідротехнічних, і містобудівних питань, і соціально- економічної політики регіону в цілому.

### Література:

1. Пособие по проектированию вокзалов. СНиП. – М.: Стройиздат, 1987. – 64 с.
2. Пособие к ВСН Вокзалы. Нормы проектирования.(Раздел «Морские вокзалы»). – О.: Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта «Союзморпроект», одесский филиал



- ЧорноморНИИпроект, 1987. – 79 с.
3. Вокзалы. СНиП II-85-80 (ч. 2). – М.: Госстрой СССР, 1982. – 41 с.
  4. Нормы технологического проектирования объединенных морских и автобусных вокзалов. – М.: Союзморнироект. Гипроавтотранс, 1968.
  5. Рекомендации по проектированию вокзалов. – М.: ЦНИИП Градостроительство Минстрой России, 1997. – 56 с.
  6. Батырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.
  7. Голубев Г. Е., Анжелинин Г. М., Модоров А. Ф. Современные вокзалы. Железнодорожного, речного, морского, автомобильного и воздушного транспорта. – М.: Издательство литературы по строительству, 1967. – 205 с.
  8. Голубев Г. Е. Многоуровневые транспортные узлы. – М.: Стройиздат, 1981. – 152 с.,
  9. Дахно В. П. Объединенные пассажирские станции и вокзалы. – К.: Будівельник, 1965. – 79 с.
  10. Кочнев Ф. П. Пассажирские станции и вокзалы : учебник / Ф. П. Кочнев. – М.: Трансжелдориздат, 1950. – 360 с.
  11. Дмитриева. Морской энциклопедический словарь в 3 томах. – Л.: Судостроение, 1991.
  12. Архитектура общественных зданий и комплексов, під редакцією доктора архіт., проф. В. І. Єжова, – Київ; ВИСТКА, 2006, – 380с.
  13. Штолько В. Г. Архитектура сооружений с висячими покрытиями / В. Г. Штолько – К.: Будівельник, 1979. – 152 с.
  14. Семикіна О. В. Архитектура бизнес-центров в системе аэропорта (на примерах объектов гражданской авиации Украины): Дис. канд. архт: 18.00.02 «Архитектура будівель і споруд». – К.: КНУСА, 2003. – 172 с.
  15. Краткий курс лекций по архитектуре и строительным конструкциям. Моск. госуд. строит. ун-т.-М.:МГСУ, 1998. – 133 с.

**Аннотация.** В статье рассматривается современное состояние трех основных морских пассажирских терминалов Украины. В историческом срезе исследуется их реконструкция и перспективные направления дальнейшего развития. Обозначены основные приемы реконструкции морских пассажирских терминалов.

**Ключевые слова:** Реконструкция, морские пассажирские терминалы, порты Украины, основные приемы реконструкции

**Annotation.** The issue of this article is the current state of three major marine passenger terminals in Ukraine. Using historical data author studies some problems of reconstruction and directions for the future development of the studied objects and basic methods of possible modernization of theirs.

**Keywords:** reconstruction, marine passenger terminals, seaports of Ukraine, the basic methods of reconstruction