



ВОРОТА ГОРОДА

Сочи – столица зимней Олимпиады-2014. Выбор, сделанный Международным Олимпийским комитетом в пользу российского города, кроме чувства гордости за свою державу означает еще и огромную ответственность. И это неудивительно. Ведь со всех краев земли в Сочи съедутся тысячи участников состязаний и еще большее число тех, кто жаждет выразить спортсменам свою поддержку.

Есть множество путей, которые помогут всем желающим добраться до олимпийской столицы. Однако так было не всегда. Когда-то с внешним миром Сочи соединяло только море, а это означало, что попасть в город удавалось только в ясную погоду. В начале прошлого века ситуацию немного улучшило строительство шоссе, но так как в 1909 году здесь открылся курорт «Кавказская Ривьера», автодороги оказались

недостаточно. Было принято решение построить железную дорогу. Завершение строительства совпало с революционными событиями в России в 1917 году, а потом гражданская война помешала начать полноценную эксплуатацию магистрали. Поезда в Сочи так и не ходили, пути постепенно пришли в негодность. В 20-е годы XX века дело дошло до восстановления железной дороги.

За период существования железной дороги в Сочи было построено несколько зданий вокзалов: первый еще до революции, следующий – в 1934 году, тот, что используется до сих пор, – в 1951-м. Несмотря на реконструкцию последнего в 1998 году, для города, продолжающего расти, этот вокзал уже тоже маловат. А уж когда в Сочи было решено проводить Олимпийские игры, стало совершенно очевидно – городу нужен вокзал на уровне международных стандартов.

Новое вокзальное сооружение будет состоять из нескольких уровней, где разместятся залы для пассажиров, магазины, рестораны, служебные помещения.

В период проведения Олимпийских игр он будет принимать до 20 тысяч человек в час. Проект этого

ответственного объекта первоначально не предусматривал использования материалов системы Пенетрон. Однако в процессе строительства постоянно возникали проблемы с устройством гидроизоляции. Это неудивительно: крытые платформы вокзала подходят достаточно близко к морю, так что сооружению требуется мощная защита от агрессивной морской воды. В связи с этим генеральный подрядчик принял решение применить материалы «Пенетрон» и «Пенекрит» на самых проблемных и сложных участках строительства. Опыт показал, что это решение было абсолютно верным. Процесс возведения нового железнодорожного вокзала как нельзя лучше продемонстрировал, что самая надежная защита от водной стихии – проникающая гидроизоляция Пенетрон.

