

улучшение экономики, качественное обновление отраслей хозяйства и получают конкурентные преимущества в глобальном экономическом соревновании.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Информационная система о строительстве городов (портал <http://www.remka/info/>).
2. Online-библиотека (портал <http://dipland.ru/>).
3. Энциклопедия Википедия (портал <http://ru.wikipedia.org/>).
4. Журнал об архитектуре и дизайне интерьеров «Архиновости» (портал <http://www.arhinovosti.ru/>).
5. Журнал «Городское обозрение» (портал <http://www.gorod.spb.ru/>).
6. Информационный ресурс о туристических путешествиях (портал <http://www.fashiontravel.ru/>).
7. Система новостей Украины (портал <http://vsesmi.ru/>).

УДК 711.585

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ВОКЗАЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Тиунова С.Ю. студентка гр/ГС-631, Бабеев К. В. Ассистент

Национальная академия природоохранного и курортного строительства

На основе анализа мирового опыта проектирования вокзальных комплексов раскрываются основные функциональные и планировочные особенности их формирования.

Вокзальный комплекс, транспортный узел, подземное пространство, историческая застройка, транспорт.

В настоящее время сложилась тенденции к формированию вокзальных комплексов как многофункциональных городских структур. В ходе своего развития они превращаются в крупные градостроительные образования, состоящие из множества зданий и сооружений. Современные вокзалы, как важнейшие городские центры притяжения, стали местом для обмена информацией, торговли, деловых отношений, т.е. пространствами социального взаимодействия. Примером является вокзальный комплекс в Киото (арх. Х. Хара, 1991-97), массивный объем, которого доминирует в окружающей его городской застройке. Комплекс занимает 3,8 га, включая 16 этажей и одноэтажный пентхаус, имея общую длину - 470 метров и общую площадь - 235257 кв. м. В комплексе разместились офисы, рестораны, гостиница, концертный зал, торговые помещения, атриум с рекреационными пространствами и вертолетная площадка. Архитектор отмечает, что станция занимает всего лишь 10% общей площади здания, остальное приходится на разнообразную общественную функцию. Сооружение, различные части которого соединяются мостами, спроектировано таким образом, что основной поток пассажиров вокзала отделяется от остальных функциональных блоков здания.

Недаром аэропорт и вокзал называют город в городе. Преобразования железнодорожных станций и станций метро, за последние десять лет случившиеся в Америке и многих странах Европы. Заключаются в том, что архитектор воспроизводит этот сложный организм и создает своеобразную машину распределения происходящих в нем процессов. Современные ВК мыслятся, как эффективные центры обмена между различными видами транспорта. Особое развитие получает новый тип вокзала - объединенный, в котором совмещены несколько видов транспортного обслуживания. Примером является транспортный узел аэропорта Шарля де Голля под Парижем (арх. П. Андру, П. Рис, 1994). Сооружение представляет собой транспортный узел, включающий высокоскоростные железнодорожные линии (TGV и RER), автомобильные и воздушные транспортные потоки. Крестообразная композиция всего сооружения связана с взаимодействием потоков людей, грузов и информации, выявляя саму природу проблемы - две системы пересекающихся потоков. Комбинация платформ, расположенных на разных уровнях, соединенных друг с другом эскалаторами, осуществляет различные функции

пересадки. Динамическое пространственное построение комплекса напоминает архитектурные фантазии Сант-Елиа и особенно прочитывается в стеклянном покрытии станции. Очевиден стилистический намек на конструкции из металла и стекла вокзалов конца XIX - начала XX века.

Необходимо отметить и тот факт, что отечественные вокзальные комплексы сильно перегружены потоками транспорта и пассажиров, на которые они никогда не были рассчитаны, что усугубляет градостроительные и экологические проблемы. Актуальность приобретает и возвращение вокзальным комплексам их градоформирующей роли как акцентам общегородского значения (регионального), в соответствии с их социальной и культурной значимостью, роли архитектурных ворот города.

Особенности и уникальность конкретного города — его природно-климатических и ландшафтных условий, расположения в структуре транспортной системы страны, его собственной транспортной схемы, планировочной структуры и характера застройки накладывают специфику на его важнейший элемент - вокзальный комплекс. Поэтому вокзальные комплексы становятся единичными и уникальными сооружениями. Вокзальный комплекс подобен живому организму, находящемуся в процессе постоянного развития, и чутко реагирует на любые изменения в структуре города в целом. Он сам представляет как бы модель города в миниатюре, включая в себя весь спектр городских функций. Специфичность любого города диктует и уникальность ВК, как въездного комплекса - «ворот города». Поэтому формирование вокзальных комплексов выходит за рамки применения, каких либо стандартных решений.

Основная проблема при формировании вокзальных комплексов состоит, прежде всего, в решении транспортнокоммуникационных задач. И именно совершенствование транспортной инфраструктуры города, а также транспортной системы страны должны являться приоритетом в преобразовании вокзальных комплексов как важнейших узлов этой системы. Многие проблемы развития и функционирования вокзальных комплексов крупных городов представляется возможным решить внедрением новых систем городского и магистрального транспорта. Например, большая компактность транспортных средств и необходимой им инфраструктуры позволяет освободить новые ресурсы территориального и пространственного развития, а увеличение скорости транспорта позволяет увеличивать пропускную способность и темпы движения. Введение новых транспортных систем часто приводит к формированию на основе ВК транспортных узлов. Модернизированный вокзальный комплекс Аточа в Мадриде (арх. Р. Монео, 1986-92 гг.) является примером транспортного узла. Комплекс включил в себя четыре транспортные системы: вокзал дальнего следования, пригородного следования, автостанцию и станцию метрополитена. В ходе модернизации перроны железнодорожной линии были вынесены из исторического объема XIX века, который использован под общественные нужды. ВК получил два новых объема - вокзала дальнего следования и вокзала пригородного следования. Главным распределительным узлом комплекса стал новый конкорс выделенный крупным цилиндрическим объемом. В комплексе предусмотрены обширные автостоянки. А так же строительство новой линии городского трамвая в Страсбурге повлекло за собой модернизацию ВК (арх. Г. Валент, 1994 г.). Вокзальная площадь получила многоуровневую подземную структуру, разные уровни которой соединяются при помощи рампы и эскалаторов. В этом подземном комплексе размещается новая станция трамвая, торговый центр и паркинг. Новый комплекс, целиком разместившись под землей, не нарушил ансамбль вокзальной площади, что является примером тактичного отношения к исторической среде.

В современных условиях актуально формировать вокзальные комплексы как транспортный узел, включающий несколько транспортных систем. Органичное и эффективное объединение в едином комплексе нескольких транспортных систем дает возможность быстрой и удобной пересадки с одного вида транспорта на другой, экономичного использования ресурсов городской территории.

Задается вопрос о целесообразности существования транспортных узлов в центрах городов. Часто этот вопрос порождает мнение о необходимости их переноса на периферию городов и строительстве там новых вокзальных комплексов оснащенных современными транспортными технологиями и обеспеченных всей необходимой инфраструктурой.

В первую очередь необходима эффективная связь вокзального комплекса с центром города, а также с центрами районов города. Транспортный узел, представляя собой «сгусток коммуникаций», как правило, разделяет город на части, которые неудовлетворительно связываются между собой. Прежде всего, эта проблема проявляется на уровне организации пешеходных связей. Решение этой проблемы заключается в применении многоуровневых структур, в разделении потоков транспорта и пешеходов в разных уровнях. При этом уровень земли желательно использовать для создания в основном пешеходной зоны. Если это не представляется возможным в уже сложившейся структуре комплекса, то решение заключается в организации искусственных платформ над уровнем земли для создания многофункциональных пешеходных пространств.

Одним из важнейших аспектов формирования пространственной композиции привокзального участка и комплекса является организация пространственных связей, которые базируются на функциональных взаимосвязях. Таким образом, функциональные связи должны выявляться пространственно, как на уровне композиции комплекса, так и на уровне города в целом.

Функциональные группы в составе вокзальных комплексов должны иметь эффективные планировочные связи друг с другом, с учетом интенсивности и периодичности людских потоков. Особенно необходимо отметить необходимость организации удобной взаимосвязи между пассажирскими помещениями. Организацию функциональных связей между различными элементами комплекса, необходимо отражать в композиции вокзальных комплексов, поскольку она должна способствовать наилучшей ориентации потоков в его структуре. В соответствии с этим объемно-пространственная композиция комплекса формируется, развиваясь вдоль транспортных и пешеходных коммуникаций, которые становятся ее основными осями. При этом в структуре комплекса композиционно должна выявляться иерархия связей, доминирующие и второстепенные направления. Таким образом, количество указателей, информирующих и предписывающих систем можно свести к минимуму. Архитектура вокзальных комплексов должна вступать как бы в диалог с индивидом, своими формами, динамизмом и общей направленностью пространства информируя его о необходимом направлении движения .

Можно выявить следующие объемно-планировочные элементы, которые могут входить в состав ВК: транспортный узел - здание вокзала, станционное путевое хозяйство, развязка городского транспорта; блок общественно-торгового или торгового центра; блок административно-делового центра; блок гостиницы; блок стоянок автотранспорта; пешеходные и рекреационные площади.

При формировании планировочной структуры возможно три основных приема взаимного размещения объемно-планировочных элементов: обособленное; блокированное; кооперированное. Наиболее эффективным приемом взаимного размещения предприятий комплекса является их кооперирование, т. е. совместное использование целого ряда помещений. Кооперирование предусматривает не механическое объединение различных учреждений в одном здании, а единство технологической и объемно-пространственной системы. При этом создаются общие коммуникации и объединенные административно-хозяйственные помещения. В то же время может быть предусмотрена возможность изоляции отдельных предприятий в случае различного графика их работы с сохранением при этом необходимой связи между отдельными помещениями.

Стремление наиболее полно и с минимальными затратами удовлетворить потребности пассажиров привело к созданию помещений универсального назначения. При этом используется принцип функционального зонирования единого крупного помещения либо определенная его трансформация при помощи передвижных перегородок, экранов или

мебели. В принятую композицию целесообразно включать наружное и внутреннее озеленение, привлекающее внимание пассажиров цветочные плоскости, местное и общее освещение, рекламу, справочные таблицы и указатели.

Конструктивные схемы вокзалов различной вместимости и назначения весьма многообразны: стоечно-балочные железобетонные конструкции, например, с применением сборных промышленных изделий; рамные и вантовые системы, оболочки двойкой кривизны и другие пространственные конструкции.

ВЫВОДЫ

Можно предложить некие общие закономерности формирования архитектуры вокзальных комплексов - вокзальный комплекс решается как коммуникационно - транспортный узел, для него в этом случае характерны следующие особенности формирования архитектуры: горизонтальное функциональное зонирование; зальная, павильонная, анфиладная системы группировки помещений; расчлененная или линейная композиционные схемы; строгая направленность и определенность коммуникаций; универсальное и специальное назначение помещений; применение большепролетных конструкций и пространственных покрытий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гельфонд А.Л. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений: Учеб. пособие.-М.: Архитектура-С, 2007. - 280с.;ил.
2. Змеул С. Г., Маханько Б. А. Архитектурная типология зданий и сооружений: Учеб. для вузов:/ Змеул С. Г., Маханько Б. А. Издание стереотипное. – М.:Архитектура-С, 2004. – 240 м.,ил.
3. Адамович В.В. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений: Учеб. для вузов / В.В. Адамович, Б. Г. Бархин, В.А. Варежкин и др. Под общ. ред. Н.Е. Рожина, А.И. Урбаха. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Стройиздат, 1984. — 543 с: ил.
4. Рекомендации по проектированию вокзалов /Минстрой России, ЦНИИП градостроительства. – М.: ГУП ЦПП, 1997. – 60 с.

УДК 711.585

АКТУАЛЬНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДЗЕМНОГО ПРОСТРАНСТВА В УСЛОВИЯХ РЕКОНСТРУКЦИИ ИСТОРИЧЕСКИ СЛОЖИВШИХСЯ ЦЕНТРОВ ГОРОДОВ

Трунова О. В. студентка гр/ ГС-631, Бабеев К. В. Ассистент

Национальная академия природоохранного и курортного строительства

На основе мирового опыта раскрывается значение градостроительного потенциала подземного пространства в условиях реконструкции центров городов.

Подземное пространство, центр города, историческая застройка, транспорт

ВВЕДЕНИЕ

Мировая практика свидетельствует, что одним из наиболее эффективных путей решения территориальных, транспортных и экологических проблем растущего города является комплексное освоение подземного пространства. Особенно это актуально для центров городов с сохранившейся исторической застройкой. При этом освоенное подземное пространство должно рассматриваться как среда обитания человека, вследствие чего проблема носит глобальный и комплексный - социально-экономический и экологический - характер.

АНАЛИЗ ПУБЛИКАЦИЙ

В ходе работы над статьей были использованы следующие источники: «Руководство по использованию подземного пространства крупных городов», разработанное Российской Академией архитектуры и строительных наук (академик РААСН, доктор технических наук,