

ДО ПИТАННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ КОНКОРСУ У СТРУКТУРІ БАГАТОФУНКЦІОНАЛЬНОГО ГРОМАДСЬКО-ТРАНСПОРТНОГО ЦЕНТРУ

На основі аналізу окремих прикладів проектування і будівництва конکورсів великих багатофункціональних громадсько – транспортних центрів розглядається один з варіантів можливої функціонально-планувальної організації такого архітектурного елементу.

Ключові слова: багатофункціональний громадсько-транспортний центр, функціонально-планувальна організація.

Вступ. Великі багатофункціональні громадсько – транспортні центри в сучасних умовах споруджуються як правило багаторівневими з використанням нових планувальних рішень, що дозволяють надати більше зручностей пасажиром і ефективно використати територію (спорудження конکورсів, заглиблення, підземні поверхи тощо).

Під час проектування таких центрів одним з головних є питання щодо організації раціонального взаємозв'язку між їх основними функціональними зонами. У разі використання об'ємно-просторового рішення з перпендикулярним розташуванням головної споруди відносно залізничних платформ (залізничні вокзали так званого «берегового типу») одним з поширених методів вирішення цього завдання є створення великих комунікаційних об'ємів – конکورсів, що крім комунікаційної поєднують у собі ще низку функцій.

Це досягається за рахунок розвитку в архітектурних об'ємах, розташованих безпосередньо над чи під залізничними коліями, залів очікування для пасажирів, закладів торгівлі, громадського харчування, комунально-побутового обслуговування, тощо.

Аналіз даного питання за літературними джерелами виявляє зразки різної архітектурно-планувальної організації конکورсів у структурі громадсько – транспортних центрів. Так, наприклад, у м. Москві в районі Ярославського, Ленінградського і Казанського вокзалів споруджено просторі підземні зали – конкурси, свого роду підземні пішохідні майдани, безпосередньо пов'язані із станціями метрополітену, зупинками міського пасажирського транспорту.

Зручні рішення входів на станції метро з напруженим пішохідним рухом було отримано при облаштуванні просторих підземних розподільчих залів – конکورсів, так званих «вестибюлів – мезонінів», що займають весь простір між станційними платформами і земною поверхнею і мають багаточисельні входи і виходи. Такі «вестибюлі-мезоніни» споруджено у вокзальних

комплексах США (міста Нью-Йорк, Чикаго, Філадельфія) і у деяких містах Європи (Стокгольм, Рим).

У громадсько-транспортному центрі м. Адлера (Росія), який зараз будується і поєднує у собі функції морського та залізничного вокзалів, конкорс являє собою головний об'єм комплексу, повністю розташований над залізничними платформами і включає головний вестибюль та зали очікування пасажирів обох вокзалів. Конкорс залізничного вокзалу м. Мінська (Республіка Білорусь), будівництво якого зараз завершується, також крім комунікаційної функції включає основні зали очікування пасажирів, безпосередньо пов'язані сходовими клітинами і ліфтами з пасажирськими платформами.

У практиці будівництва і реконструкції великих вокзальних комплексів за останні роки мають місце приклади вдалого спорудження конкорсів над платформами станцій. На вокзалі у Челябінську (Росія) загальний зал очікування, розташований на другому поверсі, поєднано широким конкорсом (18 метрів) з пасажирськими платформами. На станції Київ – Пасажирський над путями реконструйовано зал-конкорс, що з'єднає будівлі вокзалу з платформами сходовими клітинами. У конкорсі також розміщується зал шириною 25 метрів для короточасного відпочинку і накопичення пасажирів.

В містах Уфі та Іркутську (Росія) конкорси нових вокзальних комплексів передбачають виконання розподільчих функцій для потоків пасажирів далекого і приміського сполучення, їх транзиту до зупинок міського транспорту, привокзальних площ, пасажирських платформ. Конкорси обладнано системами ескалаторів, сходових клітин і ліфтів для безпечного і зручного руху людських потоків.

Архітектурно-просторові рішення конкорсів відомих громадсько – транспортних центрів часто є їх центральними або дуже важливими елементами архітектурної композиції, їх домінантами. Серед таких споруд конкорси залізничних вокзалів у містах Новосибірську, Митищах, Уфі (Росія) (рис.1)

Проведений аналіз яскраво демонструє постійний пошук фахівцями найбільш раціональних і ефективних рішень конкорсів багатофункціональних громадсько-транспортних центрів.

Актуальність дослідження зазначеного питання полягає у необхідності пошуку у кожному конкретному випадку нових архітектурно-планувальних, технологічних, інженерних рішень, спрямованих на забезпечення максимально комфортної пішохідної доступності пасажирів до основних функціональних зон громадсько-транспортного центру, вирішення інших питань, зокрема:

- скорочення протяжності пішохідних шляхів;

- забезпечення взаємопогодженої організації руху пасажирів і відвідувачів, потоків прибуття та відправлення, а також потоків дальніх, транзитних та місцевих пасажирів, уникнення перетинання цих потоків;
- розташування операційних приміщень (довідкових бюро, білетних і багажних кас, камер схову тощо) максимально наближено до шляхів руху головних потоків пасажирів;
- розташування приміщень, передбачених для очікування пасажирів, а також підприємств громадського харчування, торгово-побутового обслуговування пасажирів наближено до платформ з відокремленням відповідних приміщень та зон від головних шляхів руху пасажирів;
- максимальне використання вертикальних і горизонтальних комунікацій (ліфтів, ескалаторів, траволаторів) для швидкого сполучення між окремими зонами.

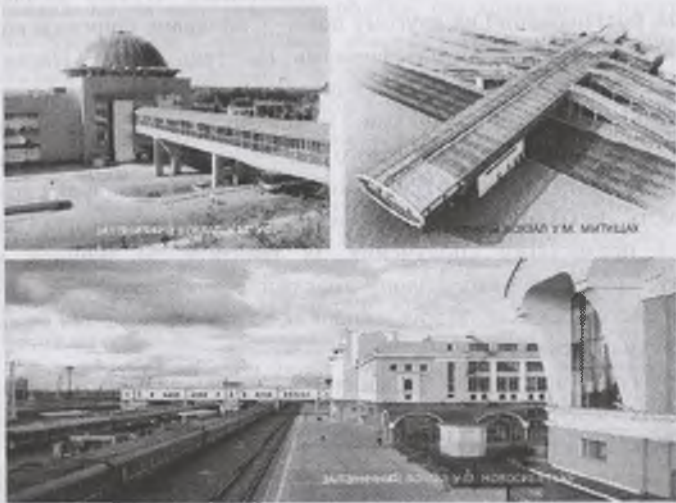


Рис. 1

«Станіоне Терміні» у м. Римі (Італія), станцій Паддінгтон, Сент – Парнас (рис.2) та Ватерлоо в м. Лондоні, залізничного вокзалу в м. Коventрі (Велика Британія), центрального залізничного вокзалу м. Києві (рис. 3), аеровокзального комплексу в м. Дубаї (Об'єднані Арабські Емірати) (рис. 4).

Ціль цієї статті – розглянути варіант організації об'ємно – планувальної структури конкурсу з активним насиченням цієї важливої зони громадсько-транспортного комплексу додатковими функціями за рахунок використання ефективних вертикальних і горизонтальних зв'язків за допомогою

ескалаторів і траволаторів.



Рис. 2



Рис. 3



Рис. 4

Конкурс є головною композиційною віссю проекту громадсько-транспортного центру, сформованого на базі великого залізничного вокзалу, який поєднує у собі цілий комплекс транспортних і громадських функцій з обслуговування пасажирів, серед яких, насамперед, транспортно-пересадковий вузол між залізничними вокзалами далекого і приміського сполучення, автобусним терміналом міжміського сполучення, кінцевою зупинкою швидкісного зв'язку з міжнародним аеропортом із станцією метрополітену і зупинками міського громадського транспорту. Комплекс також має розвинену громадську зону, яка включає великий обсяг різноманітних функцій із забезпечення відпочинку, дозвілля, розваг, торгівельного і побутового обслуговування громадян тощо (рис. 5.)

Головне завдання архітектурно-планувальної організації конкурсу – забезпечення максимально комфортної пішохідної доступності пасажирів до основних функціональних зон громадсько-транспортного центру. З цією метою конкурс об'єднує головний і допоміжний вестибюлі комплексу, які знаходяться на протилежних боках шляхового залізничного господарства.

При цьому практично всі функціональні зони громадсько-транспортного центру безпосередньо примикають до конкурсу і мають з ним прямі горизонтальні або вертикальні зв'язки.

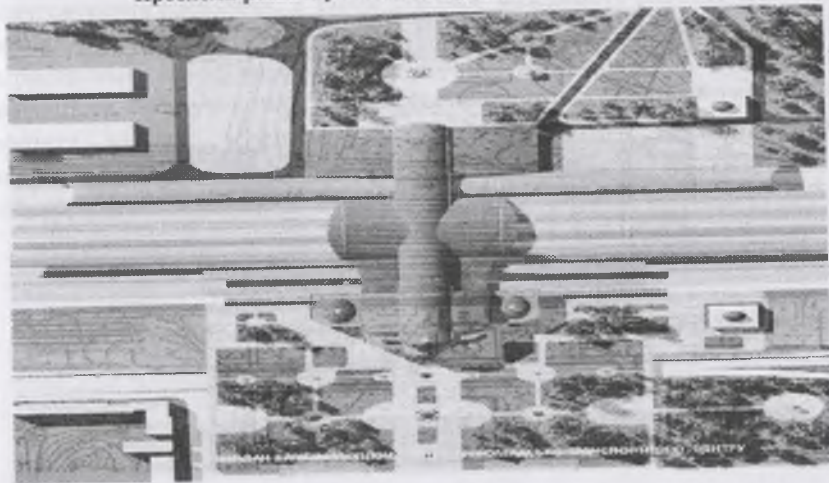


Рис. 5

Для раціонального вирішення різноманітних функцій, покладених на конкурс, його архітектурно-планувальну структуру вирішено у двох рівнях (рис.6). Перший рівень конкурсу забезпечує безпосереднє попадання пасажирів з обох вестибюлів комплексу до платформ залізниці дальнього сполучення і у зворотньому напрямку. Крім того у конкурсі за рахунок його відповідної ширини і планувальних заходів забезпечено зони короткочасного очікування пасажирями відправлення поїздів, обладнано підприємства і засоби швидкого харчування (кафе, бістро, бари, автомати), торгівлі товарами першої необхідності, друкованими виданнями, сувенірами. З цього рівня забезпечується попадання до приміщень громадської зони комплексу безпосередньо або за допомогою вертикальних комунікацій. Цей рівень може використовуватись для пішохідного транзиту через весь комплекс. Доступність пасажирів на цей рівень забезпечується ескалаторами з головного та допоміжного вестибюлів, а також за допомогою сходових клітин і ліфтів.

Другий рівень конкурсу являє собою зону активного транзиту через весь комплекс, який забезпечується шляхом його обладнання траволатором. Траволатор є безпосереднім продовженням окремих ескалаторів з вестибюлів комплексу. Організація за рахунок таких технічних засобів спршеного транзиту для пасажирів дозволяє вирішити ще одну важливу функцію цього рівня – організацію залів довгострокового очікування, які обладнані з урахуванням значного часу перебування пасажирів і мають безпосередній зв'язок із залізничними платформами.

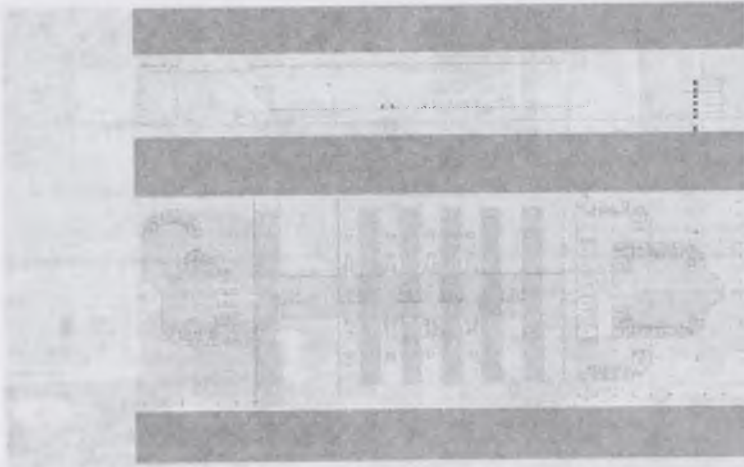


Рис. 6

Для забезпечення виразної архітектурно-просторової композиції другий рівень конкурсу являє собою лінійну динамічну структуру, розташовану вздовж його осі. У зали довгострокового очікування пасажирів потрапляють через містки – переходи, розташовані у місцях розривів рухомої доріжки. З цього рівня також забезпечено доступ до всіх приміщень громадської зони.

Зали короткочасного та довгострокового очікування через скляні вітражі мають безпосередній візуальний зв'язок з внутрішнім простором дебаркадеру, що є додатковим інформативним та архітектурним елементом опорядження конкурсу.

Запропоноване архітектурне вирішення конкурсу з урахуванням організації його покриття за допомогою металево-скляної просторової конструкції складної конфігурації, використання малих архітектурних форм, елементів озеленення, сучасного технологічного та інформаційного обладнання, декоративного освітлення та підсвічування робить цю частину громадсько-транспортного центру домінуючим елементом його об'ємно-просторової композиції.

Висновки. За рахунок розміщення конкурсу у архітектурній композиції споруди, як головного об'єднуючого елемента комплексу із застосуванням ефективних засобів горизонтальних та вертикальних зв'язків, досягається максимально полегшена доступність пасажирів до основних функціональних зон, зменшення перетину пасажиропотоків. Пропозиція щодо архітектурно-планувальної організації конкурсу у двох рівнях із створенням у другому рівні активного транзиту є ефективним засобом підвищення комфорту

обслуговування пасажирів, а також створює можливість розміщення в зоні конкурсу залів довгострокового очікування для пасажирів з безпосереднім їх потраплянням на пасажирські платформи. Це також дозволяє раціонально використати «незручні» зони над залізничними коліями і визволити в умовах дефіциту міських територій додаткові площі для їх ефективного використання в інших зонах багатофункціонального громадсько-транспортного комплексу.

Список використаних джерел

1. Большая Российская энциклопедия/ 1969-1978 Издание 1969-1978 г.г.© 2001.
2. Рекомендации по проектированию общественно-транспортных центров (узлов) в крупных городах. Москва, ЦНИИП градостроительства, 1997 г.
3. Рекомендации по проектированию вокзалов. Москва, ЦНИИП градостроительства, 1997 г.
4. Мережа інтернет.

Аннотація

На основе анализа отдельных примеров проектирования и строительства конкурсив больших багатофункціональних общественный – транспортных центров рассматривается один из вариантов возможной функционально-планировочной организации такого архитектурного элемента.

Ключевые слова: многофункциональный общественно-транспортный центр, функционально-планировочная организация.

Annotation

On the basis of analysis of separate examples of planning and building of konkorsiv large bagatofuncional'nikh public – transport centers one of variants of a possible funkcional'no-plan organization of such architectural element is examined.

Key words: plan-spatial forming, sporting rekreaciyiniy center, transport copulas.