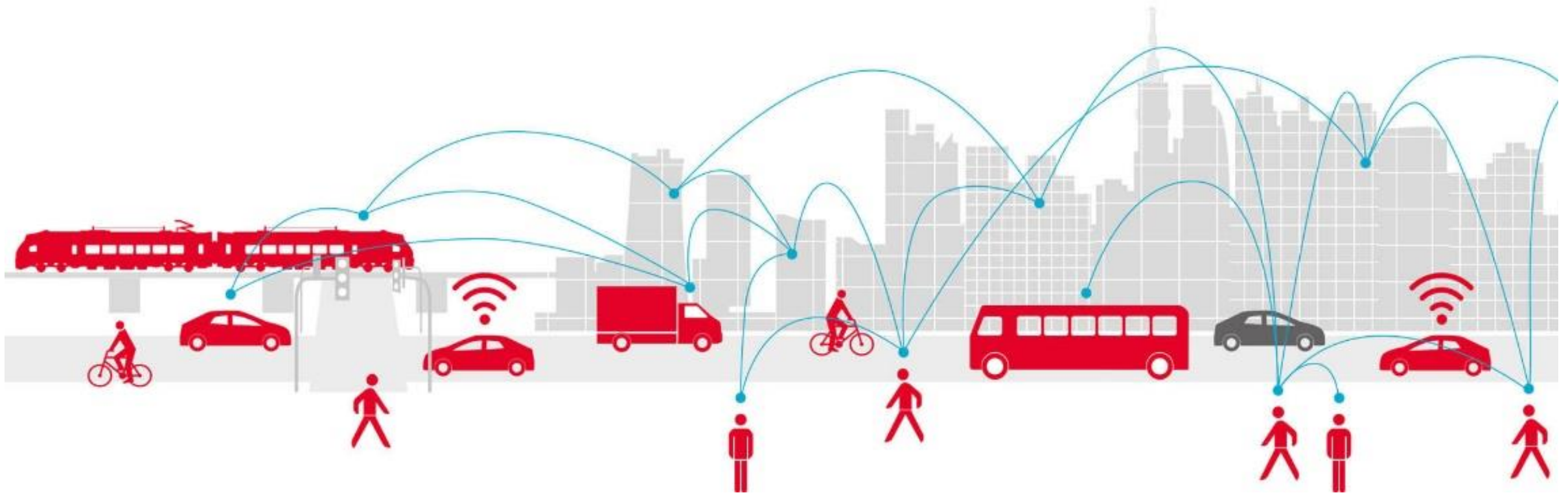


Тема: "Архітектурно-розпланувальні принципи формування транспортно-пересадкових вузлів в ретроспективі світового досвіду»



Виконала:
ст. гр. АМ-16-2
Гук Олена

Транспортна система міста – найстійкіший елемент планувальної структури міста, створює каркас і формує його планувальну структуру. Під час розвитку місто може докорінно видозмінюватися функціональне використання території, призначення забудови, але тільки транспортні мережі, як правило, зберігають своє місце і призначення.

Одним з основних елементів транспортної інфраструктури є транспортні вузли або термінали.

Актуальність даного дослідження пов'язане з потребою формування якісних транспортних вузлів, реформування транспортної системи, створення бар'єрного та мультифункціонального простору.

Мета: Виявити сучасні тенденції формування ТПВ в ретроспективі світового досвіду.

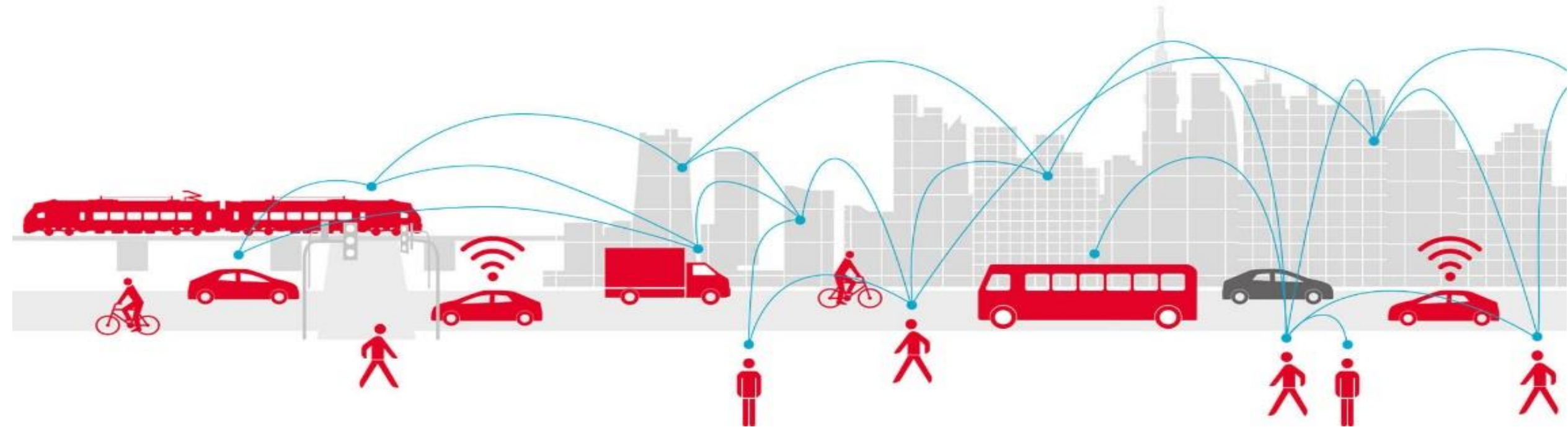
Об'єкт дослідження: Транспортно-пересадкові вузли невеликих міст.

Предмет дослідження: Архітектурно-планувальна організація цих вузлів.

- Завдання:
1. Охарактеризувати категорійно-понятійний апарат дослідження.
 2. Проаналізувати аналіз світового досвіду формування ТПВ.
 3. Сформулювати основні тенденції.

Транспортний вузол – це комплекс транспортних пристроїв в пункті стику декількох видів транспорту чи одного, які сумісно використовують операції з обслуговування транзитних, місцевих і міських перевезень вантажів і пасажирів.

Транспортно-пересадочні вузли є ключовими сполучними елементами транспортної системи міста, що включає всі діючі в ньому види транспорту. Насичення транспортними та громадськими функціями прилеглих зон ТПВ призводить до утворення багатофункціональних просторово розвинених суспільно-транспортних центрів та поєднання торгівельної, розважальної та транспортної функцій в одне ціле. Будівництво ТПВ передбачає впорядкування та зосередження всіх місць тяжіння в транспортно-пересадковому вузлі. Все це надає можливість більш зручному пересуванню, пересадки та виконанню різноманітних функцій для пасажирів та відвідувачів.



ТРАНСПОРТНІ ВУЗЛИ КЛАСИФІКУЮТЬ ЗА:

РОЗМІЩЕННЯМ ТРАНЗИТНИХ ПРИСТРОЇВ

ОДНОКОМПОНЕНТНІ

ОДНОКОМПЛЕКТНІ

ВБАГАТОКОМПЛЕКТНІ

КОМБІНОВАНІ

ХАРАКТЕРОМ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

ТРАНЗИТНІ

МІСЦЕВІ

КІНЦЕВІ

ТРАНЗИТНО-МІСЦЕВІ

ЧИСЕЛЬНІСТЮ ОБСЛУГОВУВАННЯ

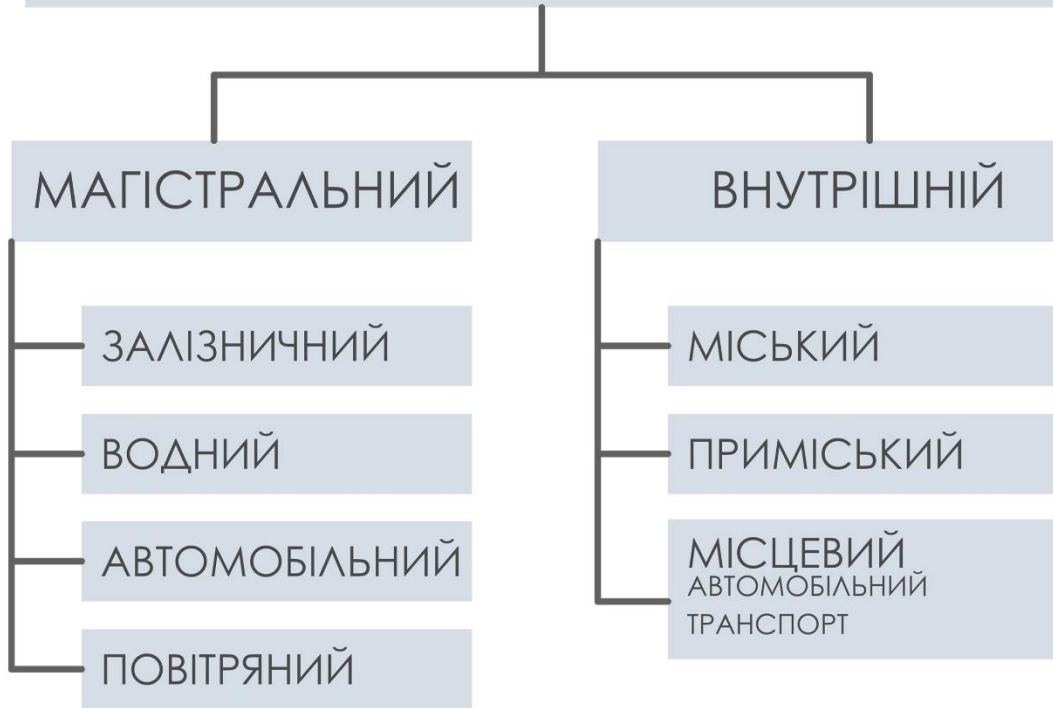
МАЛІ (ДО 100 тис. нас.)

СЕРЕДНІ (ДО 500 тис. нас.)

ВЕЛИКІ (ДО 1 міл. нас.)

ДУЖЕ ВЕЛИКІ (більше 1 міл. нас.)

ТВ ЗА ВИДОМ ТРАНСПОРТУ



ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДКОВІ ВУЗЛИ



ТРАНСПОРТНИЙ ЦЕНТР В МЕМФІСІ

ЛОКАЦІЯ: МЕМФІС, США

АРХІТЕКТОРИ: brg3s architects

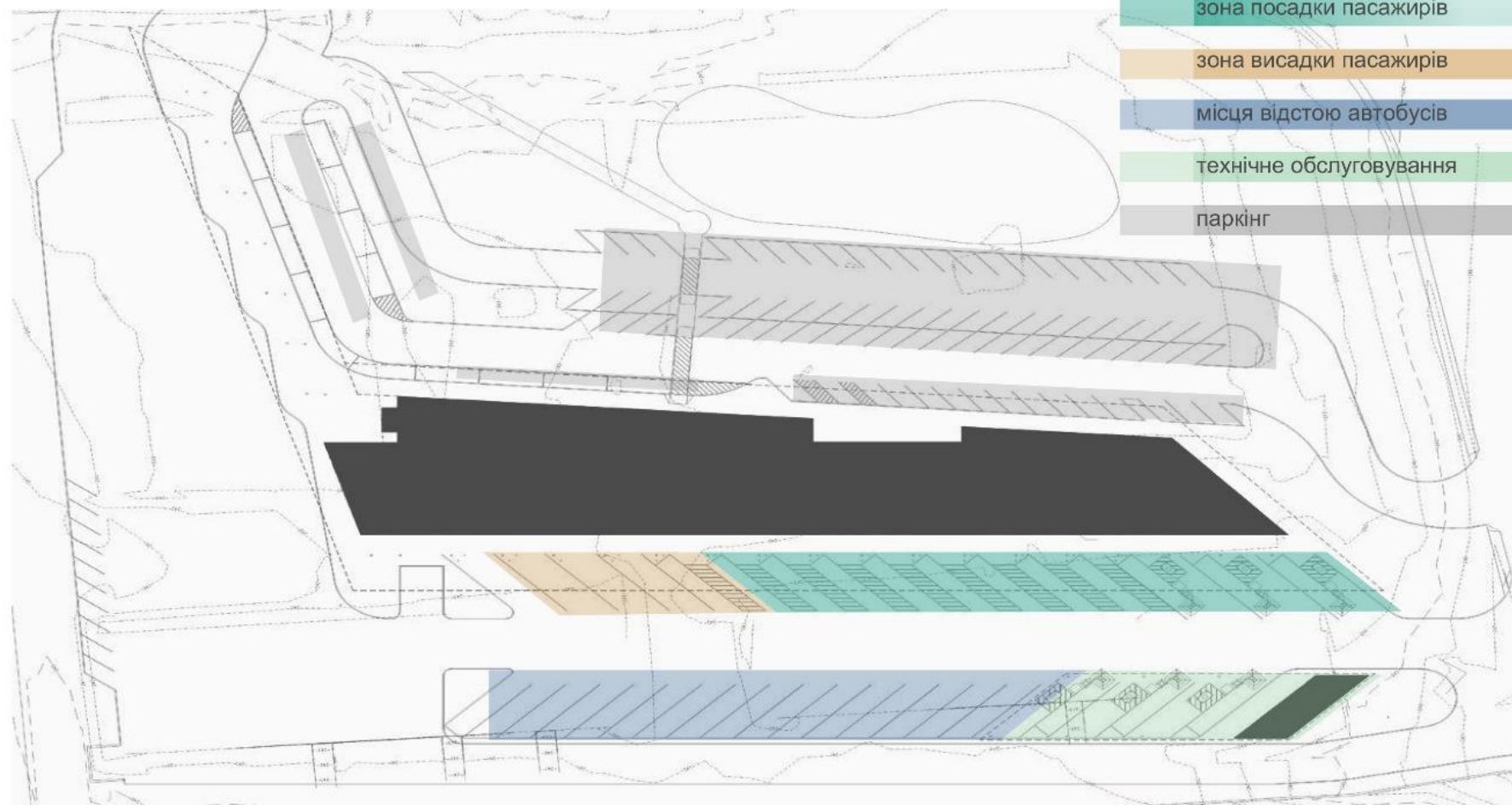
ПЛОЩА : 68400 М2

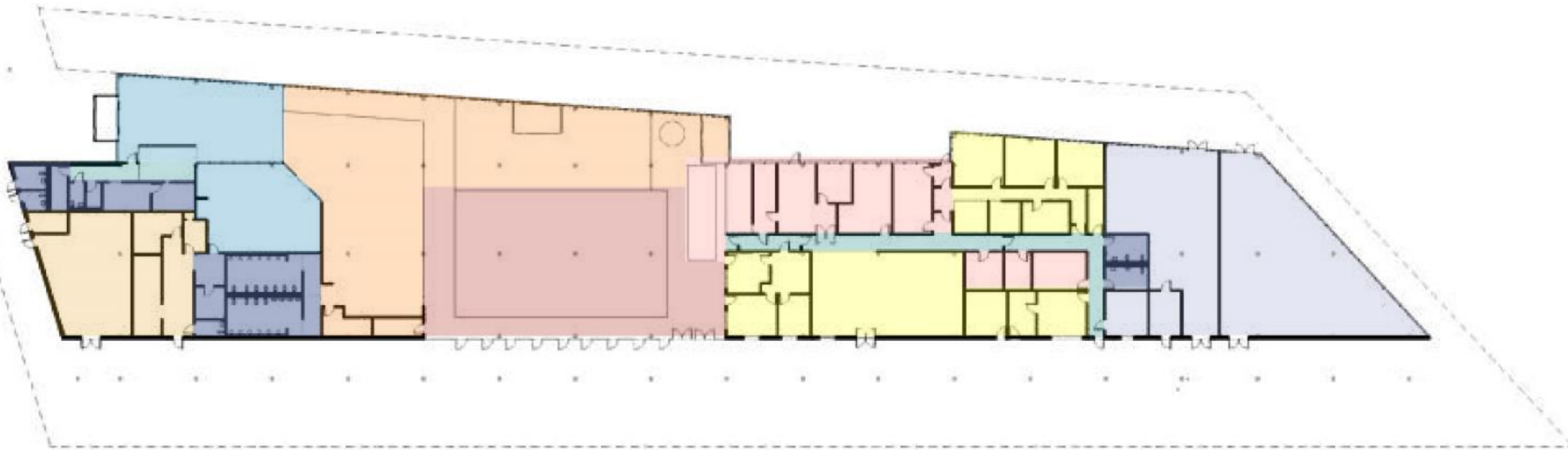
РІК ПОБУД.: 2016

ОПИС

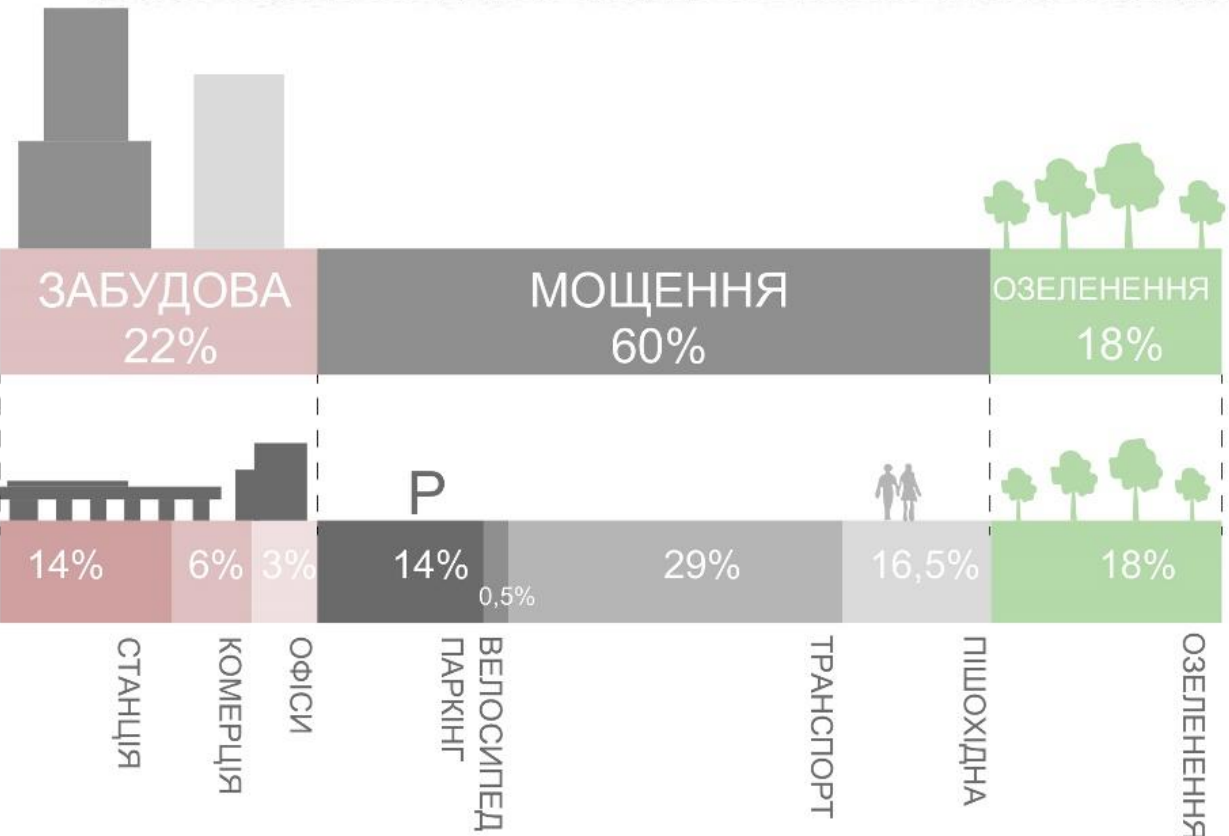
Територія транспортного вузла передбачає платформи висадки та посадки пасажирів, місця відстою транспорту, споруди технічного обслуговування автобусів, паркувальні місця, а також рекреаційну зону із озером та зеленими насадженнями. Будівля площею 15000 метрів квадратних є основним центром, побудованим для децентралізації існуючої схеми маршрутизації.

Основна функція будівлі - це спільний зал очікування з доступом харчування, торгових автоматів, зони відеоігор та великих громадських приміщень. Будівля також включає 36 причальних автобусних причалів, 70 місць для паркування, зону обслуговування квитків та пакунків, зону роботи з водіями та адміністративні офіси, а також місця для оренди для продавців.





- адміністрація автостанції
- гориз. та верт. комунікації
- зона очікування
- головне фое
- мультифункціональний простір
- с/в і технічні прим.
- офісні приміщення
- комерційні приміщення
- кафе з тех. приміщеннями
- технічна зона обслуговування транспорту



- 8% АДМІНІСТРАТИВНИЙ БЛОК
- 28% ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ
- 22% МУЛЬТИФУНКЦІОНАЛЬНИЙ БЛОК
- 6% ТЕХНІЧНИЙ БЛОК
- 28% ОФІСИ ТА КОМЕРЦІЯ
- 8% ОБСЛУГОВУВАННЯ ТРАНСПОРТУ

ТРАНСПОРТНИЙ ЦЕНТР ВЕЛЕНЄ

-  ЛОКАЦІЯ: ВЕЛЕНЄ, СЛОВЕНІЯ
-  АРХІТЕКТОРИ: Guzic Trplan arhitekti doo
-  ПЛОЩА : 13500 М2
-  РІК ПОБУД.: 2010

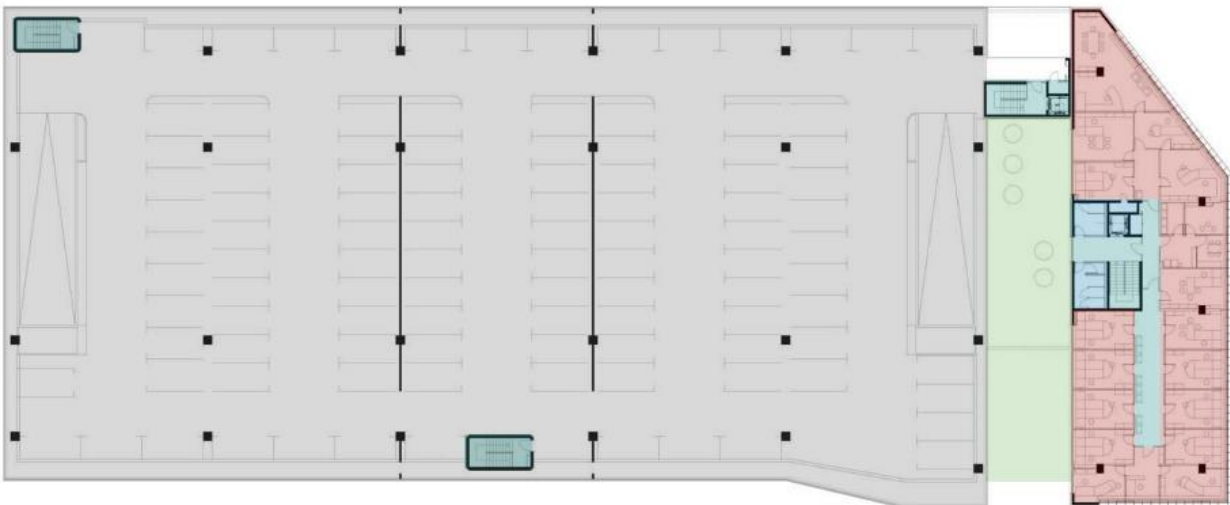
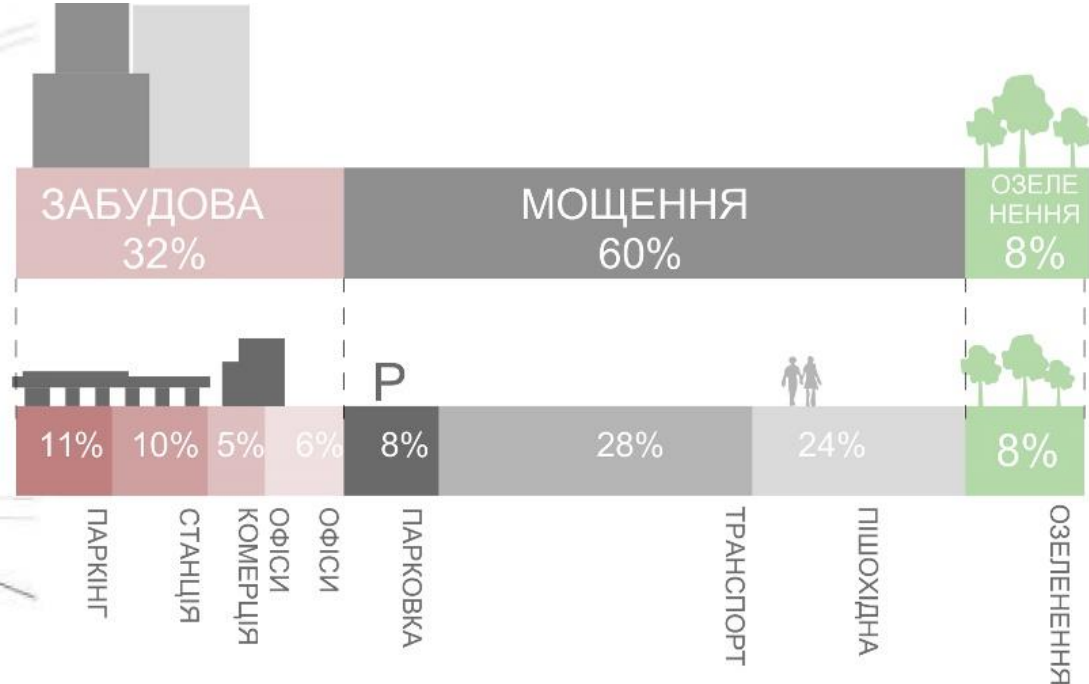
ОПИС

Ідея проекту транспортного вузла Веленє - це створення абстрактного плаваючого об'єму над відкритим громадським простором. Будівля з типовим зображенням фасадної мембрани та сегментацією об'єму утворює нове міське втручання з типовим зображенням дня та ночі.

Незважаючи на свою різноманітну програму, об'єкт виступає як монолітне ціле, яке своїм образом і формою виділяється на вулиці і чітко визначає його громадський характер. Загальне графічне зображення фасаду складається як абстракція електронного інформаційного екрана в транспортних терміналах і нічне зображення освітленого міста, що утворює ефект "вогнів міста" вночі.

Об'єм будівлі, що "пливе" над транспортним терміналом, розділений на два функціональні сегменти, автостанцію та офісну споруду. Зовні немає чіткого розрізнення між просто функціональним простором автостоянки та офісними приміщеннями.





- відкритий громадський простір
- адміністрація автостанції
- гориз. та верт. комунікації
- зона очікування
- офісні приміщення
- паркінг
- с/в і технічні прим.
- зона посадки пасажирів
- зона висадки пасажирів
- місця відстою автобусів
- технічне обслуговування
- торгові приміщення
- 5% АДМІНІСТРАТИВНИЙ БЛОК
- 14% ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ
- 21% ОБСЛУГОВУВАННЯ АВТОБУСІВ
- 7% ТЕХНІЧНИЙ БЛОК
- 28% ОФІСИ ТА КОМЕРЦІЯ
- 25% ПАРКІНГ

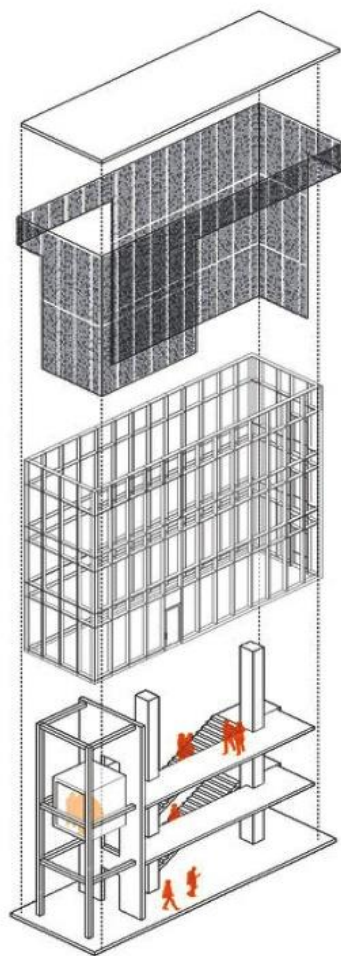
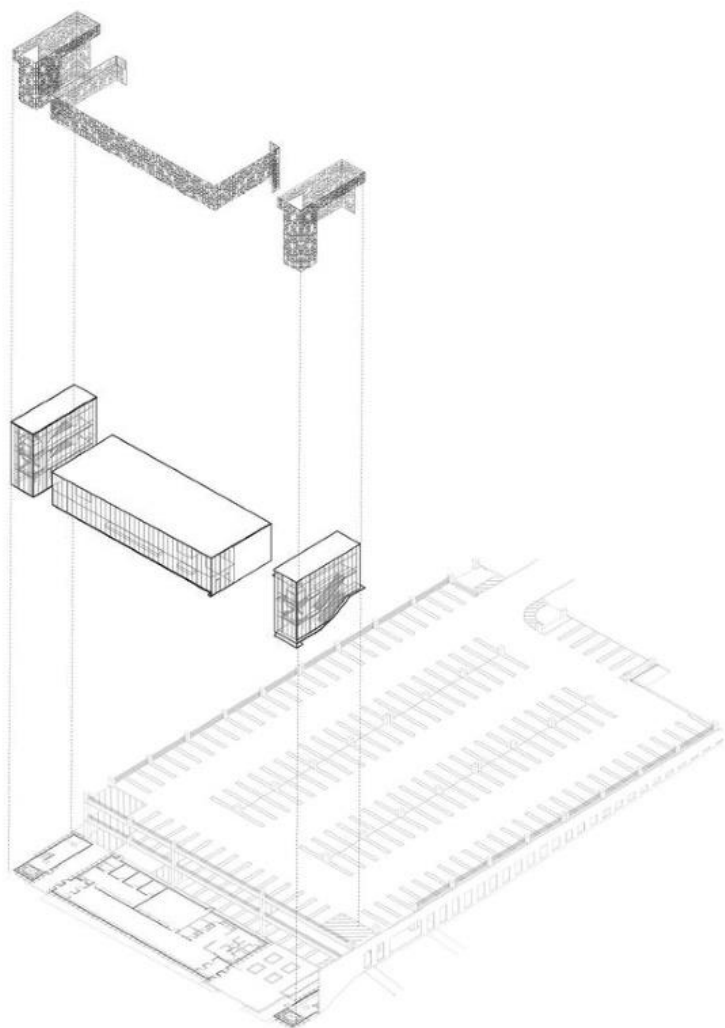
ІНТЕРМОДАЛЬНИЙ ТРАНЗИТНИЙ ВУЗОЛ

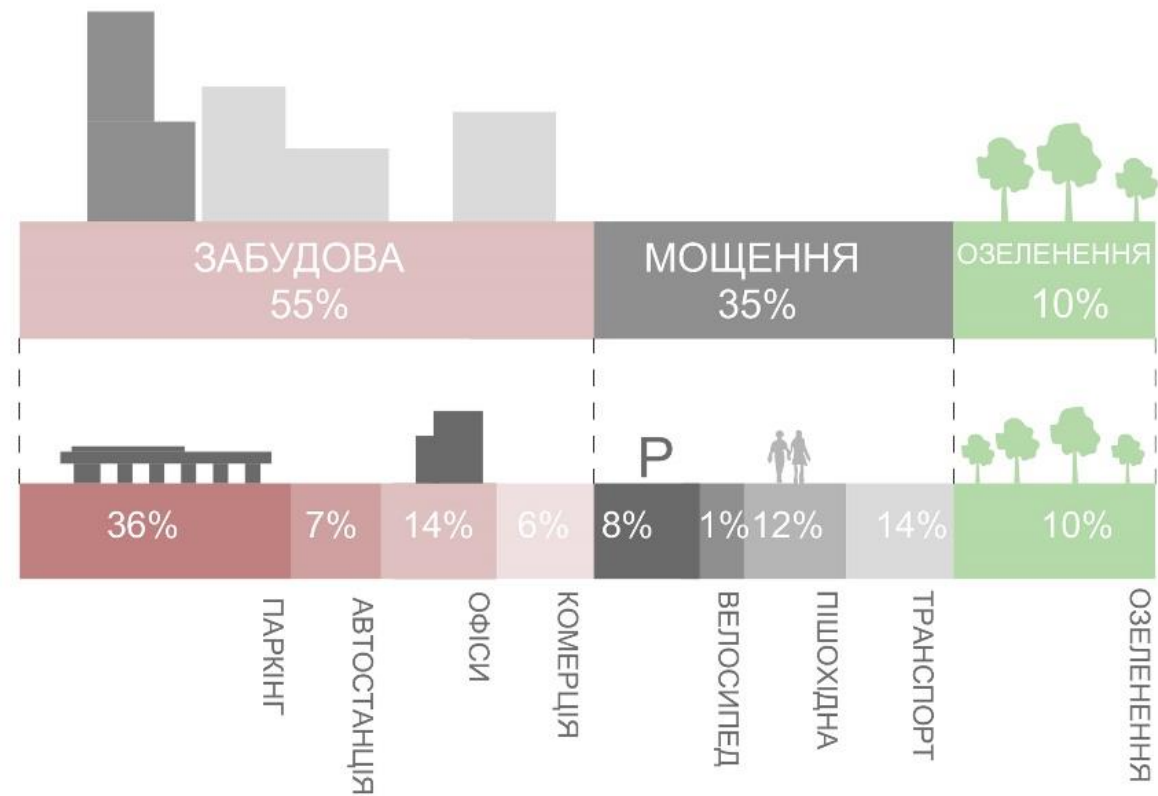
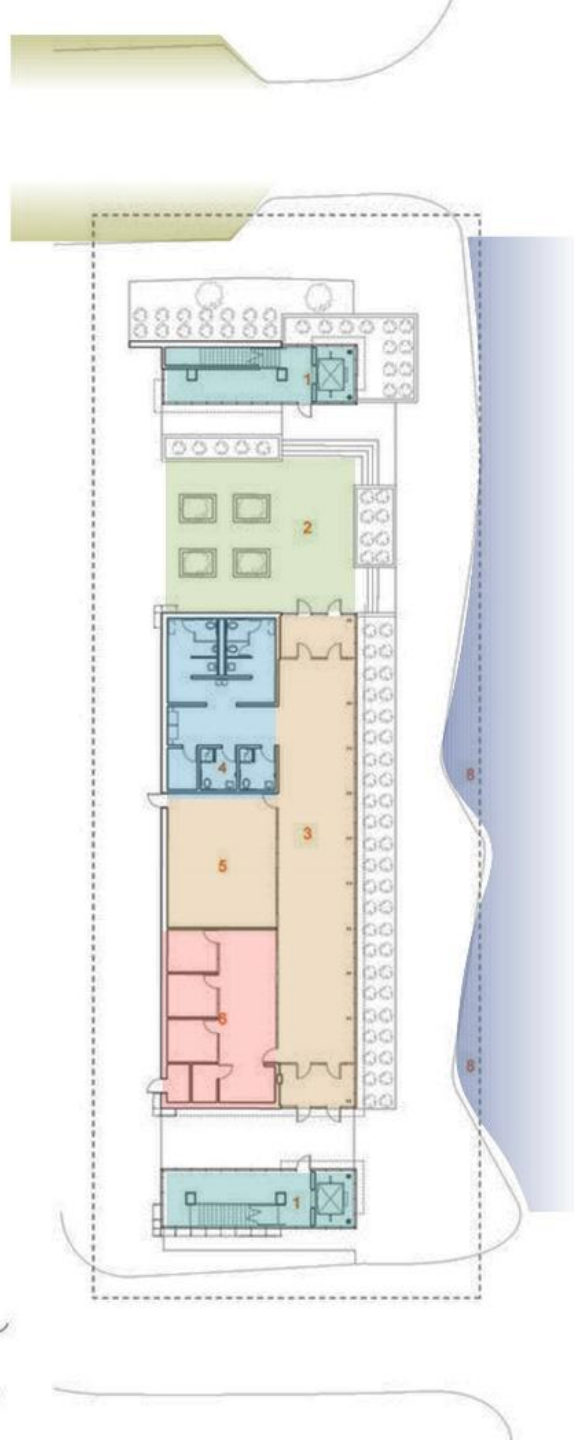
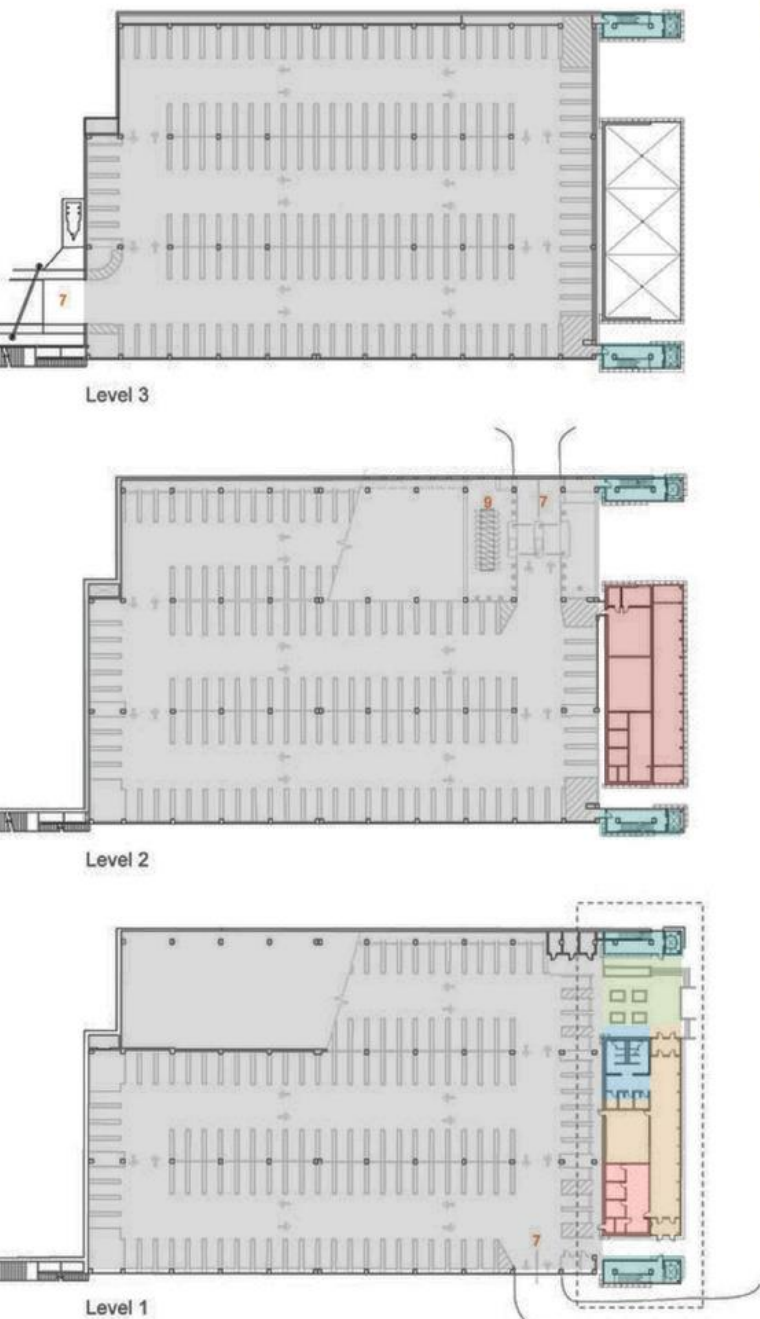
- ЛОКАЦІЯ: КОРАЛВІЛЛІ, США
- АРХІТЕКТОРИ: Neumann Monson Architects
- ПЛОЩА: 11000 М2
- РІК ПОБУД.: 2015

ОПИС

Заклад складається з двох компонентів: конструкція паркування та автобусний термінал. Він закріплює автобусну мережу району, служить пунктом обміну та переїзду для транзиту міста та забезпечує зупинку для регіонального експрес-автобусного сполучення між Омахою та Чикаго. Він сприяє розвитку декількох видів транспорту, збільшенню курсування автобусів та підтримці зручного перевезення.

У плануванні передбачено комфортні, закриті зони очікування пасажирів, туалети, душові, відкритий простір для відпочинку, офісні приміщення для оренди, паркувальні місця для велосипедів, безкоштовний Wi-Fi, станції зарядки електричних автомобілів, світлодіодне освітлення, Перфоровані металеві панелі завуальовують, затінюють і покращують досвід пересування по всій будівлі.





АВТОСТАНЦІЯ ТА ОФІСИ В САНТА ПОЛА



ЛОКАЦІЯ: САНТА ПОЛА, ІСПАНІЯ



АРХІТЕКТОРИ: Manuel Lillo , Emilio Vicedo



ПЛОЩА : 6010 М2

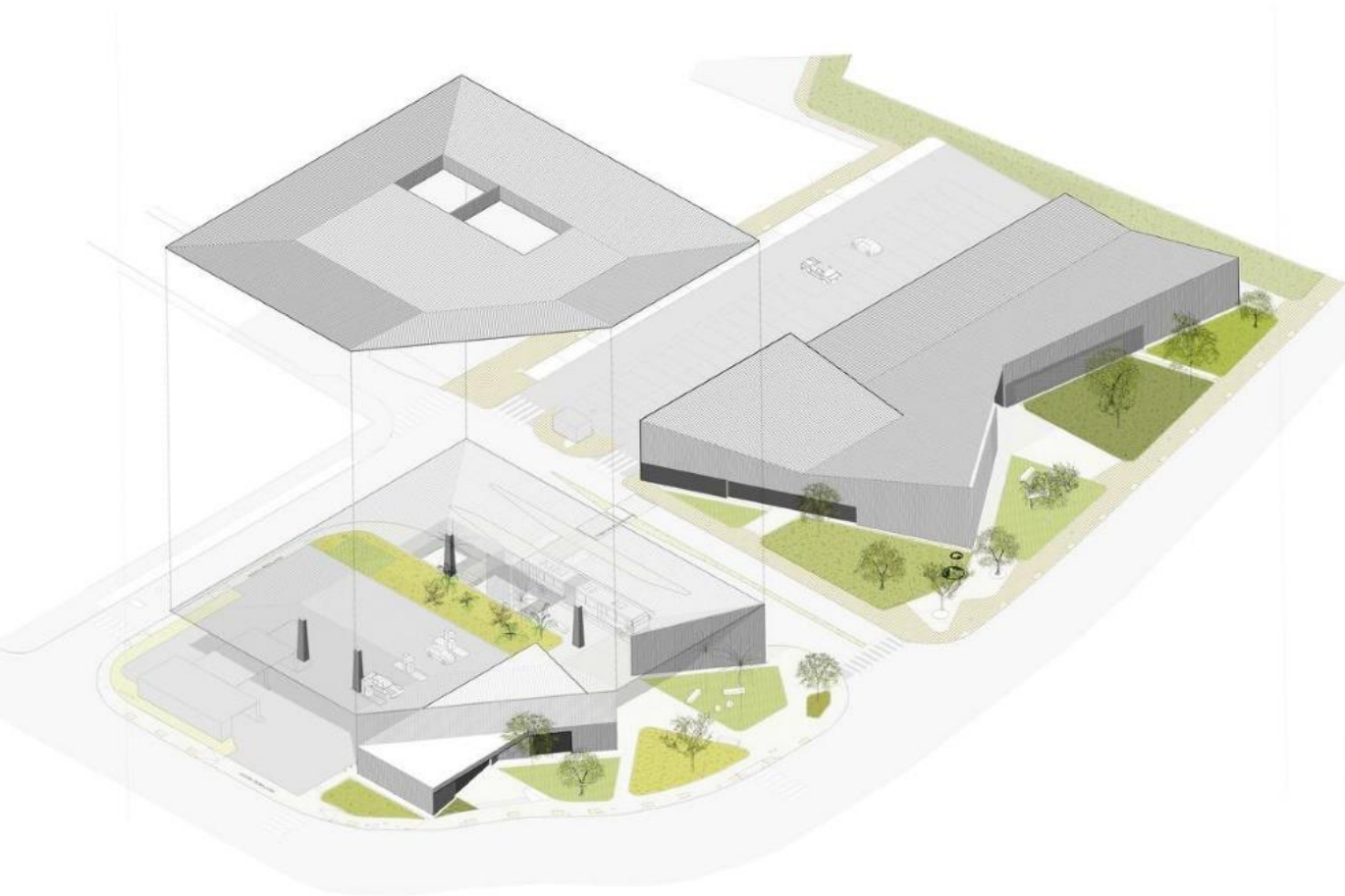


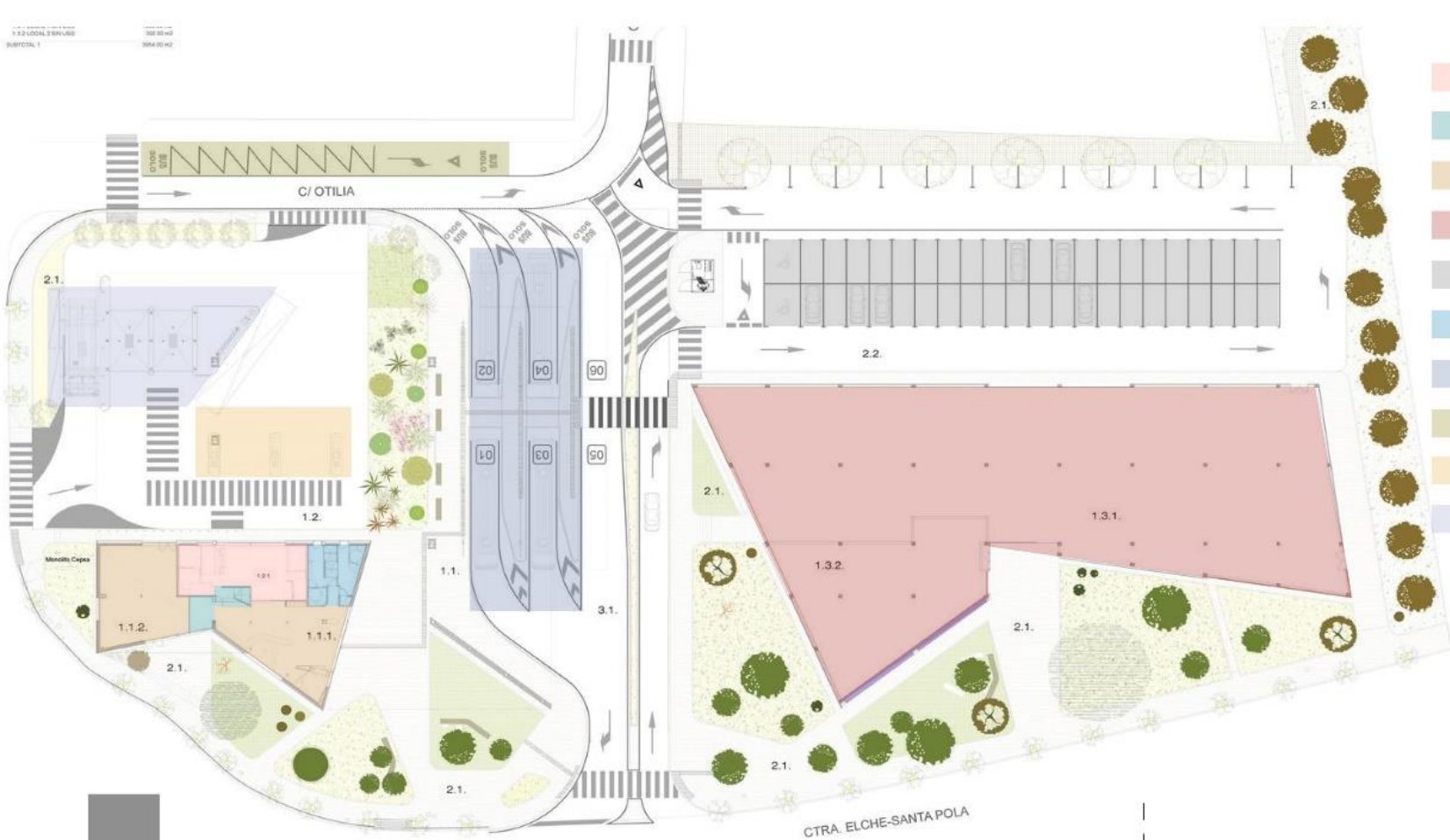
РІК ПОБУД.: 2014

ОПИС

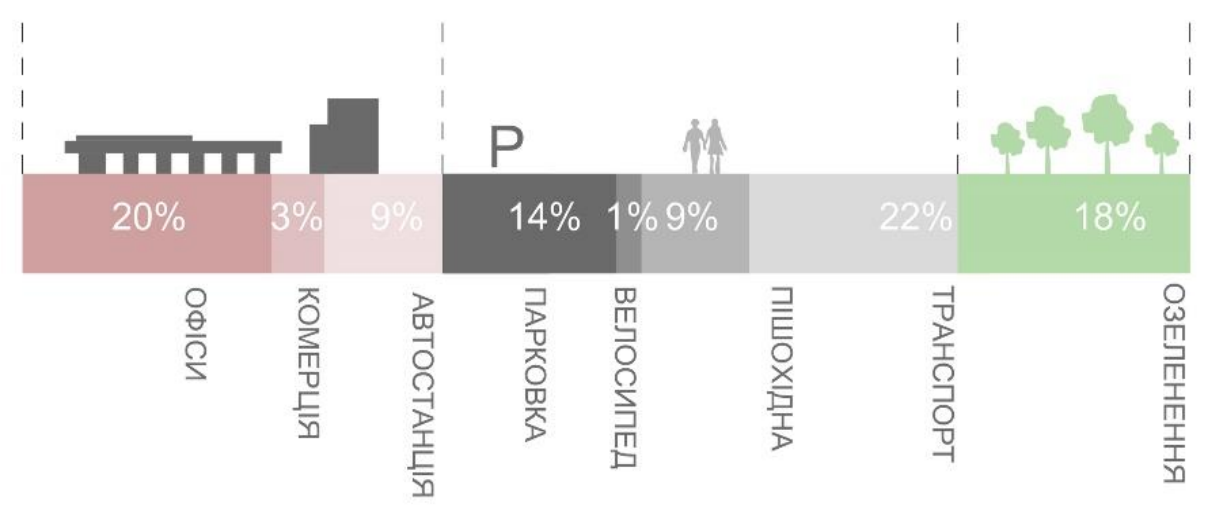
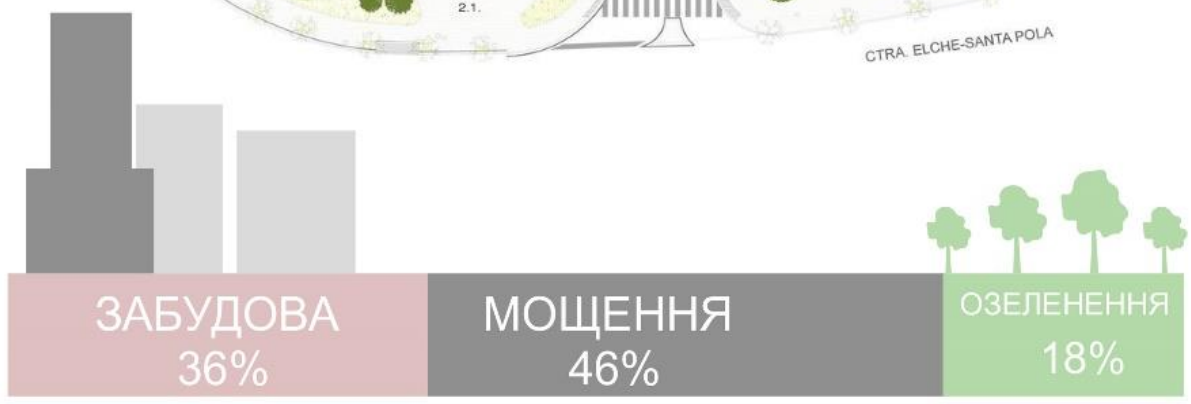
Будівля складається з двох блоків, в одному функціонує автостанція, а в іншому офісні та комерційні приміщення для всього району, створюючи загальний простір для посадки пасажирів та забезпечує усі їхні потреби .Перший містить каси та обслуговування клієнтів, а автозаправна станція і магазин розташовані із тильної сторони.

Відкриття в головному навісі дозволяє світлу потрапляти в простори внизу. Кутові поверхні спрямовують відвідувачів до входу в павільйон, який розміщує зал очікування та обслуговування. Решта простору в основному відкриті. Друга будівля, де розміщуються комерційні та офісні приміщення, розташована назад від дороги та оточена садами. Його кутова форма та металева обшивка перегукуються з естетичністю та суттєвістю головного автовокзалу. Стіни та софіти повністю облицьовані профільованими листами з оцинкованої та лакованої сталі, надаючи будівлям єдину естетичність.





- адміністрація автостанції
- гориз. та верт. комунікації
- зона очікування
- офісні приміщення
- паркінг
- с/в і технічні прим.
- зона посадки пасажирів
- зона висадки пасажирів
- місця відстою автобусів
- технічне обслуговування



ТРАНПОРТНИЙ ВУЗОЛ

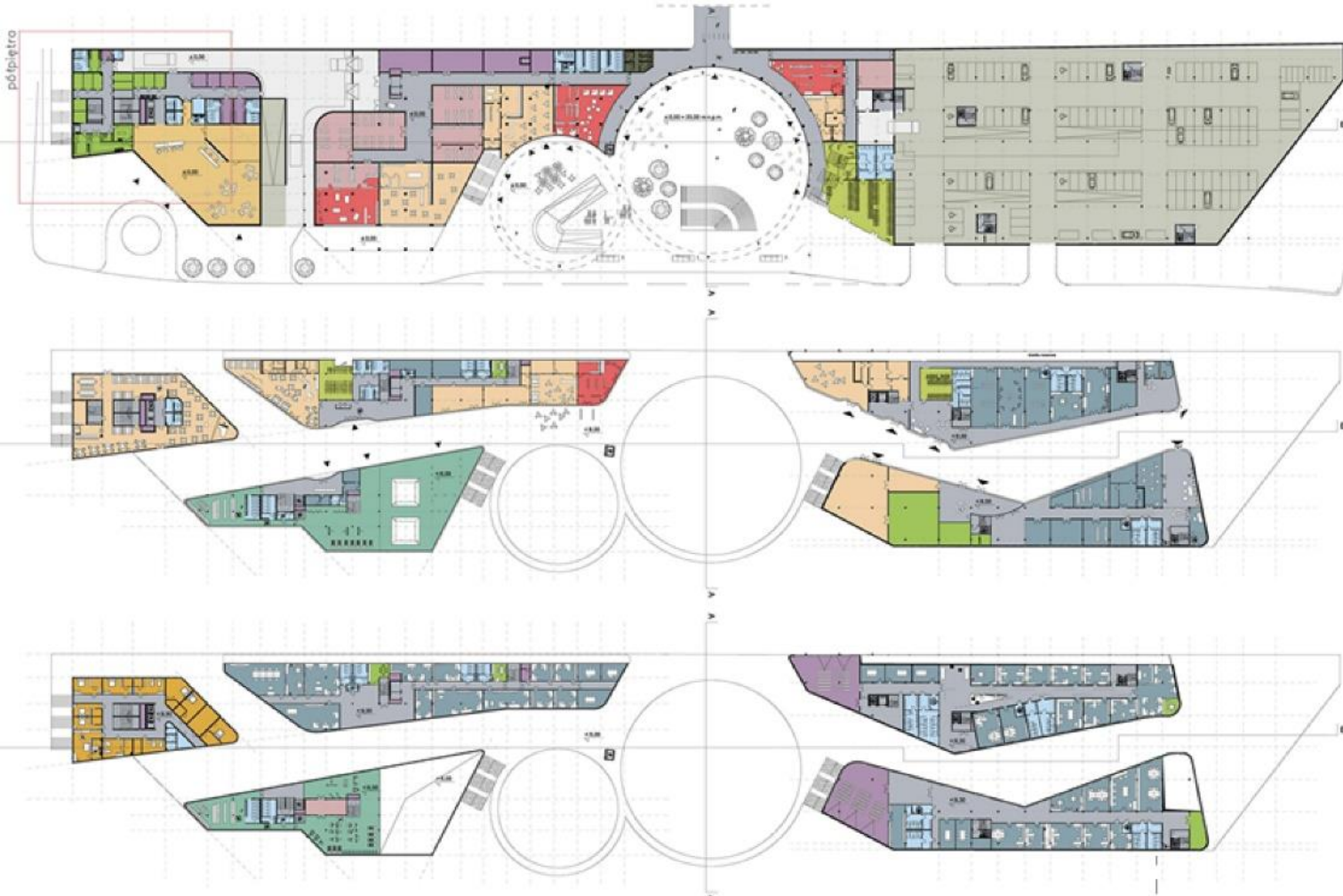
-  ЛОКАЦІЯ: ГДИНЯ, ПОЛЬЩА
-  АРХІТЕКТОРИ: GDYNIA CITY COUNCIL
-  ПЛОЩА : 15000 М²
-  РІК ПОБУД.: 2014

ОПИС

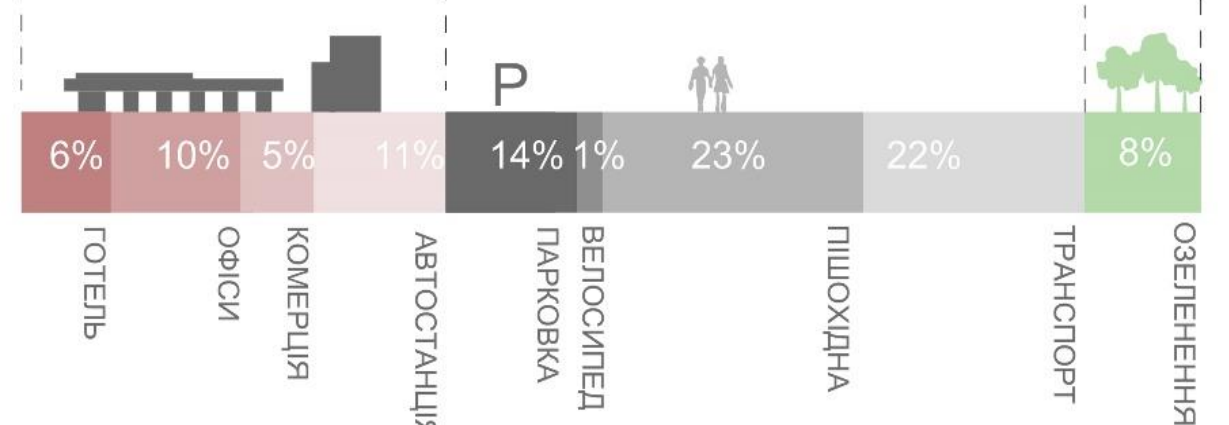
В розробленому проекті в основному займають будівлі з офісними та комерційними функціями. Розділений на декілька корпусів які об'єднують одне архітектурне рішення та ідея. Центр планувальної композиції - залізничний вокзал, який об'єднаний з іншими частинами споруди широкими терасами із отворами над громадським простором .

Комплекс вирішує одразу декілька проблем, оскільки забезпечує місця для парковок, офісних та комерційних приміщень різної величини, конференц-зали, спортивний центр, організовує рух різного виду транспорту, створює мультифункціональний простір для відвідувачів, працівників, та жителів міста в цілому.



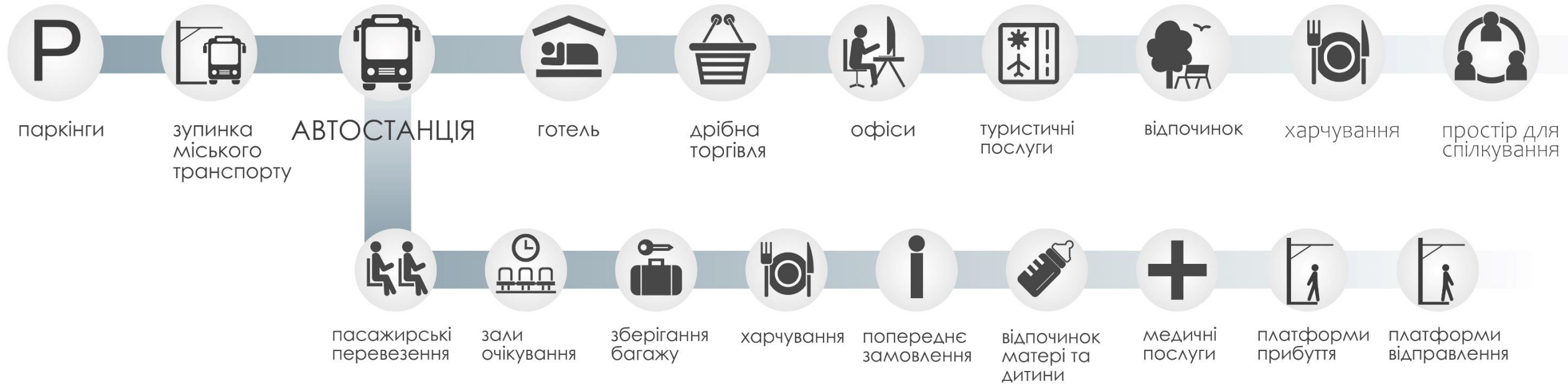


- гориз.та верт. комунікації
- ПКП/СЛМ
- кафе/ресторани
- офісні приміщення
- паркінг
- паркінг ля велосипедів
- розподіл
- готель
- фоє
- санвузл
- кухня/ тех.прим. ресторану
- приміщення персоналу
- спортивна зона
- комерція
- мультифункціональні зони



Дослідивши транспортно-пересадкові вузли в невеликих містах та проаналізувавши їхні функціональне наповнення та особливості, за спільними ознаками у мене сформувалась «Схема функціонального наповнення ТВ».

СХЕМА ФУНКЦІОНАЛЬНОГО НАПОВНЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА



ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСПІДКОВИХ ВУЗЛІВ

- впровадження системних принципів і методів, які забезпечують цілісний характер архітектурно-просторової організації (принцип компактності);
- у зонах впливу транспортно-пересадочних вузлів формуються бізнес центри, торгово-розважальні центри;
- створення комфортних та сучасних умов для пасажирів, які очікують транспорт або здійснюють пересадку та забезпечення функціями відпочинку, харчування та комунікації;
- забезпечення комфортного, швидкого і ефективного переміщення пасажирських потоків між різними видами транспорту,
- організація наземних чи підземних парковок із забезпеченням певної кількості парко-місць;
- формування ТПВ неподалік рекреаційної та житлової зони.
- вживання альтернативних джерел енергії. Вони дадуть можливість автономії даної споруди та сприятимуть її енергоефективності;
- максимальне використання підземного простору;
- використання засобів екологізації будинків і архітектурного середовища в цілому.

Висновки:

1. Охарактеризовано категорійно-понятійний апарат, який показав що формування транспортно-пересадкових вузлів є умовою розвитку міст , та одною з основних складових інфраструктури міста.
2. Проведено аналіз архітектурно-розпланувальних принципів світових аналогів ТПВ невеликих міст, показав основні тенденції. Формування вузлів у світовому досвіді відрізняється від українського, що передбачає зміну архітектурного мислення в майбутньому.
3. Виявлені тенденції, показують що потрібно вести наступні корективи в формування транспортно- пересадкових вузлів:
 - у зонах впливу ТПВ створювати осередки бізнес центрів та торгово-розважальних функцій;
 - формування ТПВ ближче до центральної частини міста , а не на околиці, що робить його більш доступним;
 - вживання альтернативних джерел енергії та використання підземного простору;
 - використання засобів екологізації будинків і архітектурного середовища в цілому.