

СОВРЕМЕННЫЕ АРХИТЕКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ КОММУНИКАЦИОННЫХ УЗЛОВ

Карева Д.М., гр. АБС- 612н.м.

Научный руководитель – канд.арх., доц. Харитонов А.А.

Особую градостроительную важность имеет создание общественно-транспортных коммуникационных узлов при въездах в крупный город, где приезжающим необходимо предоставить обширную информацию о городе одновременно с комплексом услуг и обеспечением комфорта. Исходя из тенденций строительства подобных объектов, имеющих на данный момент, наиболее актуальным становится следующее определение: «Коммуникационный узел – пассажирский комплекс, выполняющий функции по перераспределению пассажиропотоков между видами транспорта и направлениями движения». Такие коммуникационные узлы определяют собой первое впечатление от города, а иногда от страны в целом. В крупных городах с развитой транспортной инфраструктурой возможны следующие основные сочетания взаимодействующих видов транспорта: железные дороги, включая региональные (экспрессные) и пригородные линии – городской рельсовый транспорт (метрополитен, трамвай); железные дороги – наземный городской транспорт; аэропорт (аэровокзал) – железная дорога, наземный городской транспорт; порт речной (морской) – железная дорога, наземный городской транспорт; метрополитен – наземный городской и др.

В крупных городах с развитой транспортной инфраструктурой возможны следующие основные сочетания взаимодействующих видов транспорта: железные дороги, включая региональные (экспрессные) и пригородные линии – городской рельсовый транспорт (метрополитен, трамвай); железные дороги – наземный городской транспорт; аэропорт (аэровокзал) – железная дорога, наземный городской транспорт; порт речной (морской) – железная дорога, наземный городской транспорт; метрополитен – наземный городской и др.

Виды транспортных перевозок

По среде перемещения

Наземные

Автобусные
Автомобильные
Железно-дорожные
Эскадные
Канатные дороги

Подземные

Метро
Метротрам
Трубопроводы
Авто и железные
дороги в тоннелях

Воздушные

Самолетные
Вертолетные
Воздушные шары
Дирижабль

Водные

Суда и корабли
Яхты
Катера
Катамараны
Скутеры

По назначению

Транспорт
общественного
пользования

Транспорт
специального
пользования

Индивидуальный
транспорт

По используемой энергии

Транспорт с
собственным
двигателем

Приводимый
силой ветра

Приводимый
мускульной силой

Транспорт
движимый
животными

Транспорт
движимый
человеком

1.2

Основные виды транспортных перевозок

Коммуникационные узлы, кроме транспортных зон, включают в себя общественные или торговые центры, где могут быть расположены магазины, рестораны, кафе, выставочные залы, а также спортивные зоны, зоны досуга и т.д. Конкретизировать объемно-пространственную организацию комплекса, каждого сооружения помогает выявление связей между отдельными сооружениями, формирующими его структуру. Общественная зона такого центра включает зоны питания (ресторан, буфет, кафе), зрелищную (видеосалон, выставки), помещения экспресс-бытового обслуживания (мастерские по ремонту одежды, аппаратуры и др.), детские комнаты, комнаты длительного ожидания и др. Дизайн, реклама, архитектурно-

художественное оформление въездов в крупный город должны отвечать принципам гостеприимства.

При формировании информационного сервиса в общественной зоне возникает возможность оптимизации и регулирования процессов проезда по городу взаимодействующими высокоскоростными видами транспорта, например, скоростной рельсовый транспорт (электропоезд) – метрополитен, наземный общественный транспорт, индивидуальный автомобильный транспорт. Объемно-планировочные решения, принимаемые при проектировании зданий общественно-транспортных центров (узлов), должны соответствовать общим градостроительным требованиям, включая следующие:

1. функционально-пространственная организация общественно-транспортных центров должна способствовать активным связям с прилегающими территориями, установлению относительно подвижных границ с учетом перспективного изменения как состава основных элементов, так и характера связей между ними;

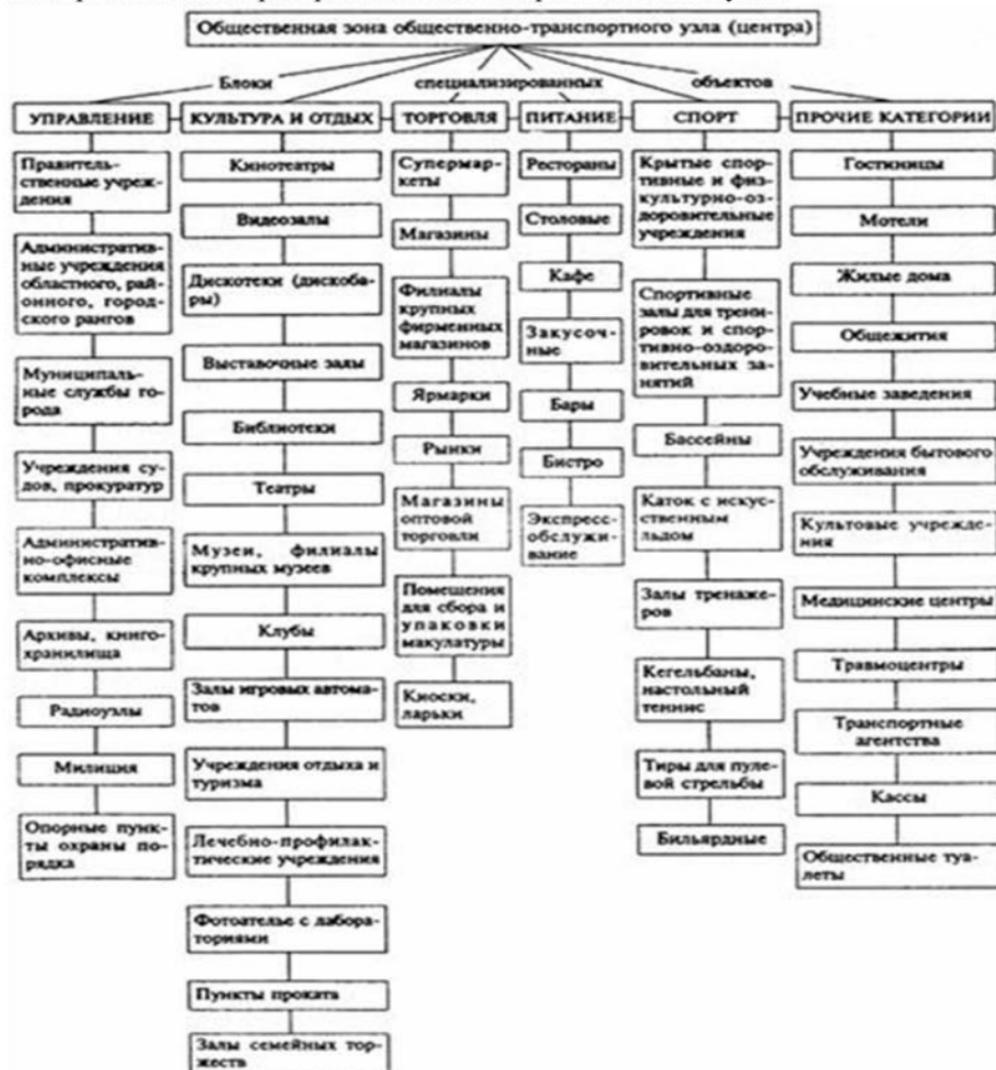
2. архитектурно-художественная организация пространства центров должна отвечать требованиям композиционной целостности, эстетической выразительности архитектурных ансамблей, градостроительного комплекса при сохранении национальных традиций и историко-культурных особенностей данного региона;

3. проектирование должно вестись с учетом различных природно-экологических условий регионов строительства, требующих разнообразных приемов организации среды.

Экономическая эффективность функционального насыщения коммуникационных узлов состоит в том, что при помощи сооружений такого типа возможно решение многих задач: экономия затрат человеко-часов на поиски необходимых товаров и услуг; рациональный проезд по городу; возможность регулирования таких перевозок пассажиров позволит снизить неоправданные перегрузки метрополитена в часы «пик», а также в дни спортивных мероприятий, форумов, праздников.

На данный момент транспортная система из-за неравномерности размещения, отсутствия слаженного механизма размещения стала сдерживающим фактором развития экономики и туризма. Роль транспорта неизмеримо возрастает, а анализ существующего состояния транспортной инфраструктуры показывает, что она не отвечает требованиям современного мирового развития и не обеспечивает возможность улучшения транспортного обслуживания в перспективе.

Анализируя современный зарубежный опыт строительства и сложившуюся ситуацию в крупных городах нашей страны, можно сделать вывод, что документ безусловно устарел и требует актуализации. Транспортная функция остается основополагающей, но не определяющей пространственное содержание такого узла.



Функциональное насыщение объектами общественной зоны

Прикладными функциями являются коммуникационная, торговая, культурно-развлекательная и т.д. Все функции, работая в одной системе, должны представлять собой, целую палитру пространств. И пространства эти должны быть уже не сугубо технологического характера, как, например, в случае транспортной развязки, а в гуманном для человека соотношении технократических и экологических пространств. Такого рода городские образования требуют новой, научно обоснованной функционально-пространственной структуры и принципов организации. В зарубежной практике проектирования теоретическая подоснова знакомая и российским проектировщикам, дополнена рядом функций, в соответствии с представлениями о комфортной среде.

Література

1. Тимохин В.А. Гармонизация эволюционной динамики градостроительных систем: Автореф. дис. док. архітек. : 18.00.01 / В.о. Київ. нац. ун-т буд-ва і архіт.– Київ. : Науковий світ 2004. – 34 с.;
2. ДБН 360-92**: Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. – К.: Мінрегіонбуд України, 2002. - 100 с.;
3. Дідик В.В., Павлів А.П. Планування міст: підручник. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2006. – 412 с.;

УДК 692.232.44

САЙДИНГ В ОБЛИЦОВКЕ ЗДАНИЙ И СООРУЖЕНИЙ

Карнажук А.А., гр. А-498.

Научный руководитель – асс. Скаленко Л.Н.

Аннотация. В статье ставится задача рассмотреть эффект использования сайдинга в облицовке зданий и сооружений. В процессе анализа можно проследить, что – облицовочный материал сайдинг, это наружная обшивка отлично имитирующая натуральные материалы – сайдинг под дерево, фактура кирпича, дранки, камня. Также имеющая ряд преимуществ, которые важны в настоящее время.

Ключевые слова: сайдинг, преимущества и недостатки, виды сайдинга, виниловый сайдинг, алюминиевый сайдинг, стальной и цинковый сайдинг, цементно-волокнистый и деревянный сайдинг, отделочные материалы, строительные технологии.