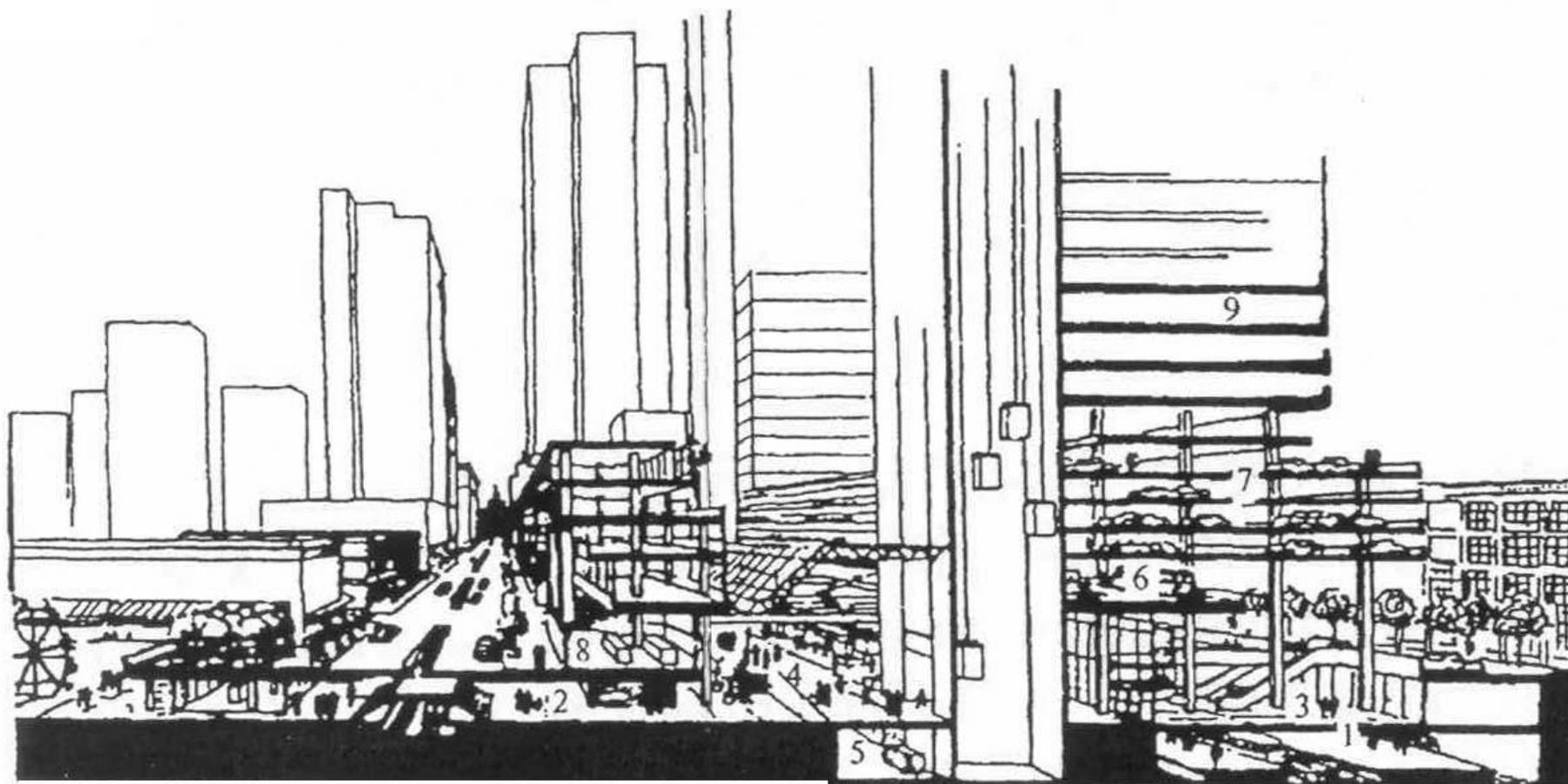


Общественно-транспортные комплексы



Общественно-транспортные комплексы включают в себя две функциональные зоны:

- **транспортную** – с расположенными на ней устройствами посадки, высадки, пересадки, увязанные с системой автостоянок и пешеходными путями;
- **общественную** – с объектами обслуживания, офисами, учреждениями управления связи и др.



Способы организации общественно-транспортных комплексов

- **целевой**, связанный с ориентацией на потребление услуг конкретных учреждений (административные, культурно-бытового обслуживания, спорта и др.) и ожидание, связанное с их посещением;
- **транзитный**, ориентированный на объекты, находящиеся вне зоны социальной активности, и включающий виды деятельности, связанные с ожиданием (посещение телевизионных залов, залов игровых автоматов, буфетов, кафе и др.);
- **рекреационный**, относящийся к проведению кратковременного досуга (пассивный отдых, зрелищно-развлекательные мероприятия и др.)

Факторы сочетаний функций общественно-транспортных комплексов

- 1) интенсивность потоков посетителей, персонала и грузов;
- 2) технологическая (организационная) общность предприятий;
- 3) возможность трансформации помещений;
- 4) время (часы) работы предприятий;
- 5) размеры основных планировочных элементов, а также оптимальные для них объемно-планировочные параметры.

В соответствии с трехступенчатой системой комплексность обслуживания достигается:

- **1-я ступень (в масштабе микрорайона) -** кооперированием таких видов обслуживания, как торговля, общественное питание, коммунально-бытовое обслуживание;
- **2-я ступень (в масштабе жилого района) -** кооперированием таких видов обслуживания, как деловое, культурно-просветительное, торговля, общественное питание, коммунально-бытовые услуги.
- **3-я ступень (в масштабе планировочного района)** кооперированием таких видов обслуживания, как деловое, культурно-просветительное и торгово-бытовое.

КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДА УСТЬ-КАМЕНОГОРСКА

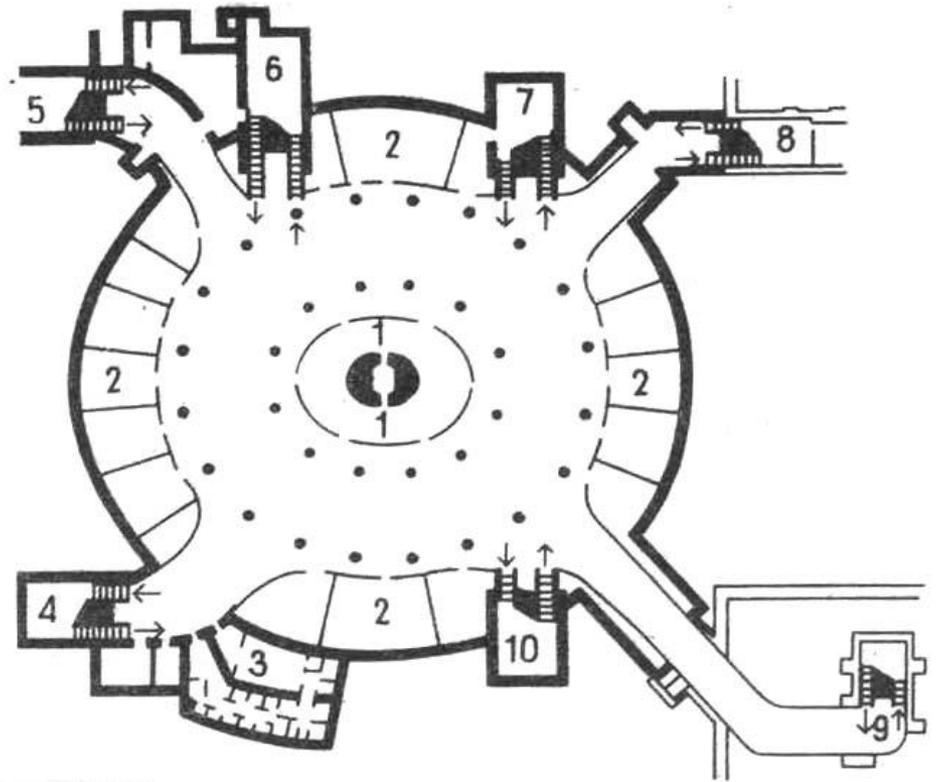


Структурная характеристика общественно-транспортных центров (узлов)

Местонахождение общественно-транспортного центра	Транспортная зона	Общественная зона	Характерные особенности планировочного решения	Площадь застройки га/площадь участка га
Кембридж (США)	Станция (конечная) метрополитена, автовокзал междугородных сообщений, стоянки автомобильного транспорта, гаражи-хранилища	Магазины, кафе, офисные помещения	Транспортная и общественная зоны в одном объеме	0,6/1,2
Площадь Бонавантюр, г. Монреаль (Канада)	Железнодорожный вокзал, станция метрополитена, (подземные автомобильные (стоянки, наземные автомобильные стоянки	Магазины, кинотеатр, Центр торговли, залы для переговоров, выставки, музыкальный центр, конгресс-холл	То же	2,0/2,2

Продолжение

Г. Бильбао (Испания)	Железнодорожный вокзал, автовокзал междугородных и пригородных сообщений, подземные автостоянки	Магазины, залы универсального назначения, ярмарка, предприятия питания, офисные помещения выставочные залы	Комбинированное решение транспортной и общественной зоны	0,9/1,3
Оксфорд стрит, "Вестуан" г. Лондон, (Великобритания)	Остановка метрополитена, остановки общественного транспорта	Магазины, офисы, жилые помещения, предприятия питания	Транспортная и общественная зоны в одном объеме	0,75/0,9
"Канада Плейс", Ванкувер, (Канада)	Морской вокзал, автомобильные стоянки, остановка метрополитена	Гостиница, офисы, концертный зал, выставки, театр, предприятия питания	То же	2,5/2,8
«Куинзгейт» г. Питерборо (Великобритания)	Железнодорожный вокзал, автовокзал междугородных сообщений, открытая стоянка,	Магазины, специализированные предприятия питания	Обособленное расположение зоны железнодорожного вокзала, автовокзала и общественной	8,8/9,0



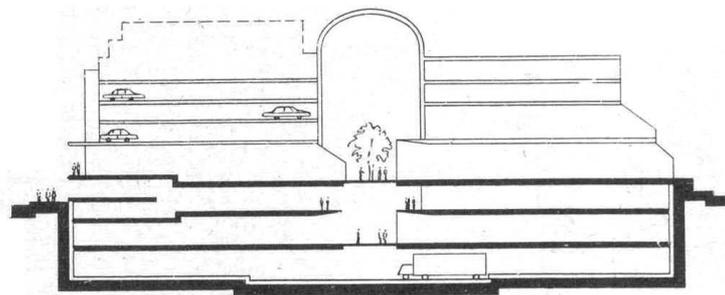
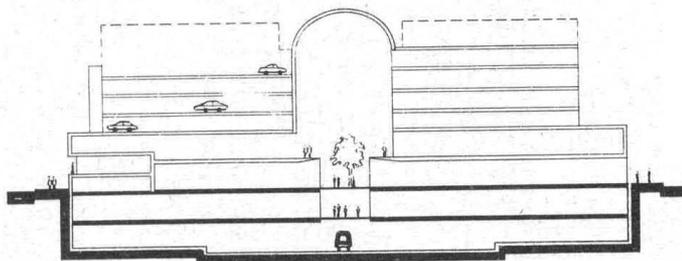
**Подземный переход у здания
Оперы в Вене**

1 — кафе; 2 — магазины; 3 — общественные туалеты; 4 — выход к Опере; 5—10 — прочие выходы, оборудованные эскалаторами

- *Расположение отдельных элементов зданий в подземном или надземном пространстве (в том числе под улицами и площадями или над ними) позволяет возводить необходимые городу здания и сооружения в наиболее нужных местах, одновременно разуплотняя традиционно скученную поверхностную застройку, освобождая места для наполненных светом наземных сооружений, предназначенных для длительного пребывания людей, а также для озеленения и мест отдыха.*

принципы вертикального зонирования

- самые близкие к поверхности уровни должны быть отведены для пешеходов, автостоянок, объектов попутного обслуживания, местных инженерных сетей;
- по мере заглубления подземных транспортных сооружений линейного типа или создания путей на эстакадах расчетная скорость движения в них должна возрастать, а число входов и остановочных пунктов — сокращаться.



Подземный торговый зал. Центр им. Итона в Торонто. Поперечные разрезы

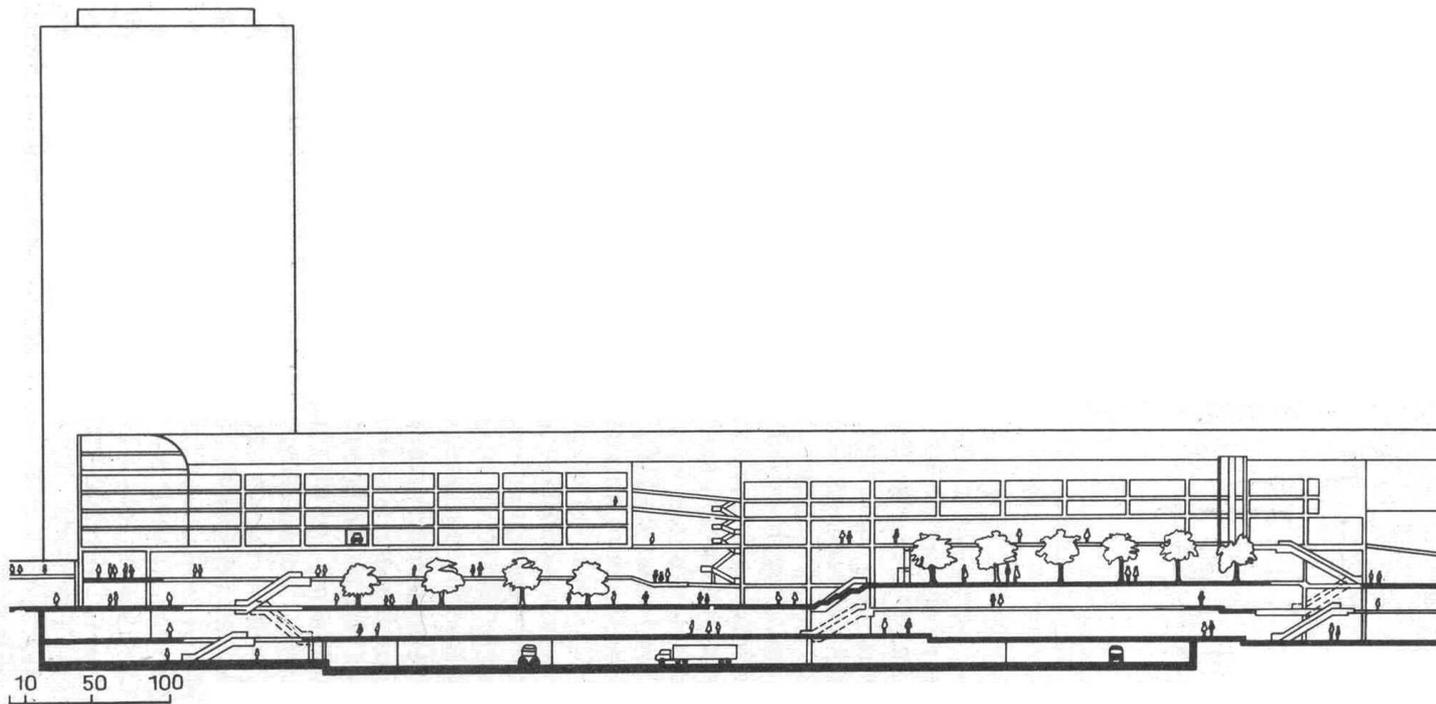
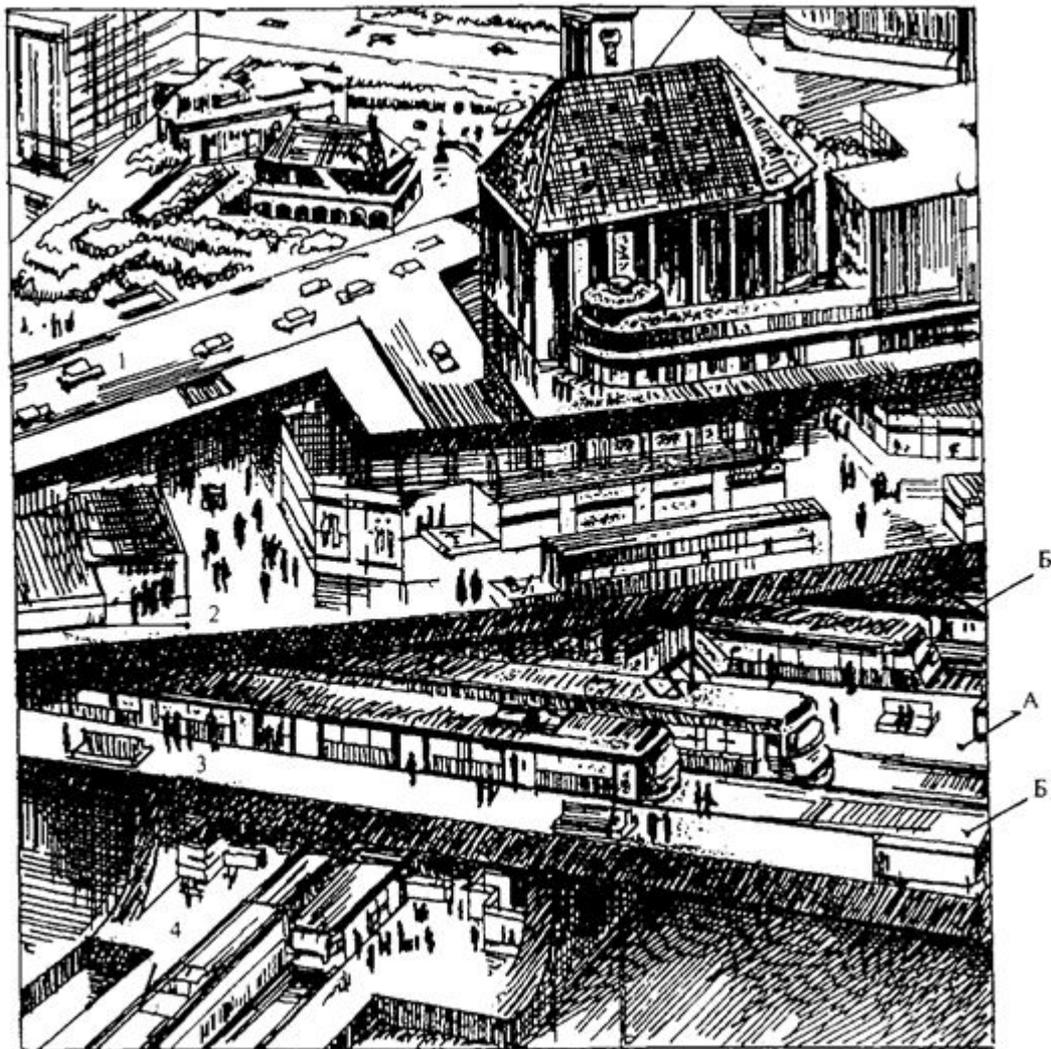


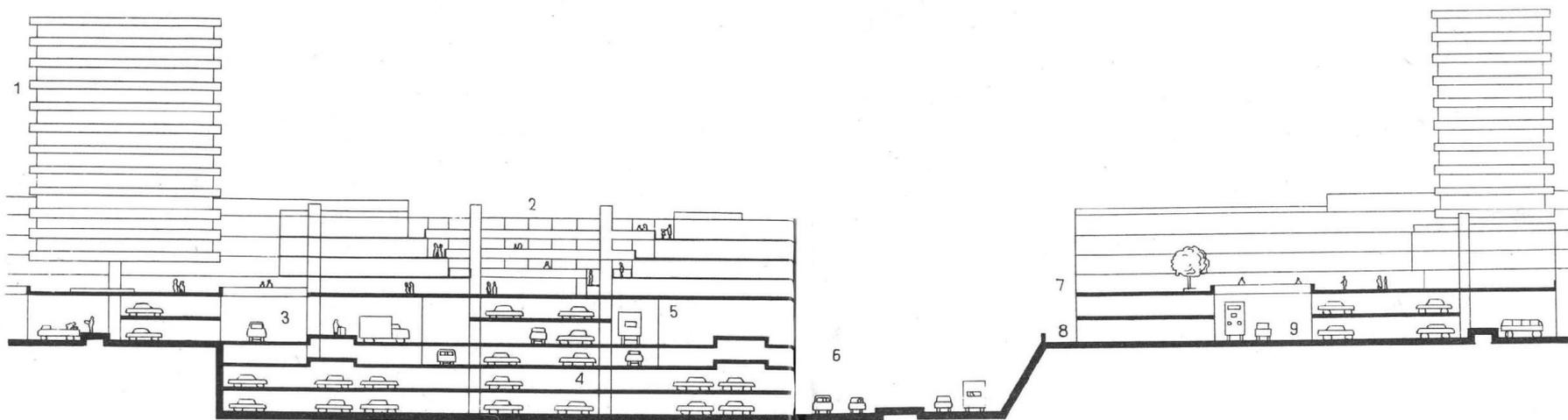
Рис. 6.4. Пешеходная зона Центра им. Итона в Торонто. Продольный разрез

Рекомендованное размещение объектов в уровнях

- **первый** от дневной поверхности уровень (каждый рассматриваемый уровень может включать в себя несколько ярусов) — входы и выходы, подземные пешеходные переходы, предприятия торговли, обслуживания, общественного питания, культурно - досуговые центры, т.е. постоянно эксплуатируемые и посещаемые неограниченным количеством людей объекты;
- **второй** уровень — пешеходные переходы, станции метрополитена и пригородной железной дороги, автостоянки и т. п., кратковременно используемые неограниченным количеством людей;
- **третий** уровень — складские помещения, разгрузочные площадки, устройства жизнеобеспечения и нормального функционирования комплекса с постоянным присутствием ограниченного количества обслуживающего персонала;
- **четвёртый** уровень — инженерные коммуникации, эксплуатируемые без постоянного присутствия человека.

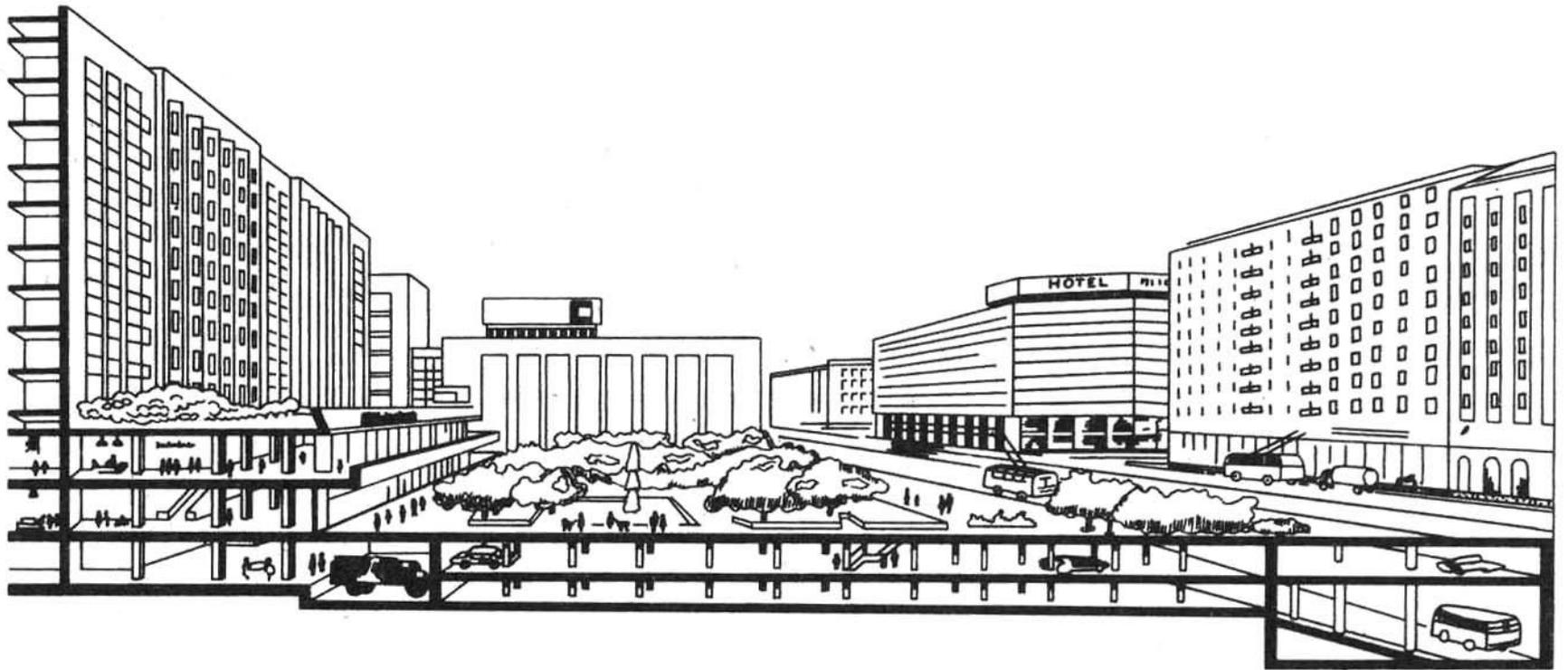


- **Общественно-транспортный центр (узел) на площади Хауптвахе, г. Франкфурт-на-Майне (Германия)**
- А. Линия электрифицированной железной дороги со скоростным пригородно-городским сообщением (СПГЖД)
- Б. Линия полукольцевой железной дороги

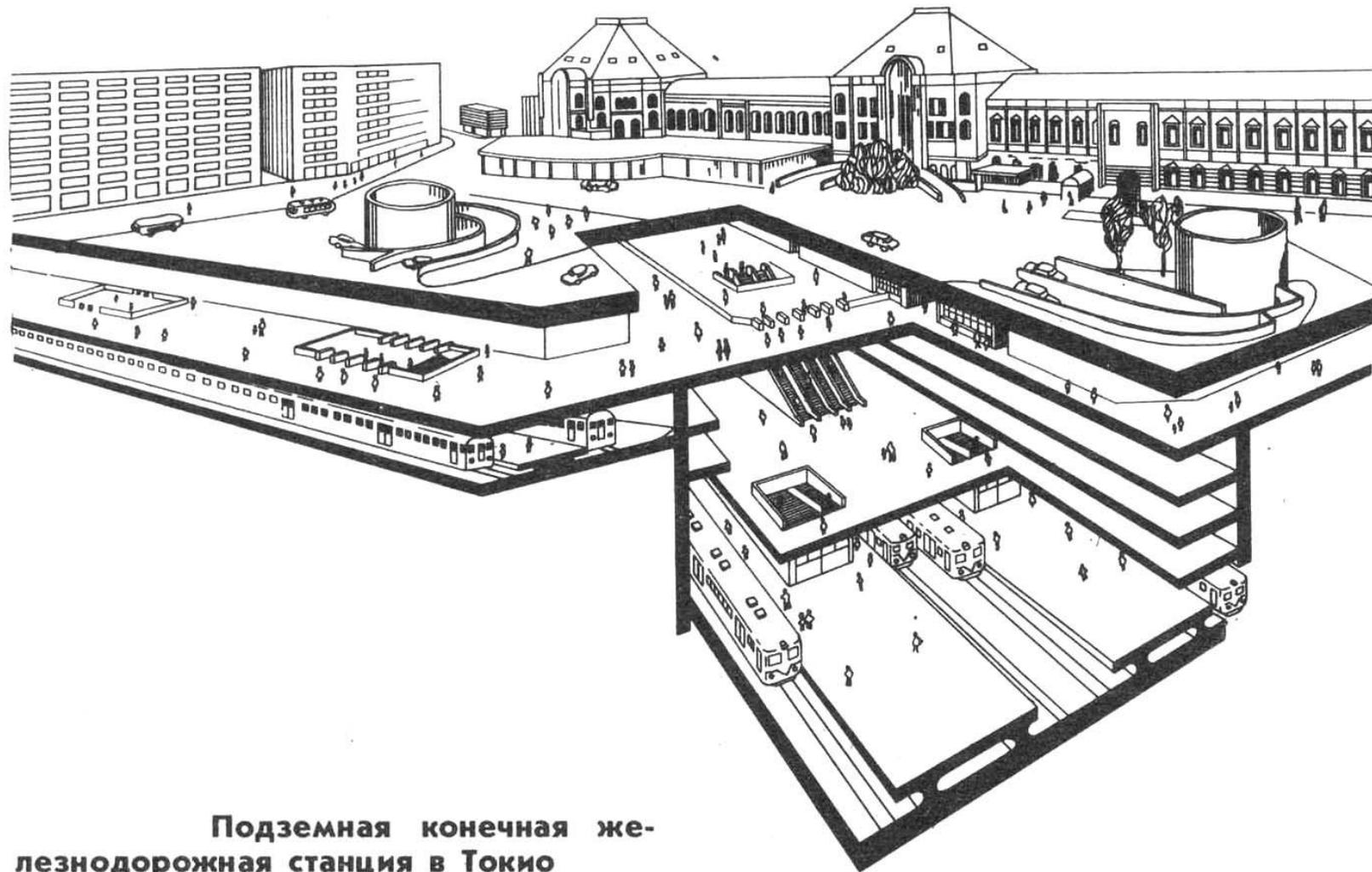


Проектные предложения по формированию развитого общественно-транспортного комплекса в центре Лондона

1 — жилой дом; 2 — магазины; 3 — местный проезд; 4 — стоянка; 5 — грузовая платформа; 6 — главная дорога; 7 — главный уровень пешеходного движения (прежний уровень поверхности земли); 8 — новый уровень поверхности земли; 9 — улица районного значения

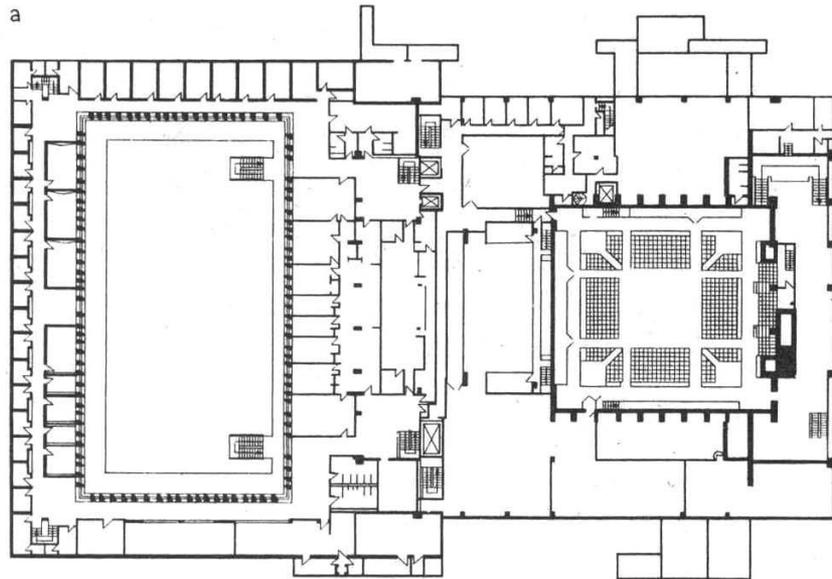


Один из проектов подземных транспортных систем Садового кольца в Москве



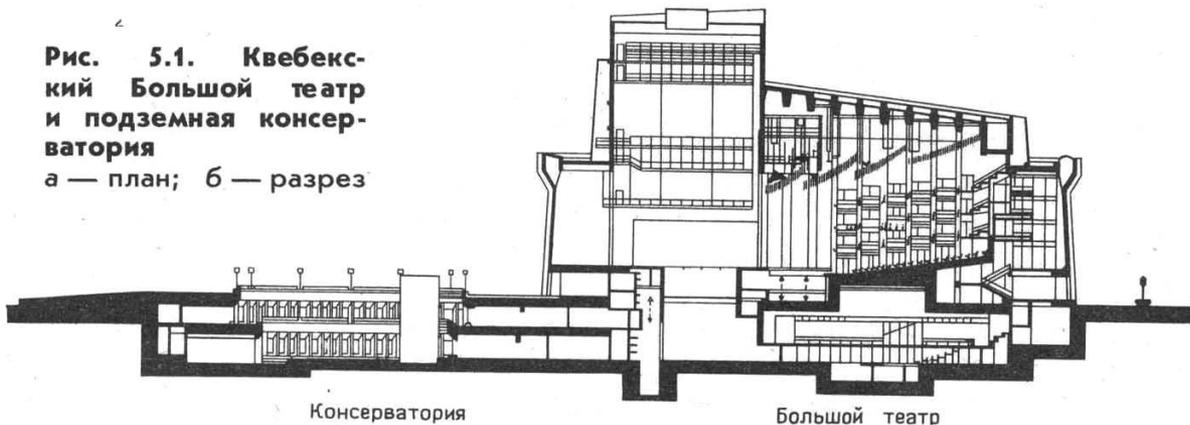
Подземная конечная железнодорожная станция в Токио

- Длина станции 320 м, глубина 44,8 м



Нижний этаж

Рис. 5.1. Квебекский Большой театр и подземная консерватория
а — план; б — разрез



Консерватория

Большой театр

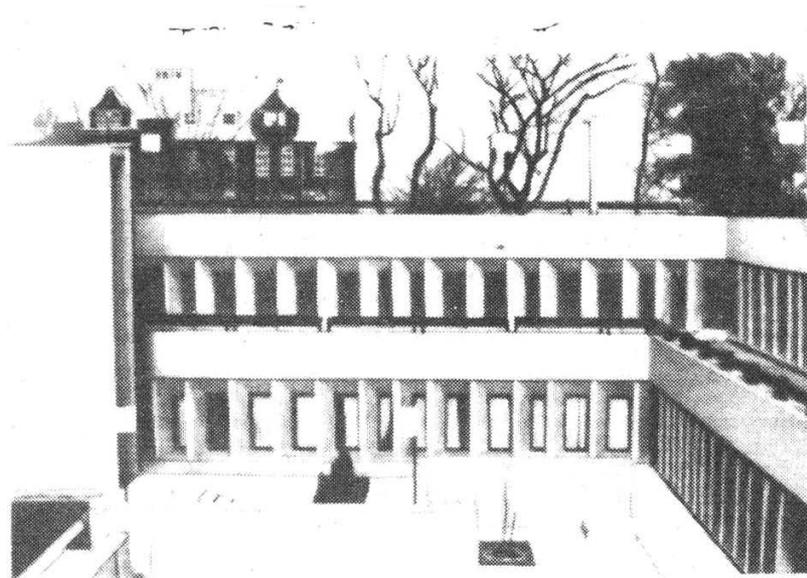
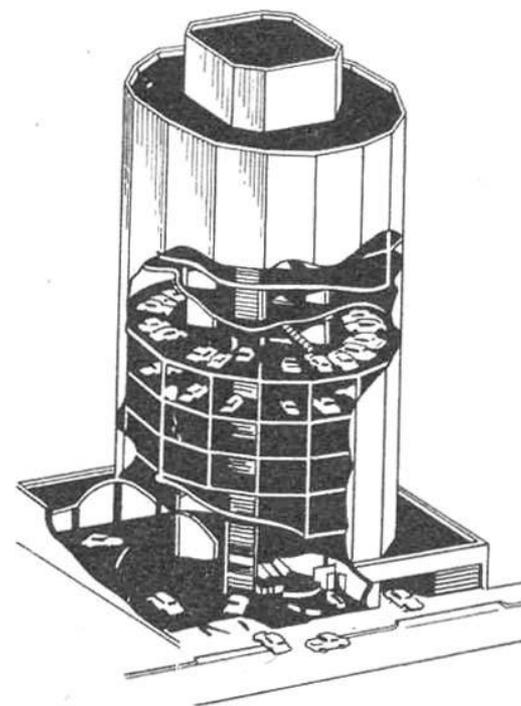
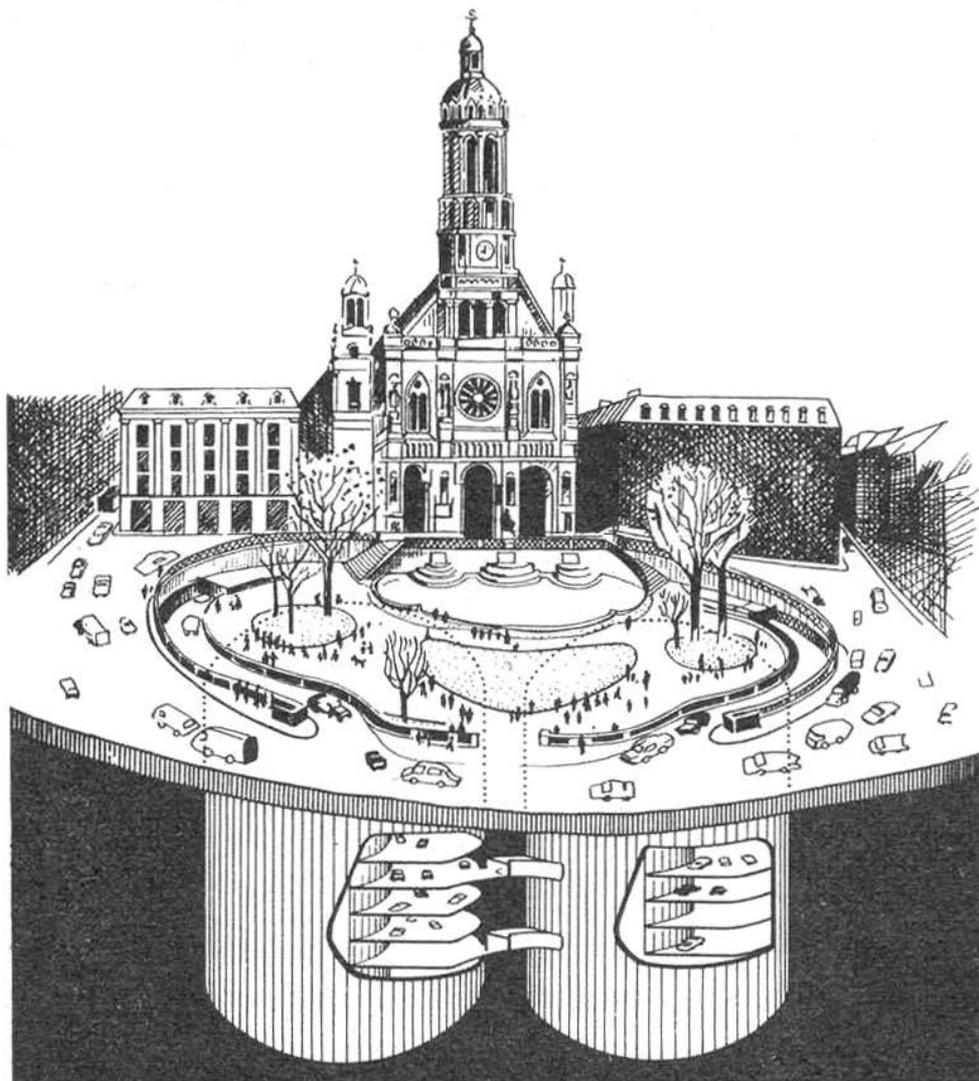
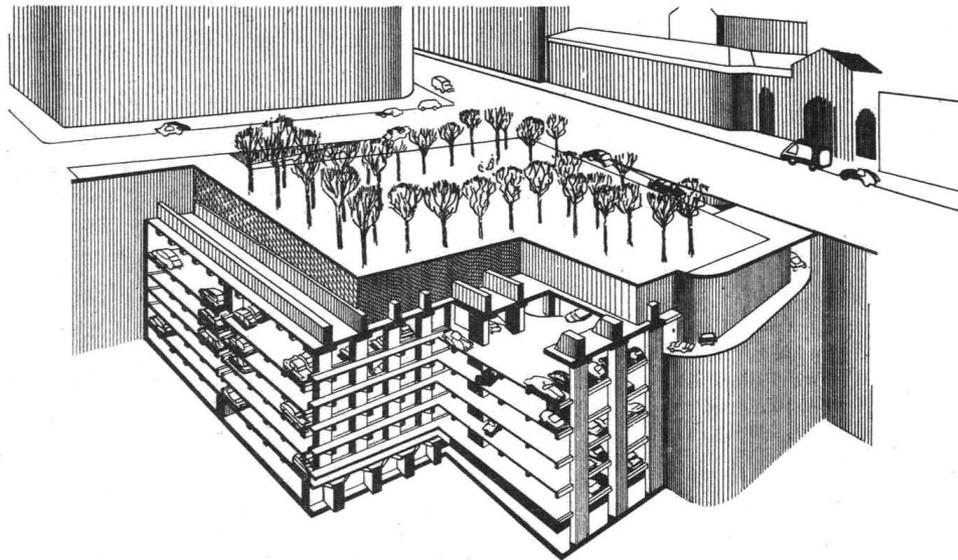


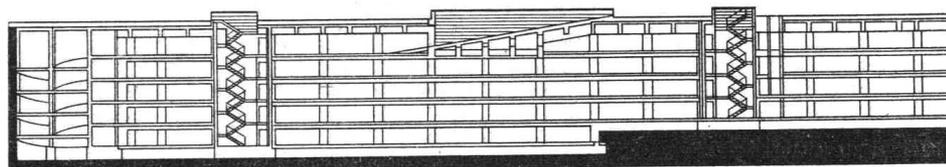
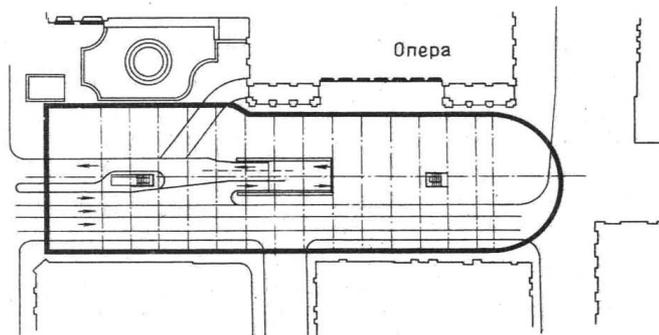
Рис. 5.2. Открытый двор подземной консерватории



Подземная автостоянка. Париж, площадь Трините

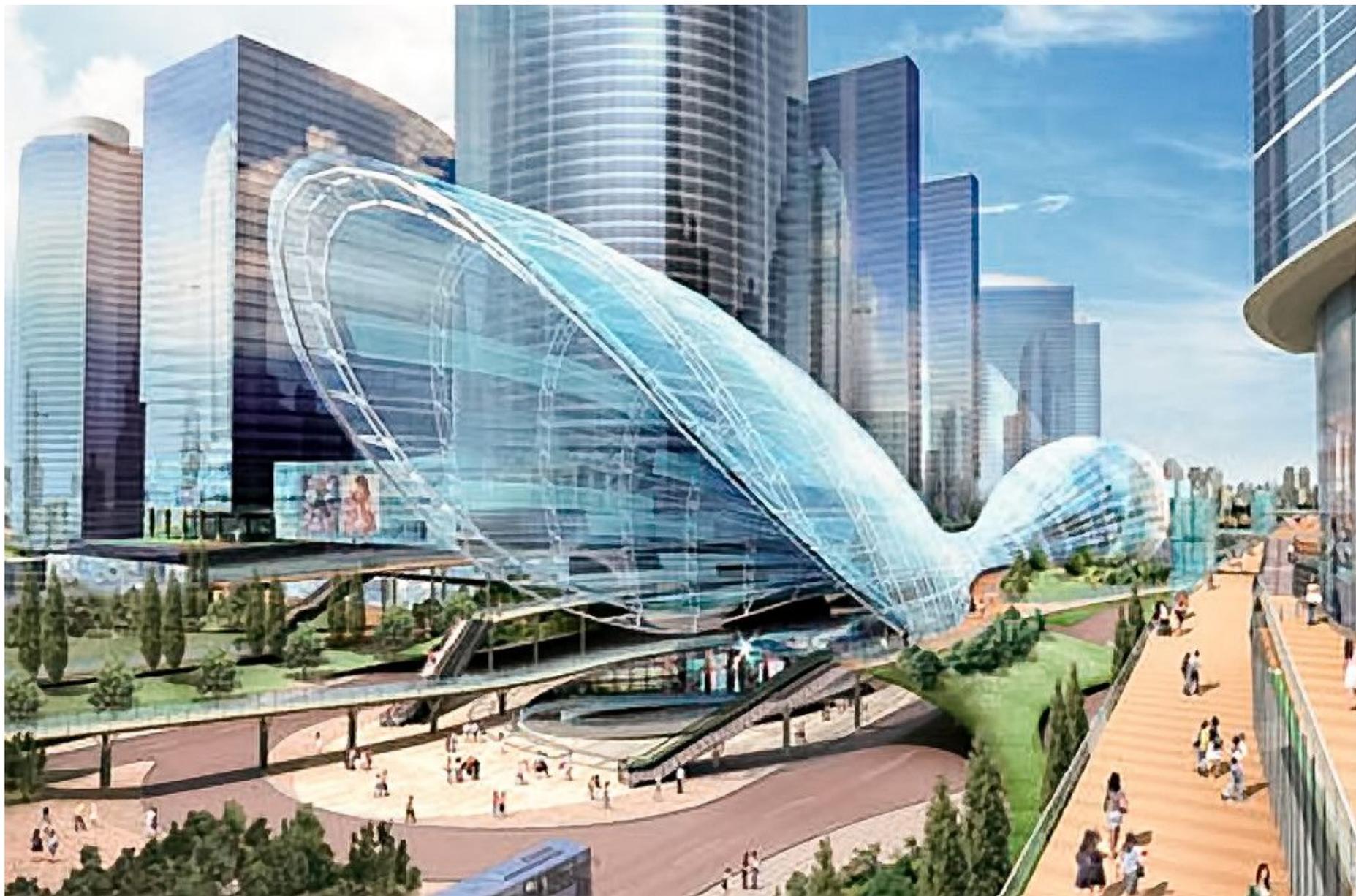


Шестиэтажный подземный гараж. Париж, площадь Монсо



Венский подземный гараж Кернтнерштрассе





Транспортный узел Gajeong Dong Intersection (Lu1 City), Инчхон, Южная Корея. Проект объединяет в себе подземные автомагистрали, линии LRT и BRT (bus rapid transit) тесно интегрированные в создаваемое подземное и наземное городское пространство

