

2. Иконников А. В. Пространство и форма в архитектуре и градостроительстве. М. : КомКнига, 2006.

3. Мамаева Ю. В. Принципы организации открытых архитектурных пространств в структуре города. Астраханский инженерно-строительный институт. Астрахань.

4. <http://www.euro-expo.ru/expo/15450.htm>

5. <http://vdnh.ru/>

6. <http://lenexpo.ru/node/51938>

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛОВ НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В г. АСТРАХАНИ

А. П. Дворникова, Т. О. Цитман

*Астраханский государственный архитектурно-строительный
университет, г. Астрахань (Россия)*

Исторически сложившимся вариантами транспортно-пересадочных узлов в городе Астрахань являются железнодорожный вокзал, автовокзал, автостанции, диспетчерские пункты, которые были расположены на периферии (рис. 1). Вследствие развития и расширения границ города, а также развития транспортной инфраструктуры основные транспортно-пересадочные узлы оказались расположены в центральной части города (рис. 1) и начали создавать большое количество проблем. Таким примером может служить транспортно-пересадочный узел железнодорожного вокзала, который имеет множество проблемных участков и при этом теряет свою социальную эффективность.

Все это приводит к необходимости изучения и анализа взаимосвязей железнодорожного вокзала и разработки перспективной архитектурно-планировочной модели, которая могла бы служить основой для проектирования.



Рис. 1. Генеральные планы привокзальной территории г. Астрахани

Транспортные узлы заметно влияют на развитие городов, изменяют их структуру. В свой черед, к решению транспортных узлов и комплексов зданий и сооружений объектов транспортной инфраструктуры предъявляется большое количество требований. Так, транспортный узел представляет собой комплекс транспортных устройств в пункте пересечения нескольких ви-

дов транспорта, совокупно исполняющих операции по обслуживанию транзитных, местных и городских пассажиро- и грузоперевозок. В транспортной системе узлы несут функцию регулирующих клапанов [1].

При размещении и развитии транспортно-пересадочного узла, а также архитектуры вокзалов необходимо учитывать систему направлений «от города — к вокзалу» и «от вокзала к городу», а также взаимосвязь между основными пересадочными станциями [2]. Так, от целесообразного расположения вокзалов в структуре города обуславливается эффективность использования разных видов транспорта, качество транспортного обслуживания населения.

Первоначальным и наиболее активным направлением является вектор «от города к вокзалу», содержание которого определяется необходимостью размещения вокзалов в существующей структуре города, влияния городского окружения на архитектуру вокзалов. Одновременно, как только объекты транспортной инфраструктуры начинают внедряться в ткань города, появляется и второе направление «от вокзала к городу», содержание которого определяются пространственными факторами, связанными с необходимостью отвода городской территории, размещения станций и устройства привокзальных площадей, а также художественно-эстетических факторов, связанных со значением вокзалов как архитектурных и градостроительных доминант [2].

В зависимости от количества жителей города, вокзалы нескольких видов транспорта объединяют, либо наоборот стараются избежать сочетания большого количества видов в одном узле, во избежание перегруженности узла, однако, связь между основными главными узлами необходимо сохранить, не совершая большого количества пересадок.

Можно отметить, что исторически сложившемся вариантом размещения вокзалов остается центральная часть города, при росте которого проявляется большое количество проблем, таких как: высокая плотность движения, недостаточное количество парковочных мест на привокзальной площади, ухудшение условий пешеходного движения, увеличение процента создания аварийных ситуаций.

Железнодорожные пути в г. Астрахань, в настоящий момент, проходят через весь город, границы которого давно ушли за пределы линий сообщения, что создает некомфортное проживание большей части города (рис. 2). А облик железнодорожного вокзала в г. Астрахань теряется в окружающей застройке и требует реконструкции с учетом активно развивающейся современной архитектуры.

Комплекс железнодорожного вокзала в г. Астрахань включает в себя не только железнодорожный вид транспорта, но и автовокзал, а также тесно взаимосвязан с внутригородским транспортом, который в последнее время очень сильно возрос, что и является одной из причин затрудненной работы

рассматриваемого транспортно-пересадочного узла (рис. 3). Одним из решений большинства существующих проблем является, перенос вокзала снова на периферию города, однако, за этим последует дальнейшее ухудшение социальной эффективности работы рассматриваемого вида транспорта.

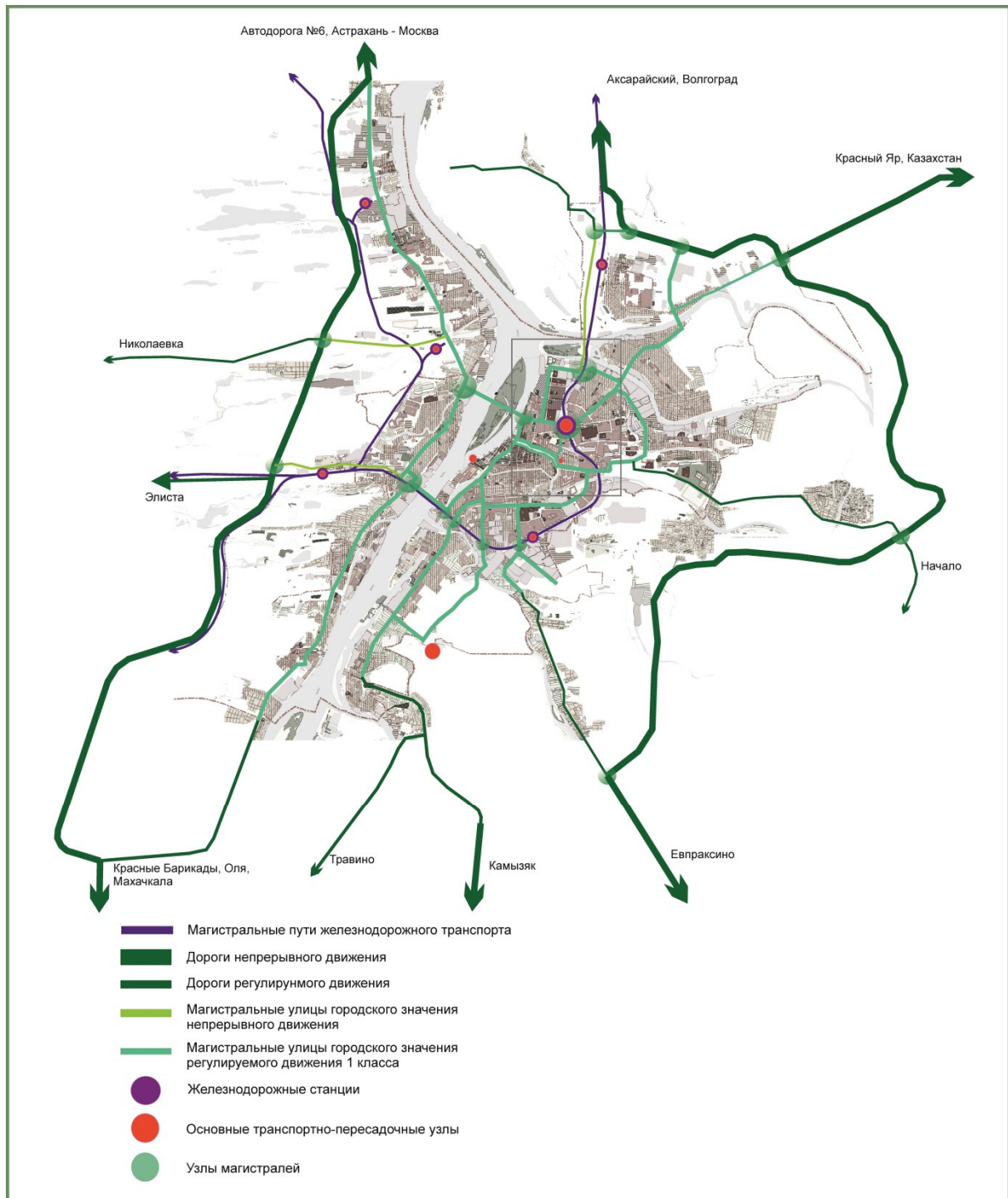


Рис. 2. Транспортная схема на уровне города Астрахани. Существующее положение

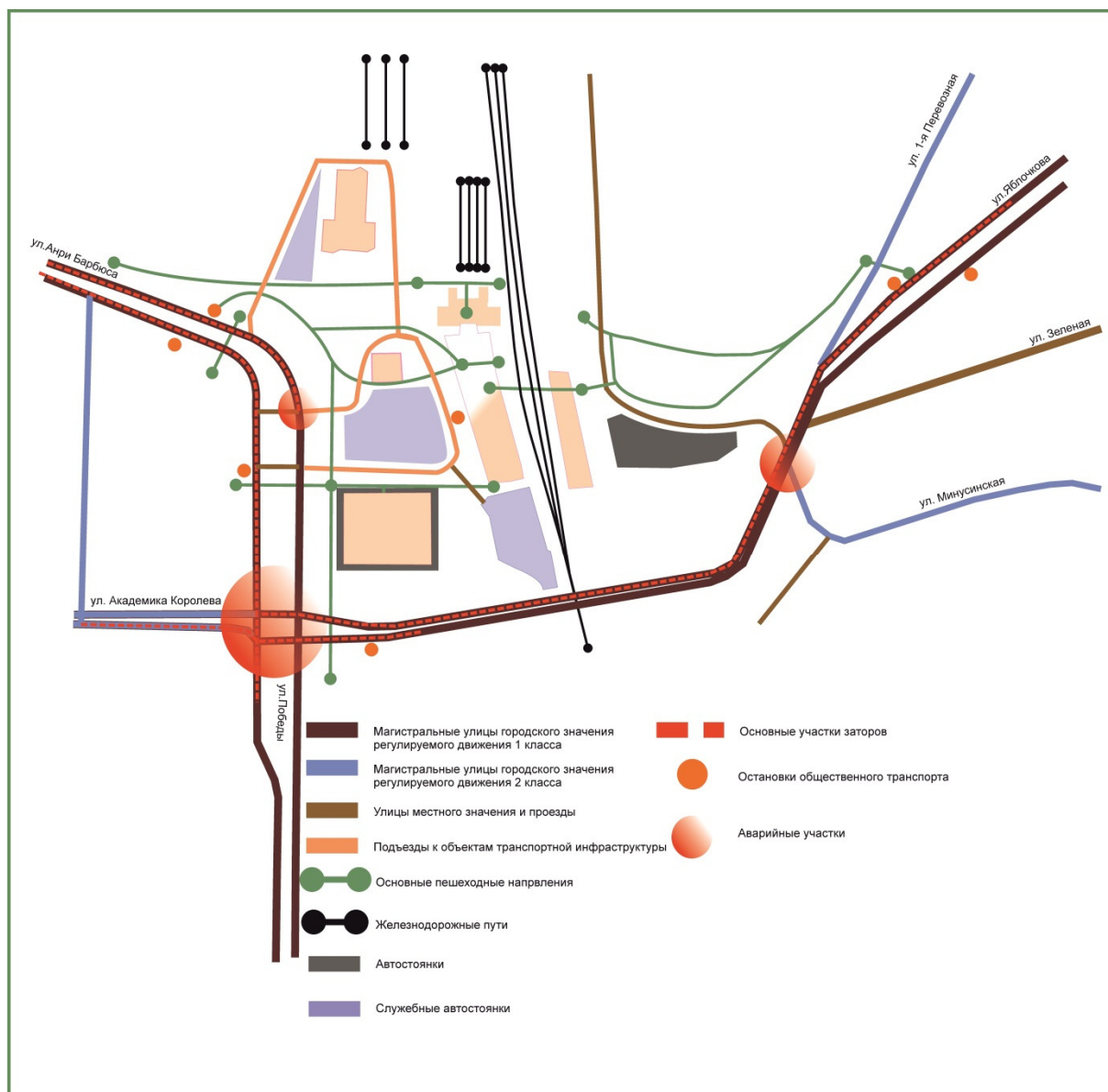


Рис. 3. Транспортная схема привокзальной территории. Существующее положение

Так, в последнее время наметилась тенденция к уменьшению строительства новых транспортно-пересадочных узлов (вокзалов), за счет реконструкции и расширения существующих вокзалов. Ввиду того, что выгодное положение вокзалов остается одной из основных причин их сохранения и последующего развития. При удобном расположении и увеличении скорости и качества составов, железнодорожное движение начинает быть конкурентоспособным с аэропортами, находящимися за пределами города. Развитие представляет собой создание многоуровневых многофункциональных комплексов, в которых учитываются существующие транспортные проблемы, а также художественно-эстетическое приспособление к изменяющейся окружающей застройке города.

На примере железнодорожного вокзала в г. Астрахани необходимо создать многофункциональный комплекс, с развитой привокзальной площадью, с многоуровневой развязкой транспорта. Это создаст удобные связи с основными внешними магистралями города, что уменьшит нагрузку на внутригородские магистральные улицы, а также и количество аварийных ситуаций (рис. 4). Еще для увеличения эффективности работы железнодорожного вокзала необходимо создание удобных связей с другими транспортно-пересадочными узлами, такими как, например, аэропорт, связи с которым в данный момент отсутствуют.

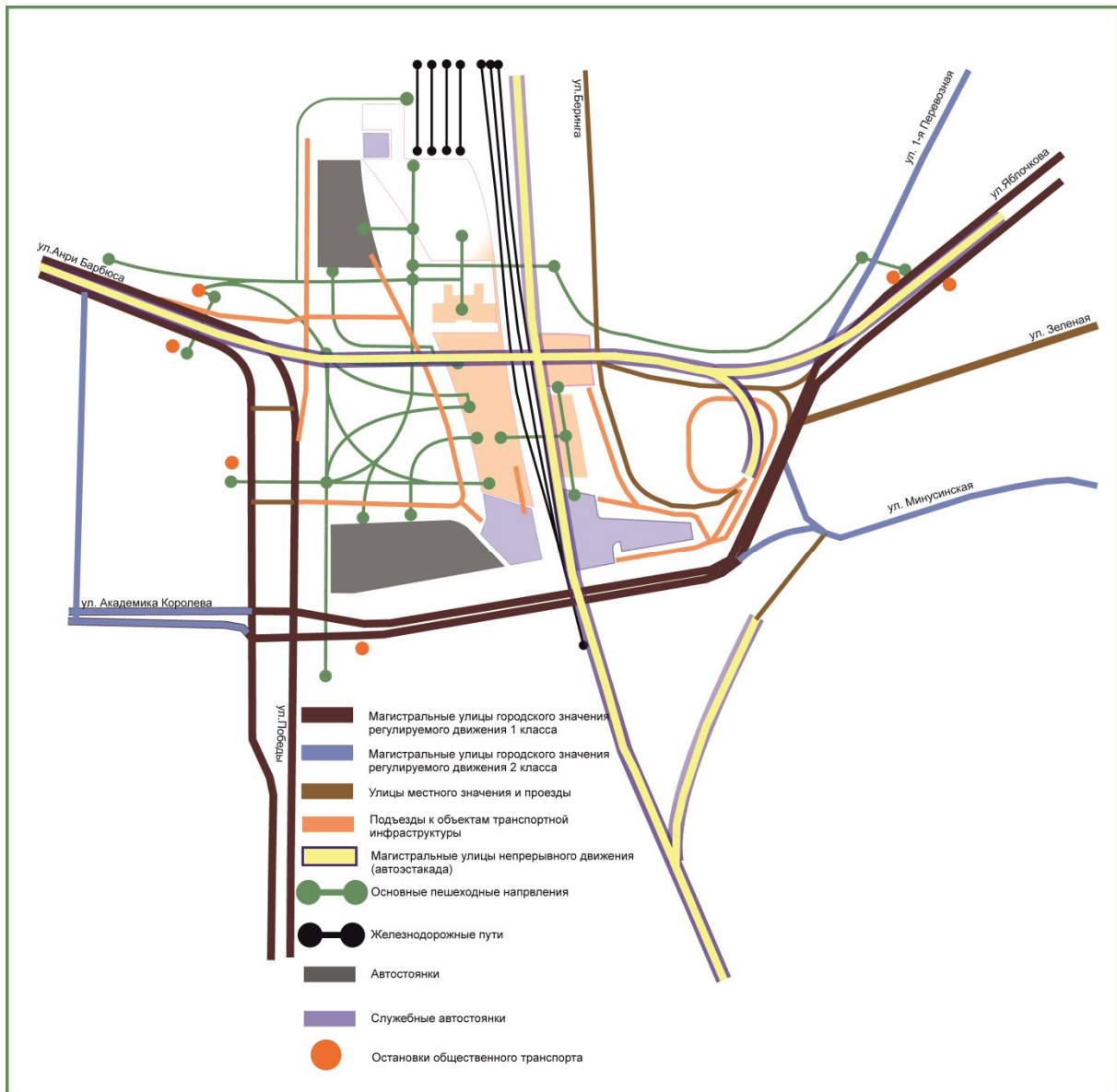


Рис. 4. Транспортная схема привокзальной территории. Проектное предложение

Размещение объектов транспорта выступает важным фактором, направленным на ускорение и повышения жизненного уровня населения. Достигаемая с его помощью экономия времени становится определяющим

критерием удобства проживания в городе. Транспортный узел у привокзальной территории один из самых концентрированных в городе, а сам вокзал – это одно из важнейших зданий любого населенного пункта, и его не следует проектировать как чисто утилитарное сооружение. При размещении и реконструкции вокзала важно учитывать его взаимосвязь с городами и населенными пунктами, а также с другими транспортно-пересадочными узлами. Не стоит также забывать про изменение эффективности работы рассматриваемого объекта в лучшую сторону.

Список литературы

1. Коршунова С. А. Концепция развития транспортных узлов на примере реконструкции морского порта в г. Сочи.
2. Петухова Н. М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830–1910-е годы. СПб., 2010.
3. Рекомендации по проектированию вокзалов / Минстрой России, ЦНИИП градостроительства. М., 1997.

РАЗВИТИЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНОГО ПАРКОВОГО ПРОСТРАНСТВА В г. АСТРАХАНИ

М. В. Тутаринова, И. А. Иванченко

Астраханский государственный архитектурно-строительный университет, г. Астрахань (Россия)

В городской среде с множеством промышленных предприятий, развитой транспортной сетью, плотной жилой застройкой создаются условия, неблагоприятно влияющие на комфортность жителей города. Воздух загрязнен автомобильными выхлопами, каменные стены домов накапливают тепло и ухудшают микроклиматические условия, особенно в жаркое время года. Таким образом, для оздоровления городской среды необходимо развитие системы зеленых насаждений, скверов, бульваров, парков. Создание парковых зон является актуальным необходимым процессом в современной городской среде. Парки являются «легкими города» и создают комфортное существование жителям этого города.

Очень важным является месторасположение зеленых зон города, их взаимосвязь и структуры зеленой системы города. Парки могут иметь различное назначение и месторасположение. В городе существуют различные территории, на которых могут располагаться парки, но в настоящий момент эти зоны требуют реконструкции и озеленения. Эти территории представляют собой заброшенные промышленные участки, неблагоустроенные природные ландшафты, неблагоприятные для застройки городские территории.

При выборе подобных территорий под парки можно решить следующие задачи: