



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования  
**«Дальневосточный федеральный университет»**  
(ДФУ)

---

**ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА**

**Кафедра архитектуры и градостроительства**

Дятко Екатерина Викторовна

**ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЙ УЗЕЛ В РАЙОНЕ ВТОРОЙ РЕЧКИ В  
Г. ВЛАДИВОСТОКЕ**

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

по направлению подготовки 07.03.01 Архитектура  
профиль «Архитектурное проектирование»

**г. Владивосток  
2018**

**УТВЕРЖДАЮ**  
 Директор Инженерной школы

Подпись \_\_\_\_\_  
 Ф.И.О. \_\_\_\_\_ 201 г.

**Уполномоченный по экспортному контролю**

В материалах данной выпускной квалификационной работы не содержатся сведения, составляющие государственную тайну, и сведения, подлежащие экспортному контролю.

Подпись \_\_\_\_\_  
 Ф.И.О. \_\_\_\_\_ 201 г.

Автор ВКР \_\_\_\_\_  
 подпись

« 01 » июня 20 18 г.

Руководитель ВКР профессор, доцент  
 (должность, ученое звание)

\_\_\_\_\_ О.В. Масловская  
 (подпись) (ФИО)

Руководитель ВКР доцент  
 (должность, ученое звание)

\_\_\_\_\_ В.А. Савостенко  
 (подпись) (ФИО)

« 01 » июня 20 18 г.

Защищена в ГЭК с оценкой

\_\_\_\_\_

Секретарь ГЭК

\_\_\_\_\_ И.В. Пилипко-Осипович  
 подпись И.О.Фамилия

« 22 » июня 20 18 г.

«Допустить к защите»

Зав. кафедрой профессор  
 (ученое звание)

\_\_\_\_\_ В.К. Моор  
 (подпись) (И. О.Фамилия)

« 14 » июня 20 18 г.

## АННОТАЦИЯ

ВКР студента группы Б 3529 кафедры архитектуры и градостроительства

ИШ ДВФУ Дятко Екатерины Викторовны на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»

Научные руководители: профессор кафедры архитектуры и градостроительства Масловская Оксана Владимировна; доцент кафедры архитектуры и градостроительства Савостенко Валерий Александрович.

Транспортно-пересадочный узел (ТПУ) – ключевой транспортно-социальный элемент структуры города, в котором происходит пересадка пассажиров между различными видами транспорта как внешнего, так и внутригородского, а также сопутствующее обслуживание пассажиров объектами социальной инфраструктуры.

ТПУ играют важную роль в формировании удобной для жизни населения общественной среды и её функционирования. Основная цель оптимизации транспортной системы является популяризация городского общественного транспорта и формирование благоприятных условий для отказа от индивидуального транспорта.

**Цель выпускной квалификационной работы** состоит в реорганизации объёмно-планировочного и градостроительного комплекса транспортного узла Автовокзал – ж/д станция «Вторая речка» в г. Владивостоке.

**Задачи выпускной квалификационной работы:**

- выявить характерные особенности проектирования современных транспортно-пересадочных узлов как общественных центров на основе опыта отечественной и зарубежной практики;

- выполнить предпроектный анализ выбранной территории и на основе его определить пути совершенствования реорганизации транспортно-

пересадочного узла, научно обосновать возможные варианты проектного решения;

- разработать экспериментальный проект транспортно-пересадочного узла в районе Второй речки г. Владивостока; в том числе: подобрать конструктивное решение в соответствии с требованиями и условиями строительства, рассчитать технико-экономические показатели.

**Методологические принципы и методы исследования.** Работа включает эмпирические методы (натурное исследование существующей ситуации, сравнения), теоретические (предпроектный анализ и структуризация знаний по данной теме), метод экспериментального проектирования.

Эмпирической основой исследования послужили аналоги архитектурных объектов, исследования отечественных архитекторов в области социологии архитектуры, российских и зарубежных специалистов в области городского транспорта.

Результатом проведённой работы стало проектное предложение по разработке реорганизации объёмно-планировочного, градостроительного и художественно-образного решения транспортно-пересадочного узла в районе Второй речки в г. Владивостоке.

Проект транспортно-пересадочного узла в районе Второй речки г. Владивостока является уникальным, поскольку все его подсистемы объединены в целостном архитектурном решении, предназначенном для конкретных градостроительных условий.

Работа представляет собой следующие разделы: введение, три главы, заключение, список использованных источников и приложения.



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования  
«Дальневосточный федеральный университет»

---

ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА

Кафедра архитектуры и градостроительства

УТВЕРЖДЕНО

Руководитель ОПОП канд. арх., профессор

  
(подпись) Е.А. Ерышева

« 19 » февраля 2018 г.

Заведующий кафедрой канд. арх., профессор

  
(подпись) В.К. Моор

« 19 » февраля 2018 г.

**ЗАДАНИЕ**

**на выпускную квалификационную работу**

студенту Дятко Екатерине Викторовне, группа Б3529

**1. Наименование темы** Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке

**2. Основания для разработки:** Приказ на утверждение тем ВКР № Сд-38, от «14» марта 2018 г., Задание на проектирование

**3. Источники разработки:** генеральный план развития г. Владивостока

**4. Технические требования:** площадь участка проектирования 13,04 га, расчётное суточное отправление 2250 пассажиров, вместимость ТПУ 150 человек, вместимость гаража 472 машиномест, вместимость гостиницы 290 человек

**5. Дополнительные требования:** в соответствии с нормами СНиП, «Региональными нормативами проектирования в Приморском крае», «Правилами проектирования и землепользования» и др. нормативными документами

**6. Перечень разработанных вопросов:** предпроектный анализ, архитектурно-градостроительное решение, объемно-планировочное решение, архитектурно-конструктивное решение, технико-экономические показатели

**7. Перечень графических материалов:**

1. Материалы предпроектного анализа
2. Ситуационный план
3. Генеральный план
4. Градостроительные развертки
5. Планы этажей
6. Фасады
7. Разрезы
8. Видовые кадры
9. Аксонометрические изображения

**КАЛЕНДАРНЫЙ ГРАФИК ВЫПОЛНЕНИЯ ВКР**

№ этапа п/п	Наименование этапов дипломного проекта (работы)	Срок выполнения этапов проекта (работы)	Примечание
1	Корректировка предшествующих материалов, разработка общей концепции проектируемого объекта	19.02.2018-11.03.2018	
2	Разработка градостроительного решения	12.03.2018-10.06.2018	
3	Разработка объемно-планировочного решения	02.04.2018-10.06.2018	
4	Разработка и уточнение фасадов, планов, разрезов, и др. составляющих проекта)	23.04.2018-10.06.2018	
5	Написание текстовой части ВКР	14.05.2018-31.05.2018	
6	Изготовление макета или видеофильма	01.06.2018-20.06.2018	

Дата выдачи задания «19» февраля.2018 г.

Срок представления к защите «22» июня 2018 г.

Руководители проекта

  
подпись  
  
подпись

канд. арх., доцент  
учен.степень, учен. звание  
учен.степень, учен. звание

О.В. Масловская  
И.О. Фамилия  
В.А. Савостенко  
И.О. Фамилия

Студент

  
Подпись

Е.В. Дятко  
И.О. Фамилия

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
ГЛАВА 1. АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ .....	8
1.1 Градостроительное решение .....	8
1.2 Объёмно-планировочное решение .....	14
1.3 Архитектурно-художественное решение .....	18
ГЛАВА 2. КОНСТРУКТИВНОЕ РЕШЕНИЕ И СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ .....	21
ГЛАВА 3. ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ.....	28
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	29
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ .....	31
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	34
Приложение А .....	34
Приложение Б.....	35
Приложение В.....	42

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность** выпускной квалификационной работы заключается в необходимости реорганизации территории долины Второй Речки, в частности в районе автовокзала. Застройка общественно-деловой зоны в настоящий момент представляет собой хаотично расположенные торгово-развлекательные центры и неэффективные промышленные объекты (рис. 1).



*Рис. 1. Фотофиксация промышленных зон в настоящее время*

Сложившуюся проблему нужно решать комплексно в структуре общей градостроительной ситуации с учётом перспективного развития города. Одним из методов оживления затухающих и неорганизованных зон города является внедрение узлов общественной активности. Наличие благоустроенных многофункциональных пространств во многом определяет качество городской жизни и повышает рейтинг города.

Также г. Владивосток имеет ряд проблем в транспортной сфере, а именно:

- неравномерная загрузка сети автомобильных дорог;
- неэффективное функционирование общественного транспорта;



– бессистемность маршрутов внутригородского общественного транспорта;

– отсутствие организованных транспортно-пересадочных узлов с перехватывающими парковками.

Таким образом, разработка транспортно-пересадочного узла в районе Второй Речки затрагивает проблемы различных сфер жизни города.

**Цель выпускной квалификационной работы** состоит в реорганизации объёмно-планировочного и градостроительного комплекса транспортного узла Автовокзал – ж/д станция «Вторая речка» в г. Владивостоке.

**Задачи выпускной квалификационной работы:**

– выявить характерные особенности проектирования современных транспортно-пересадочных узлов как общественных центров на основе опыта отечественной и зарубежной практики;

– выполнить предпроектный анализ выбранной территории и на основе его определить пути совершенствования реорганизации транспортно-пересадочного узла, научно обосновать возможные варианты проектного решения;

– разработать экспериментальный проект транспортно-пересадочного узла в районе Второй речки г. Владивостока; в том числе: выбрать оптимальную модель ТПУ для данного района и потребностей г. Владивостока, подобрать конструктивное решение в соответствии с требованиями и условиями строительства, рассчитать технико-экономические показатели.

**Методологические принципы и методы исследования.** Работа включает эмпирические методы (натурное исследование существующей ситуации, сравнения), теоретические (предпроектный анализ и структуризация знаний по данной теме), метод экспериментального проектирования.

Эмпирической основой исследования послужили аналоги архитектурных объектов, исследования отечественных архитекторов в области социологии архитектуры, российских и зарубежных специалистов в области городского транспорта.

Организация единой системы транспортно-пересадочных узлов в городе позволит сократить время передвижения на общественном транспорте, повысит уровень комфорта и безопасности и как следствие внутригородской общественный транспорт составит конкуренцию индивидуальному.

Транспортно-пересадочный узел (ТПУ) – узловый элемент планировочной структуры города транспортно-общественного назначения, в котором осуществляется пересадка пассажиров между различными видами городского пассажирского и внешнего транспорта или между различными линиями одного вида транспорта, а также попутное обслуживание пассажиров объектами социальной инфраструктуры.

Транспортно-пересадочные узлы играют важную роль в формировании удобной для жизни населения и функционирования общественной среды. Основной целью оптимизации транспортной системы является популяризация городского общественного транспорта и формирование благоприятных условий для отказа от личного автомобиля [1].

С развитием городов и других населённых пунктов становится всё важнее передвигаться из одной точки в другую быстрее и качественнее. Несмотря на то, что рынок услуг и инфраструктура стали хорошо развиваться и на периферии, качество обслуживания и возможность реализовать себя в профессиональном плане остаются на более высоком уровне. С этим связаны постоянные миграции пригородного населения в центры ближайших крупных городов, а значит и потребность в высококачественном транспортном обслуживании.

Численность населения увеличивается, растёт и уровень автомобилизации. С одной стороны, повышается мобильность населения, но с

другой высокая плотность транспортного потока оказывает негативное влияние на загруженность улично-дорожной сети. Каждый день множество трудоспособных жителей города перемещаются из одного района города в другой, чаще всего, из периферийных спальных районов в центр. Результатом таких маятниковых миграций являются пробки, перегруженные улицы и потеря времени. Качество жизни населения падает и возрастает социальная напряжённость, снижается экологический уровень. Система транспортно-пересадочных узлов позволяет создать каркас безопасных, удобных и оптимальных зон для накопления и перераспределения потоков в транспортной схеме города. Узлы размещаются как неподалёку от общегородского центра, в самом центре, так и в срединной или периферийной городских зонах, где располагаются вокзалы различных видов внешнего транспорта.

Посадочный терминал ТПУ предназначен для: оптимизации пешеходных потоков пассажиров, совершающих пересадку, с возможностью посещения ими объектов обслуживания или минуя их; размещения необходимой протяжённости фронта посадки на наземные виды транспорта; создания комфортных условий для пассажиров, ожидающих наземный транспорт; разделения потоков пассажиров, пользующихся муниципальным и коммерческим транспортом.

Транспортно-пересадочные узлы не стоит рассматривать как объект сугубо промышленной архитектуры, специфика подобных общественных мест состоит в предоставлении альтернативы использования пространства. При росте численности населения увеличивается и социальное разнообразие, и количество интересов с потребностями. Так, стоит учитывать разнообразные варианты использования общественных сервисов (Urban services) в пределах ТПУ, а также возможность развития их в будущем.

ТПУ также является источником получения дополнительных доходов за счёт интеграции различного назначения объектов, например, магазинов,

парковок, офисов, апартаментов и т.д., что повышает их устойчивость и инвестиционную привлекательность по созданию их проектов [2].

Результатом проведённой работы стало проектное предложение по разработке реорганизации объёмно-планировочного, градостроительного и художественно-образного решения транспортно-пересадочного узла в районе Второй речки в г. Владивостоке.

Проект транспортно-пересадочного узла в районе Второй речки г. Владивостока является уникальным, поскольку все его подсистемы объединены в целостном архитектурном решении, предназначенном для конкретных градостроительных условий.

# ГЛАВА 1. АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

## 1.1 Градостроительное решение

Пересадка с одного вида транспорта на другой является основополагающей, но не единственной. Сопутствующими следует выделить торговую, культурно-развлекательную, общественно-деловую и другие виды услуг. Насыщение транспортными и общественными функциями транспортно-пересадочных узлов приводит к образованию многофункциональных пространственно развитых общественно-транспортных центров или узлов.

Концепция градостроительного решения дипломного проекта Любаренко Оксаны (2015 г.) была представлена созданием зелёного рекреационного каркаса вдоль Второй речки с развлекательными зонами и объектами, а также организацией общественно-делового облика улицы Русской. Комплекс, разрабатываемый в рамках выпускной квалификационной работы, образован в контексте нового предложения развития городской территории в районе Второй речки. ТПУ включает в себя такие виды транспортного сообщения как: автомобильное, железнодорожное, морское. На данной территории уже существуют такие объекты транспортной инфраструктуры как: автовокзал, ж/д станция «Вторая речка», городская улично-дорожная сеть, остановка общественного транспорта. Исторически выбранная территория играла важную роль в развитии транспортной коммуникации (рис. 2).

Вторая Речка — железнодорожная станция Владивостокского отделения Дальневосточной железной дороги. 19 мая 1891 г. начала возводиться, а в 1893 г. была открыта. Островной тип платформы. Накануне Первой мировой войны огромную равнинную территорию побережья Второй речки обработали и

превратили в плац. После окончания войны территорию адаптировали под военный аэродром и разместили пересыльный пункт Владлага [3, 4].



*Рис. 2. Исторические снимки района Второй реки: А – вид со стороны проспекта 100-летия Владивостока, Б – железнодорожная станция, В - автовокзал*

Проанализировав существующую градостроительную ситуацию в г. Владивостоке, а именно в районе Второй реки, был выявлен ряд проблем, который натолкнул на реализацию их решений в виде комплекса транспортно-пересадочного узла.

Выбор места был продиктован географическим расположением и историческим контекстом.

Немаловажным оказались такие факторы, как несоответствие существующего функционального зонирования с картой общего градостроительного зонирования (рис. Б.2); природно-климатические особенности; развитие на территории сети общегородских автомобильных дорог, и влияние объектов транспортной инфраструктуры на дорожную ситуацию в городе; ландшафтно-архитектурный облик существующей застройки.

Первый фактор связан с общей разрозненностью находящихся на территории функциональных зон и объектов. Промышленная зона в долине Второй реки не наполнена объектами какого-либо социального взаимодействия, а используется неэффективно по своему изначальному назначению. Зброшенные складские и промышленные объекты находятся в полуразрушенном состоянии и образуют небезопасную, отталкивающую и антисоциальную среду. В принятой карте градостроительного зонирования г.

Владивостока нынешние производственные зоны выделены под общественно-деловую зону и зону рекреационного назначения [5].

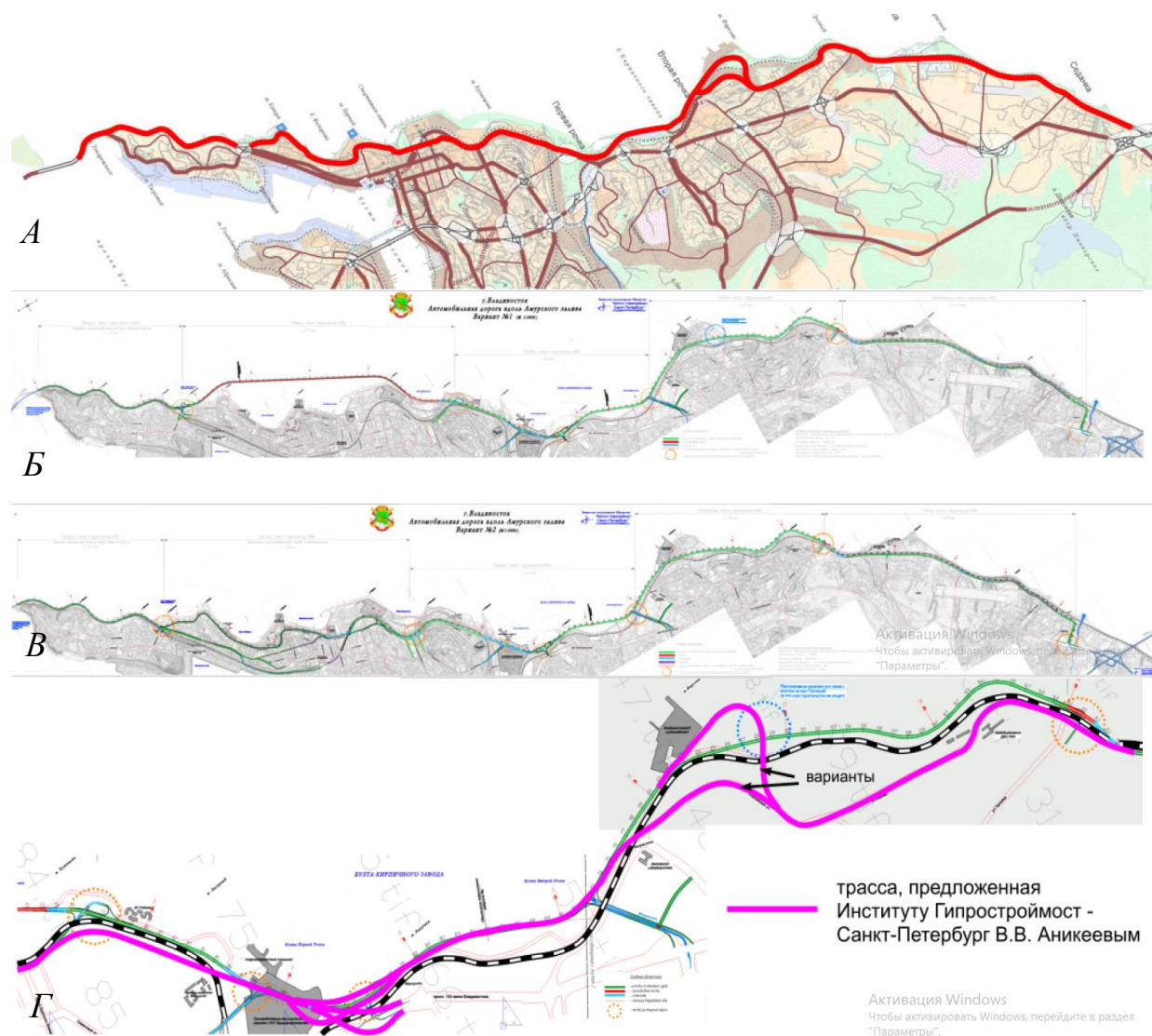
Территорию долины Второй речки отличают очень комфортные природно-климатические условия. Небольшой перепад рельефа делает территорию района более удобной и доступной, а расположенная с северо-запада возвышенность защищает локацию от холодных ветров в зимнее время.

#### **Проектное решение Владивостокской кольцевой автодороги.**

Развитие города предполагает в дальнейшем реализацию проекта Владивостокской кольцевой автодороги (ВКАД), которая проходит вдоль Амурского залива. Эта дорога общегородского значения, она необходима в ключе эвакуационной безопасности, как вторая вылетная магистраль, которая выходит за пределы города. Автомагистраль прокладывается вдоль береговой линии моря, то есть отсекает прибрежную рекреационную зону от общегородской территории. Разработку проекта ВКАДа вёл ЗАО «Институт Гипростроймост Санкт-Петербург» а также большой вклад в анализ и проектирование внёс В. В. Аникеев. Им были предложены альтернативные варианты автодороги, в том числе и на прилегающих участках к исследуемому [6].

По одному из предложенных вариантов дорога проходит ниже уровня железнодорожных путей и далее через ул. Енисейскую выходит через ул. Кирова на мыс Грозный. При таком варианте автомагистраль переместится с прибрежной полосы по другую сторону железной дороги, к городу.

Проектируемая автомагистраль проходит параллельно с железнодорожными путями (рис. 3). Целесообразно их сгруппировать, чтобы зона транспортной инфраструктуры не разрасталась на зоны рекреационного назначения и общественно-деловые. Но при таком решении транспортных коммуникаций, возникает проблема пешеходной и визуальной связи с прибрежной территорией залива.



*Рис.3. Проектные предложения по ВКАДу: А - общая транспортная схема, Б - 1 вариант, разработанный Институтом Гипростроймост – Санкт-Петербург, В - 2 вариант, разработанный Институтом Гипростроймост – Санкт-Петербург, Г - вариант, предложенный В. В. Аникеевым*

Необходимо распределить потоки по уровням и в генплане таким образом, чтобы выполнялись все необходимые условия с соблюдением нормативных заключений.

**Концепция формирования функционально-планировочной структуры территории.** В архитектурном облике застройки Второй речки преобладают здания советского периода, строгие, лаконичные и при этом монотонно повторяющиеся жилые дома, а также выстроенные позднее объекты торговой инфраструктуры, которые в комплексе создают эклектичный ансамбль.



Объекты, относящиеся к торгово-развлекательной индустрии, часто, к сожалению, злоупотребляют пёстрыми и навязчивыми средствами рекламы. Улица Русская в настоящий момент представляет собой торговую улицу с выходом жилого массива и внедрением транспортных сооружений. Для наиболее сильного выявления соотношения масс объектов и окружающих пространств нужно гармонично сочетать одно с другим, используя различные приёмы композиции. Для завершения торговой улицы, в основном, давящей массивными объёмами зданий и навязчивыми средствами рекламы, было выбрано минималистичное и взаимосвязанное пространство, включающее в себя объекты транспортно-пересадочного узла.

Границы территории были определены исходя из функционального зонирования территории, разработанного на основе концепции О. Любаренко, с учётом пешеходных, визуальных, композиционных связей (рис. Б.3).

Территория включает в себя зоны автовокзала, железнодорожной станции, пристани морских видов транспорта, торгового центра, гостиницы, перехватывающей автопарковки, а также зону технического обслуживания индивидуальных автомобилей и общественного транспорта. Площадь разрабатываемой территории 10,8 га.

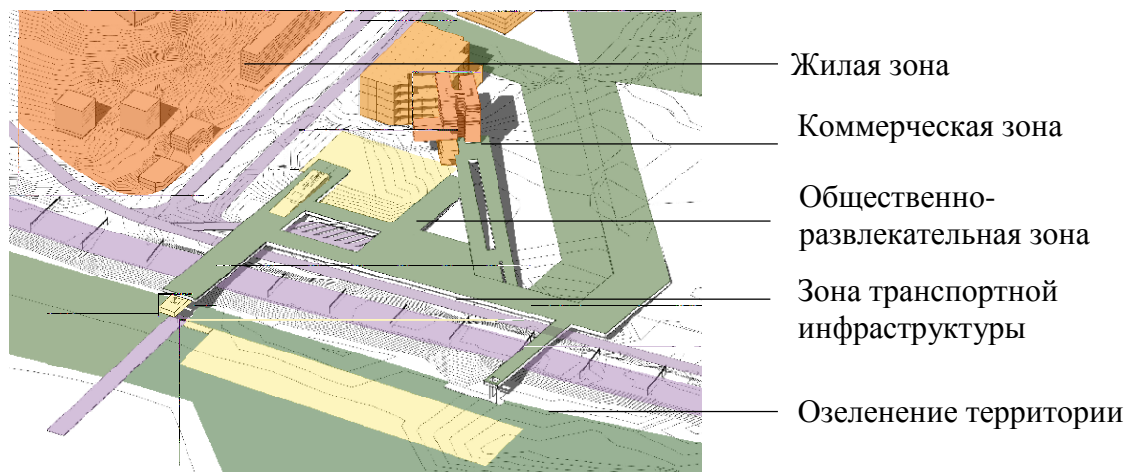
В изучаемом районе города открываются красивейшие панорамы как на природный ландшафт, так и на урбанистический. Но при всех достоинствах и хорошем потенциале территории, она используется неэффективно.

Автомобильные парковки, расположенные в окрестностях автовокзала, используются интенсивно, занимают при этом много места, развиваются экстенсивно (рис. Б.4). Поэтому из расчёта используемой площади было выяснено, какое количество машино-мест должно быть использовано в настоящий момент, далее по процентному соотношению были рассчитаны площади открытых паркингов и какой вместимости должен быть гараж. В результате по полученным данным об объёме выяснилось, какой конфигурации должен быть и каким образом может быть взаимосвязан объём

перехватывающей парковки с окружающими пространством и объёмами.

В проектном решении важно было учесть все взаимосвязи и возможные комбинации разных по назначению объектов, а также связность зелёного каркаса, образующего общественно-развлекательную зону, с проектируемым комплексом (рис. 4).

Эту связность обеспечивает формообразование объекта.



*Рис.4. Общее функциональное зонирование выпускной квалификационной работы*

В г. Владивостоке важно учитывать и сохранять панорамы и виды раскрытия с разных точек, т.к. город имеет уникальный рельеф и береговую линию. В таких зонах, как район Второй речки, особенно важно учитывать этот фактор и моделировать такое пространство, которое поможет с ориентацией в городе. Сравнительно равнинный рельеф не может обеспечить хорошую визуальную связь с другими частями города, несмотря на то, что участок находится в бухте, ориентированной на юго-запад, и имеет хорошее раскрытие на панораму города (рис. 5).



*Рис. 5. Пояснительные изображения по раскрытию видов: А – схема визуальных связей и ключевых узлов, Б – схема формообразования с учётом видимости, В – фотофиксация раскрытия панорамы города*

## 1.2 Объёмно-планировочное решение

Кластер транспортно-пересадочного узла представляет собой комплекс из непосредственно самого вокзала со станцией и переходами, трёхзвёздочной гостиницы, рассчитанной на приезжающих, перехватывающей парковки со станцией технического обслуживания, зоны общественного питания и коворкинга, а также торгово-развлекательными заведениями.

В объёмно-планировочном решении преобладают плоскостные формы, плавно переходящие в уровень поверхности земли, а также присутствует высотная доминанта, представленная гостиницей.

Формообразование продиктовано следующими критериями: границы разрабатываемого участка с учётом особенностей рельефа и функционального зонирования, концепции озеленения, пешеходных и визуальных связей (рис. Б.3); стилистических особенностей застройки района Второй речки,

взаимосвязь реальных построек советского времени с ассоциативным рядом, связанным с ними; взаимоувязанность изолированных друг от друга территорий автовокзала, железнодорожной станции и пристани морского транспорта; пространственно-композиционный приём, построенный на контрасте массивности и плотности окружающей застройки и разрежённостью объёмно-пространственной композиции объекта [7]; система взаимосвязанных коммуникационных коридоров для пешеходов, делающих местность доступнее для всех групп населения; учёт видовых раскрытий с различных точек, помогающих сориентироваться в городской среде и просто понаблюдать за ней; учёт расположения и взаимосвязи зон социальной активности.

Основной объём транспортно-пересадочного узла – композиция из простых и строгих по геометрии форм, одна из которых находится под небольшим наклоном. Угол обусловлен необходимостью преодоления надземным способом железнодорожных путей, автодороги. Система пандусов, прерывающаяся в площадках отдыха, траволаторы, лестницы и лифты предоставляют большую вариативность для использования посетителей. Объём ТПУ имеет вытянутую, горизонтальную конфигурацию, он выполняет роль пешеходного путепровода (рис. Б.б), включающего в себя ядра вертикальных коммуникаций, связывающих ключевые точки притяжения (перрон у железной дороги, общественное пространство на прибрежной территории).

Перехватывающая парковка представлена такой же лаконичной геометрией. Она имеет ряд световых колодцев, служащих для персонала и посетителей источником естественного света.

Объём парковки непосредственно связан с объёмом вокзала, он постепенно переходит в навес над зоной посадки и высадки пассажиров, и такое сочетание образует разделение потоков различного рода транспорта к объектам технического обслуживания и стоянки (рис. б).

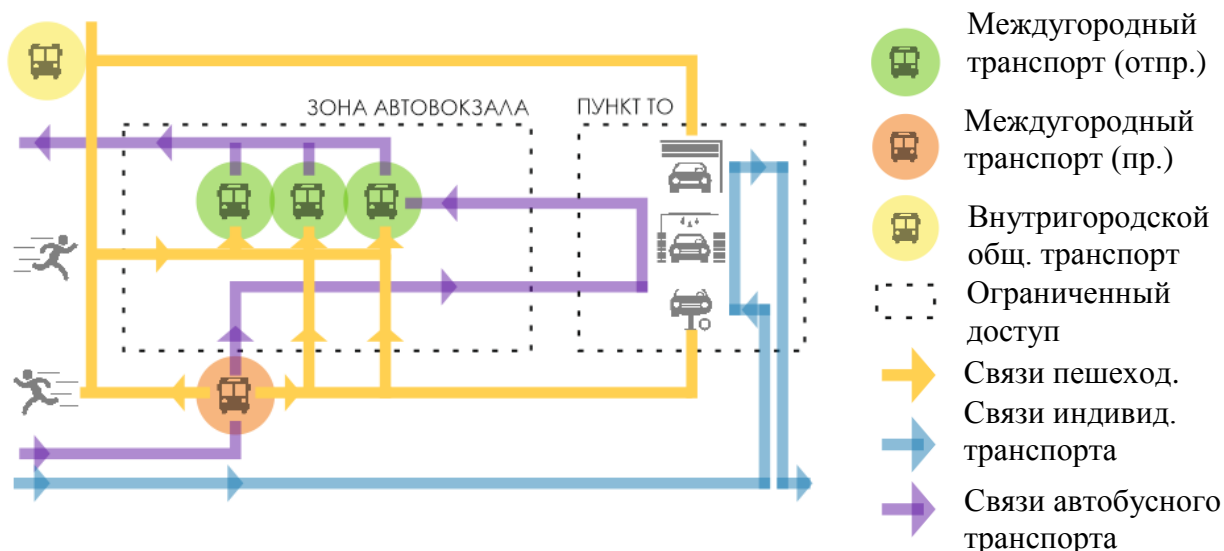


Рис. 6. Схема конфигурации транспортного узла

Гостиница является акцентом в пространственной композиции комплекса, она связана с площадью, на которую ориентирован главный вход. Сама форма зависит от климатических особенностей, она обтекаема и имеет ограниченное количество этажей, так как холодным зимним ветрам, не попадающим в долину Второй речки, препятствует возвышенность рельефа с северо-запада. Хозяйственный двор и разгрузочная зона ориентирована и связана с торгово-развлекательным центром.

Этот центр в ходе работы подвергается реновации. Для того, чтобы как-то облегчить его массивность объекта в восприятии, следует разбить целое на части и проработать детализацию. При этом, заполненность пространства и открытая площадь поблизости с плоскостной, свободной формой создают контраст и интерес в восприятии посетителей.

Комплекс имеет сложную и в то же время лаконичную пространственную композицию, состоящую из нескольких объёмов, взаимосвязанных между собой, а также сложную планировочную структуру. Эти объёмы расположены таким образом, что образуют несколько открытых площадок, одна из которых является двухуровневой главной площадью, относящейся и к зданию транспортно-пассажирского обслуживания, и к гостинице, и к завершению улицы Русской.

Здание автовокзала и железнодорожной станции делится на пять групп помещений:

- группа залов, включающая залы распределения и ожидания, тамбуры;
- группа сопровождения пассажиров, в которую входят кассы, информационное бюро, полицейский пункт, пункт охраны, камера хранения, комната матери и ребёнка, санузлы, комната для курения;
- группа обслуживания, включающая торговые павильоны, точки общепита, коворкинг-пространства и выставочные пространства;
- административная группа, состоящая из офисных помещений различных видов и форм собственности, медпункта и водительской зоны;
- инженерно-техническая группа, включающая венткамеру и другие технические помещения.

Объёмно-планировочное решение обеспечивает функциональное разделение зон пассажирских и служебных помещений и отвечает требованиям технологических связей по кратчайшим путям следования.

Блок администрации вокзала находится в непосредственной близости к контрольно-пропускному пункту [8] и включает в себя комнаты дикторов оповещения, узла связи, диспетчерской, соединённой оконным проёмом с водительской для передачи документов, комнаты предрейсового медицинского освидетельствования и комнаты кратковременного отдыха водителей в непосредственной близости от водительской.

С развитием электронных технологий упраздняются многие ранее актуальные понятия и средства. Так, например, комната перронных контролёров, которая должна располагаться вблизи диспетчерской с примыканием к перронам отправления, отсутствует за ненадобностью. Также в зале ожидания находятся трансформируемые и при необходимости с лёгкостью демонтируемые кассовые ячейки, в которых кассиры обслуживают пассажиров.

Техническое обслуживание индивидуальных автомобилей и автобусов производится отдельно. Пост косметической мойки автобуса имеет механизированный моечный аппарат, установленный в специальном помещении. Данное сооружение находится в непосредственной близости с местом стоянки автобусов, но предполагает транзитное движение непосредственно к перронам. В этом же блоке находится пост мелкого ремонта, с осмотровой ямой и эстакадой.

Площадки хозяйственного назначения изолированы от зоны посадки и высадки пассажиров и разведены по потокам.

### 1.3 Архитектурно-художественное решение

Облик, градостроительное и функциональное решение транспортно-пересадочного узла, в котором пересекается внутригородской транспорт с междугородным и даже международным, играет главную роль одних из городских «ворот». Первое, что видят приезжающие гости города, это объекты транспортной инфраструктуры, поэтому важно сразу смоделировать верное отношение к городу, передать его дух и настроение с помощью художественно-архитектурного образа (рис. 7).



*Рис. 7. Авторская интерпретация восприятия архитектурной среды*

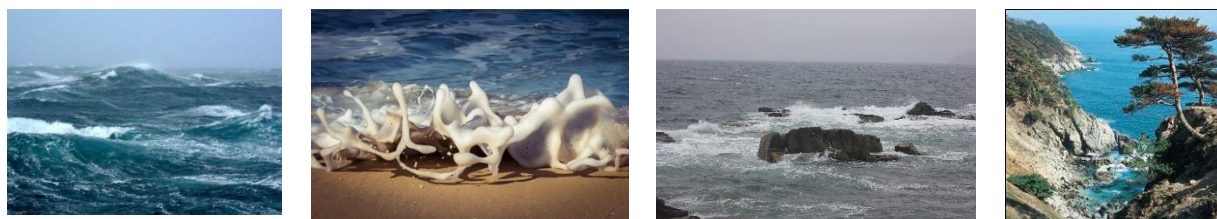
Для более сильного впечатления от восприятия окружающей среды можно использовать контрасты, искусственно катализирующие эффект от увиденного. Например, после агрессивной гетерогенной среды гомогенная будет восприниматься не как скучная и монотонная, а как приятно лаконичная и минималистичная, которая создаёт необходимый баланс. Так, следует создать комплекс уютных, принимающих пространств, которые способны

нейтрализовать эффект непостоянного, антропогенного, всегда меняющегося окружения, вызывающего нервозность и стресс.

Такие объекты, через которые циркулирует огромное количество людей, а иногда в которых эти люди вынуждены находиться и нередко проводить продолжительное время, должны выступать своего рода многофункциональным «тамбуром». Объект ТПУ используется, в основном, перемещающимися из одного пункта в другой людьми, которые находятся в некоем переходном состоянии. Такая группа людей олицетворяет динамику, движущиеся по артериям и коммуникациям элементы. А также ТПУ обслуживается другой группой людей, которая олицетворяет статику, элементы, перемещающиеся локально по органам, к которым подводят артерии. Сочетание ортогональных плоскостей с наклонными, меняющимися связано с этой ассоциацией. Объекты, находящиеся под уклоном, олицетворяют переходное состояние, в котором пребывают пассажиры.

Поиск образов связан с большим количеством различных образных связей, некоторые из которых перечислены ниже.

Близость моря (рис. 8): динамика волн, плавные морские волнения; скалы, окружающие морское побережье Приморья; корабли различных типов; краснокнижные морские обитатели и растения; морская пена.



*Рис. 8. Изображения ассоциативных морских образов*

Ассоциативный ряд, исходящий из функционального назначения: скорость перемещения, динамика; приближение к конечному пункту долгого путешествия на каком-либо из видов транспорта/ начало большого пути; «капсульное» пребывание в транспорте; быстрая смена окружающей среды за окном; линейные элементы – коммуникации (рис. 9).





*А*
*Б*
*В*

*Рис. 9. Изображения ассоциативных образов транспорта: А – «капсульное» пребывание в транспорте на протяжении пути, Б – линейные коммуникации, В – скорость передвижения*

Близость уникального рельефа: многосопчатые хребты Сихотэ-Алинь; ханкайская долина (рис. 10).



*Рис. 10. Изображения уникального рельефа Приморского края*

Особенности духа города: многонациональность (огромные потоки групп туристов и жителей из разных стран и разных вероисповеданий); большое количество моряков, которые вынуждены покидать родной дом на продолжительное время, оставляя семью; жители, привыкшие справляться с трудностями климата (тайфуны, влажность, жара, сильный ветер); застройка района Второй речки типовая 60-х и поздних лет (рис. 11); соседство со странами азиатского региона привило любовь к восточной культуре, искусству и традициям.





*Рис. 11. Застройка района Второй речки в советский период*

Разнообразие видов сообщений может откликнуться в художественном образе сочетанием разнообразных видов формообразования, колористического и конструктивного решений.

## ГЛАВА 2. КОНСТРУКТИВНОЕ РЕШЕНИЕ И СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

В данной главе рассмотрены особенности конструктивных решений архитектурного комплекса транспортно-пересадочного узла. В проекте предусматривается разработка объектов различного назначения, например, гостиничный комплекс, транспортно-пересадочный блок, гараж для хранения автомобилей, культурно-развлекательный блок. Это предполагает активное использование различных видов конструктивных решений и строительных материалов. Сложность связности территорий, расположенных по разные стороны автомагистрали и железной дороги, предусматривает сложное архитектурно-конструктивное решение.

Объёмы, перекрывающие большие пролёты, должны иметь жёсткую конструктивную систему. Такую жёсткость может обеспечить использование ферм, железобетонного каркаса. Железобетон как материал играет важную роль в способе реализации архитектурно-художественного образа. Составляющие компоненты – металлические элементы, которые хорошо реагируют на растяжение, – бетонный заполнитель, отлично работающий на сжатие, дополняют друг друга и образуют прочный и сравнительно недорогой строительный материал.

Структура данной главы включает характеристику основных конструктивных систем каждого из функциональных блоков комплекса в отдельности, а также общую характеристику конструктивных приёмов, используемых для ряда объектов.

Блок вокзала представляет собой архитектурный объём из двух уровней и пересекается с объёмом культурно-развлекательного блока, который представлен наклонным параллелепипедом, выполняющим роль моста, имеющим балочно-консольный конструктив (рис. 12).

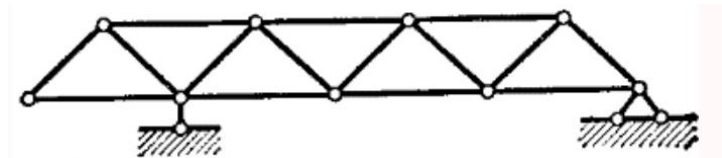


Рис. 12. Схема балочно-консольной фермы

Здание вокзала имеет комбинированную конструктивную систему - монолитный железобетонный каркас и стеновой остов с несущими продольными стенами. Конструктивные особенности моста заключаются в наличии больших пролётов разной величины и нескольких опорных точек, представленными лестнично-лифтовыми узлами.

В начале мост опирается непосредственно на фундамент, далее с возрастанием высоты подъёма под уклоном  $5^\circ$  располагается три опорных узла. Условная величина пролётов между точкой защемления и первым лестнично-лифтовым узлом составляет 70 м, между первым и вторым узлами 70 м, между вторым и третьим узлами 32 м, и далее выступающий консолью вылет в 20 м. Конструктивный остов представлен параллельно расположенными основными фермами с высотой сечения около 7 м и шагом 8 м и поперечными вспомогательными фермами с высотой сечения около 80 см. Конфигурация объекта определяет тип используемых ферм – с параллельными поясами и треугольной решёткой, а в качестве вспомогательных используются фермы с параллельными поясами и раскосной решёткой (рис. 13).

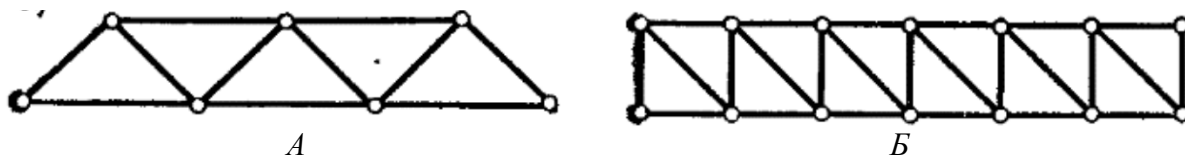


Рис. 13. Схемы ферм с типами решётки: А – треугольной, Б – раскосной

Воплощение ферм с треугольной решёткой в качестве основных конструктивных элементов поможет решить сразу несколько задач: 1) зонирование многофункционального пространства интерьера; 2) обеспечение беспрепятственного доступа к различным зонам экспозиции, переходов и

транзитных пешеходных маршрутов; 3) экономичность используемых металлоконструкций (рис. 14).



А



Б

*Рис. 14. Примеры использования аналогичных конструкций: А – реконструкция ж/д станции в Барселоне, Б – проект ж/д станции в Флориде [13, 14]*

Гостиничный блок представлен двумя основными объёмами, врезающимися друг в друга. Концентрическая башня с наружными стенами органического формообразования включает основные узлы вертикальных конструкций, общественные и распределительные зоны гостиницы, а также хозяйственно-административные и часть жилых номеров. Узлы вертикальных коммуникаций выполнены из монолитного железобетона, а основной остов представлен монолитным железобетонным каркасом. Второй объём имеет более строгую и прямолинейную геометрию и включает в себя жилой фонд гостиницы (рис. 15). Используется монолитный железобетонный каркас с

перекрытиями предварительного напряжения. Это позволяет задать нужное значение выступающей консоли, в которой расположены жилые номера. Наружные стены концентрической башни являются самонесущей сетчатой оболочкой, которая частично остекляется, частично к которой прикреплены отделочный наружный слой из лёгкого бетона.

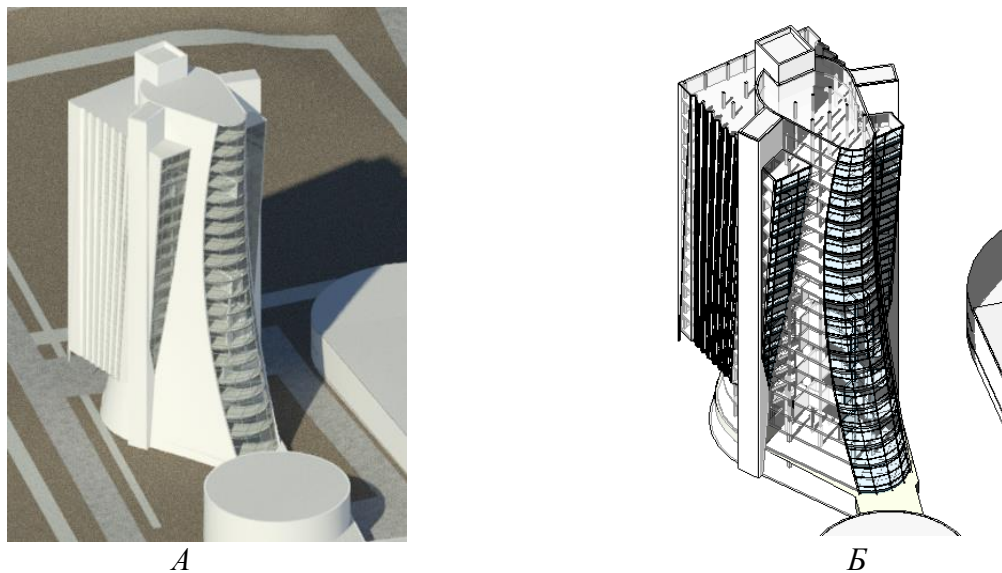


Рис. 15. Проект гостиничного блока: А – общий вид, Б – структура

Конструктив гаража – система колонн сеткой 6×6 м и комбинированная система перекрытий – с уклоном и стандартных (рис. 16).

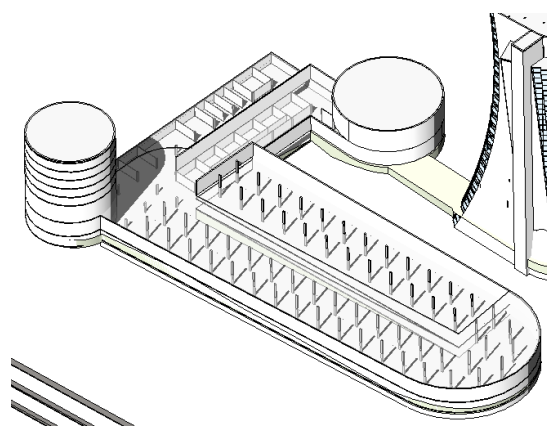
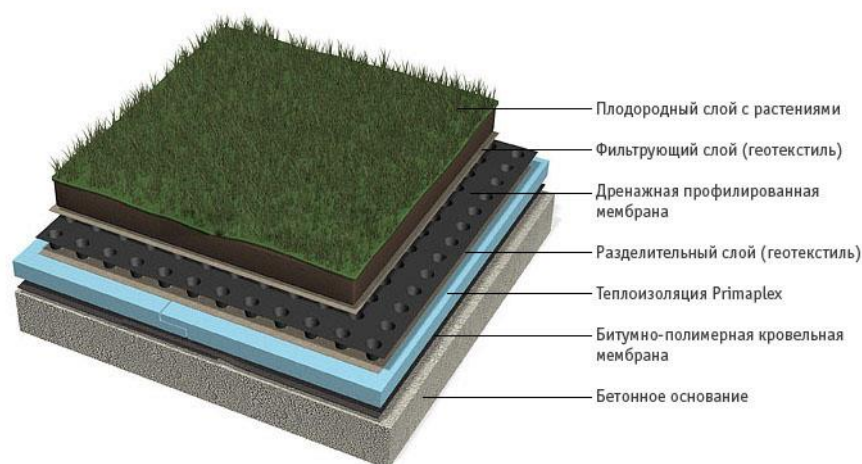


Рис. 16. Структура проектируемого гаража

Такие объекты как выставочно-переходный комплекс и гараж выполняют также роль коммуникационных пешеходных коридоров и тяготеют к ландшафтной организации. Поэтому важно реализовать возможность передвижения по эксплуатируемой кровле. Конструктивные

слои должны соответствовать различным назначениям: использование пешеходами транзитных зон и озеленение покрытия [15]. Из-за общественного назначения объекта требуется наиболее долговечный и прочный вариант устройства конструктивных слоёв кровли - инверсионный: 1) железобетонная несущая плита; 2) гидроизоляционный ковёр (Техноэласт ГРИН П); 3) прослойка теплоизоляционного материала (Технониколь XPS) [16]; 4) разделительный слой геотекстиля; 5) дренажная профилированная мембрана (Planter geo); 6) фильтрующий слой геотекстиля; 7) завершающий плодородный слой грунта, либо керамогранитное покрытие на цементно-песчаной подушке (рис. 17).

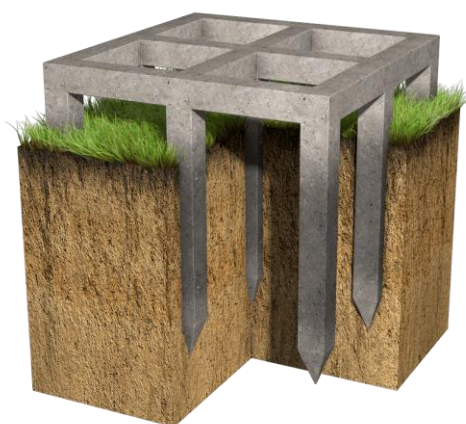


*Рис. 17. Конструктивная схема эксплуатируемой кровли*

В несущем остоле используется бетон марок М-350 В-25 (железобетонный каркас и стены), М-400 В-30 (фундамент и часть каркаса), М-150 В-12,5 (устройство ландшафтных объектов), а также газобетон для отделки наружных стен. Основные материалы, применяемы в проекте, должны подчеркивать минимализм и лаконичность, не акцентировать внимание на себя, а выявлять объёмно-пространственное решение архитектурных объектов. Исходя из этих требований применены следующие материалы: бетон оштукатуренный, деревянные конструкции, витражное остекление.

Наружные стены облицованы газобетонными блоками и покрыты штукатуркой на силиконовой основе, которая отличается высокой износостойкостью, водостойкостью, устойчивостью к воздействию морской соли.

Из-за особенностей состава грунтов на территории проектирования, географического расположения, в качестве фундамента используется система забивных железобетонных свай с ростверком (рис. 18). Она обеспечит требуемую устойчивость для всего комплекса на такой заболоченной местности как район Второй речки.



*Рис. 18. Конструктивная схема свайного фундамента*



### ГЛАВА 3. ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Технико-экономические показатели проектируемой территории транспортно-пересадочного узла в районе Второй речки представлены в таблице 3.1

**Таблица 3.1**

#### Технико-экономические показатели проектируемой территории транспортно-пересадочного узла в районе Второй речки

№	Наименование	Единица измерений	Количество
<i>1. Объёмно-планировочные показатели:</i>			
1.1	Общий строительный объём, в том числе:	м <sup>3</sup>	79130
	Строительный объём гостиницы	м <sup>3</sup>	33800
	Строительный объём гаража	м <sup>3</sup>	24000
	Строительный объём вокзала	м <sup>3</sup>	6200
<i>2. Градостроительные показатели:</i>			
2.1	Площадь участка проектирования, в том числе:	га	13,04
2.2	Площадь застройки, в том числе	м <sup>2</sup>	14120
	Площадь вокзала	м <sup>2</sup>	7800
	Площадь гостиницы	м <sup>2</sup>	960
	Площадь гаража	м <sup>2</sup>	5360
2.3	Площадь рекреационной зоны, в том числе:	га	6
	Площадь набережной	м <sup>2</sup>	52800
	Площадь парка	м <sup>2</sup>	7200
2.4	Площадь покрытий, в том числе:	м <sup>2</sup>	44450
	Площадь пешеходных путей	м <sup>2</sup>	12030
	Площадь проездов	м <sup>2</sup>	18300
	Площадь железнодорожных путей	м <sup>2</sup>	14120
2.5	Площадь озеленения	га	5,4

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проектирование транспортно-пересадочного узла в существующей градостроительной ситуации довольно сложная задача. В процессе нужно учитывать различные факторы, которые оказывают огромное влияние и даже полностью формируют композицию и общую конфигурацию объекта. К таким факторам относятся, например, существующая улично-дорожная сеть, расположение и взаимодействие ядер социальной активности, высотность и массивность окружающей застройки, удалённость остановочных пунктов общественного транспорта, визуальные и пешеходные связи, ориентиры, природно-климатические факторы и другие. На основе изученных теоретических материалов, проведённого анализа территории, изученных аналогов и опыте специалистов в транспортной, социологической, архитектурной сферах была разработана выпускная квалификационная работа транспортно-пересадочного узла в районе Второй речки в г. Владивостоке. При этом учитывалась существующая градостроительная ситуация, её возможности развития и принятые в ходе проектирования решения по поводу преобразований на градостроительном уровне.

Опыт проектирования и строительства транспортно-пересадочных узлов как в России, так и за рубежом даёт широкий спектр различных объёмно-пространственных, планировочных, технологических решений. Но объекты транспортной инфраструктуры в большей степени зависят от нормативных показателей и конкретных показателей по пассажиропотокам, количеству машино-мест, красных линий, скорости передвижения автомобилей, категории дорог и другого. Поэтому важным критерием были расчётные показатели исследуемого объекта, прилегающей территории.

Основной функцией транспортно-пересадочного узла является посадка-пересадка-высадка пассажиров в наиболее благоприятных условиях и с наименьшей потерей времени. Но у ТПУ есть и ряд дополнительных функций, таких как перехватывающая парковка, места торговли, общественного

питания, культурно-развлекательный объект, гостиница. Разнообразие и возможность взаимодействия альтернативных функциональных зон делает привлекательным транспортно-пересадочный узел как для инвестиций, так и для дальнейшего посещения и развития.

При решении поставленных целей и задач возникал ряд трудностей. Одними из основных являются связность объекта транспортной инфраструктуры с пролегающими рядом магистралями и железной дорогой, а также формирование объемно-пространственного комплекса, вписывающегося в существующий природно-ландшафтный и градостроительный контекст.

В архитектурно-художественном решении была предпринята попытка создать лаконичную и динамичную композицию, которая вызывала ассоциации с объектами советской, азиатской архитектуры, а также с движением, постоянным развитием и стремлением.

Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки – это одна из важных ступеней на пути к комплексному решению транспортных проблем города. Создание системы таких узлов в сети поможет создать альтернативу индивидуальному автомобилю, последующему сокращению их использования и ряд положительных последствий, которые способны сделать г. Владивосток наиболее комфортным, удобным и экологичным.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни / Перевод: А. Калинин, ред.: М. Блинкин. – М.: Территория будущего. Серия: Университетская библиотека Александра Погорельского, 2011. – 576 с.
2. Власов Д.Н. Повышение эффективности функционирования транспортно-пересадочных узлов в крупных городах [Электронный ресурс]/ Научная электронная библиотека. – Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=16352183>. – Дата обращения 20.10.2017.
3. Историческая характеристика развития территории района Второй речки [Электронный ресурс] / ПримаМедиа. – Режим доступа: <https://primamedia.ru/news/493214/>. – Дата обращения 14.02.2018.
4. Особенности развития территории района Второй речки [Электронный ресурс] / Комсомольская правда. – Режим доступа: <https://www.dv.kp.ru/daily/24508/659885/>. – Дата обращения 07.03.2018.
5. Постановление администрации Приморского края №61-па от 12 февраля 2018 года «О внесении изменений в генеральный план Владивостокского городского округа Приморского края» [Электронный ресурс] / Владивосток. Официальный сайт администрации города. – Режим доступа: [http://www.vlc.ru/life\\_city/architecture\\_and\\_construction/general\\_plan/](http://www.vlc.ru/life_city/architecture_and_construction/general_plan/). – Дата обращения 13.03.2018.
6. Аникеев В.В. Владивосток вступил в XXI век: Градостроительные аспекты развития города. Владивосток: Дальнаука, 2011. – 200 с.;
7. Вильковский М.Б. Социология архитектуры. – М.: Фонд «Русский авангард», 2010. – 592 с.;
8. Пособие по проектированию автовокзалов и пассажирских автостанций. – Министерство автомобильного транспорта РСФСР. – М., 1988. – 50 с.;

9. Опыт разработки концепций транспортного обслуживания транспортно-пересадочных узлов [Электронный ресурс] / Лаборатория градопланирования им. М.Л. Петровича. – Режим доступа: [http://labgrad.ru/d/180205/d/opyt\\_proyektirovaniya\\_tpu\\_labgrad.pdf](http://labgrad.ru/d/180205/d/opyt_proyektirovaniya_tpu_labgrad.pdf). – Дата обращения 20.10.2017.

10. Транспортно-пересадочные узлы как городские центры активности [Электронный ресурс] / Досье. Результаты проектной сессии/ Документ №4. – Режим доступа: [http://winteruni.com/wp-content/uploads/2012/10/WU16\\_Doc4\\_rus\\_web.pdf](http://winteruni.com/wp-content/uploads/2012/10/WU16_Doc4_rus_web.pdf). – Дата обращения 13.03.2018.

11. Публичная кадастровая карта Приморского края [Электронный ресурс] / Росреестр. – Режим доступа: <http://pkk5.rosreestr.ru/>. – Дата обращения 11.03.2018.

12. Психологический фактор – как основа восприятия архитектурного пространства [Электронный ресурс] / Архитектон. Известия вузов. – Режим доступа: [http://archvuz.ru/2011\\_22/55](http://archvuz.ru/2011_22/55). – Дата обращения 11.03.2018.

13. Проект железнодорожной станции в США [Электронный ресурс]/ Информационная платформа, посвящённая архитектуре и дизайну. – Режим доступа: <https://www.archdaily.com/511417/som-reveals-design-for-all-aboard-florida-train-station>. – Дата обращения 07.05.2018.

14. Проект реконструкции железнодорожной станции в Барселоне [Электронный ресурс]/ Информационная платформа, посвящённая архитектуре и дизайну. – Режим доступа: <https://www.archdaily.com/341551/redevelopment-of-the-rail-corridor-in-sants-sergi-godia-ana-molino-architect>. – Дата обращения 07.05.2018.

15. Нюансы использования эксплуатируемой кровли [Электронный ресурс]/ Информационный консалтинговый ресурс. – Режим доступа: <http://www.vashcottage.ru/journal/post/24>. – Дата обращения 07.05.2018.

16. Каталог рулонных изоляционных материалов [Электронный ресурс]/ Строительные материалы, комплектующие ТЕХНОНИКОЛЬ. – Режим доступа: [http://www.tn.ru/catalogue/krovelnye\\_rulonnye/tehoelast\\_grin/](http://www.tn.ru/catalogue/krovelnye_rulonnye/tehoelast_grin/). – Дата обращения 08.05.2018.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

## Приложение А

### Графическая часть выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»

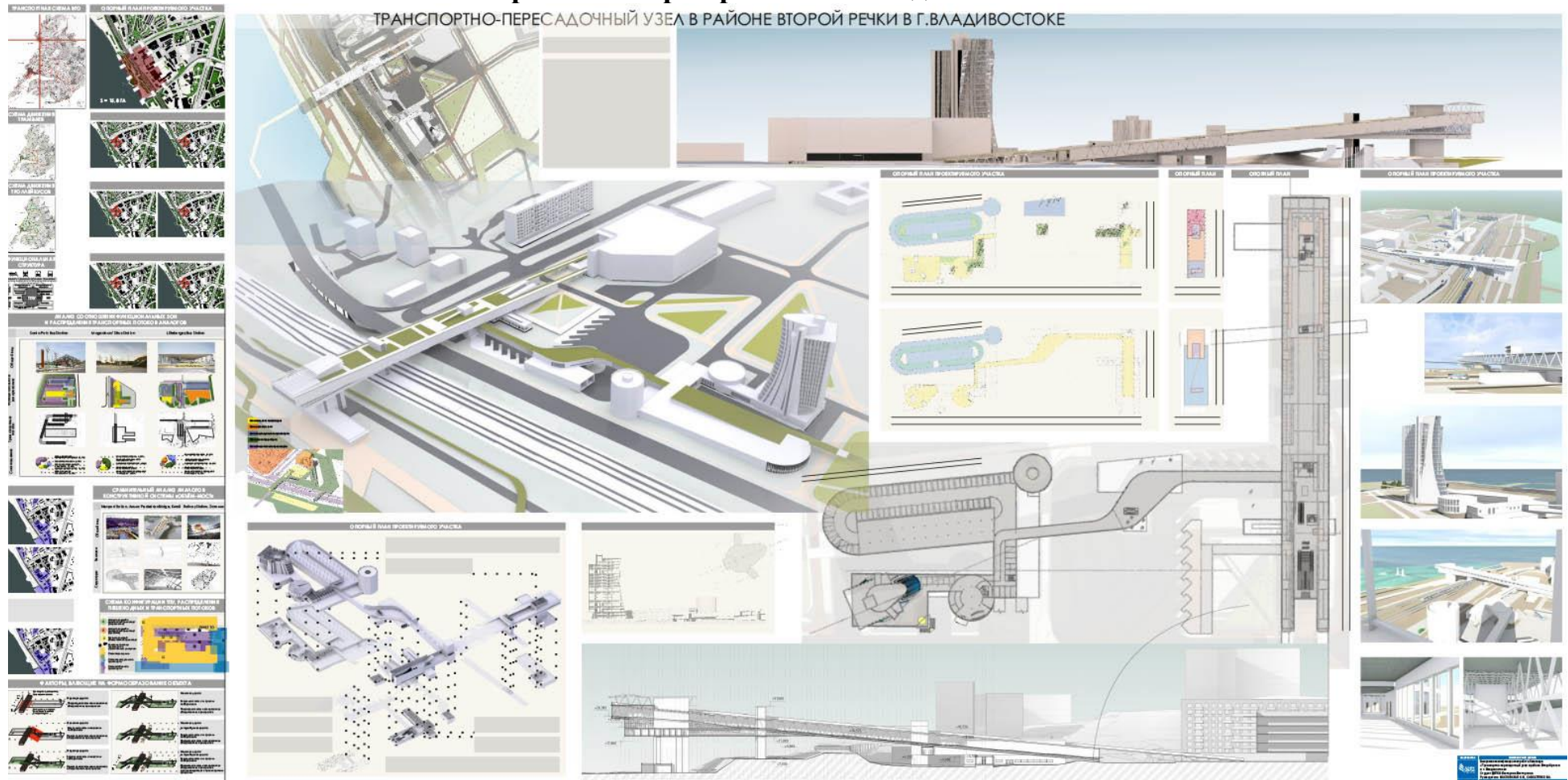


Рис. А.1. Компонка графической части выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»

Предпроектный анализ к выпускной квалификационной работе на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»




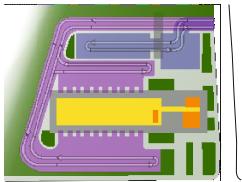
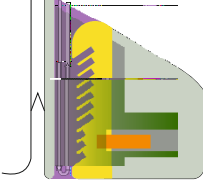
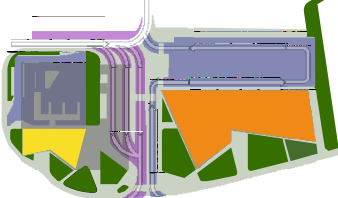
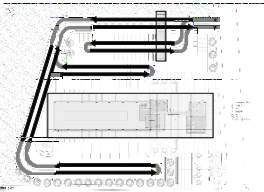
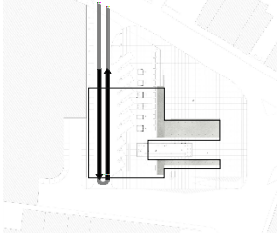
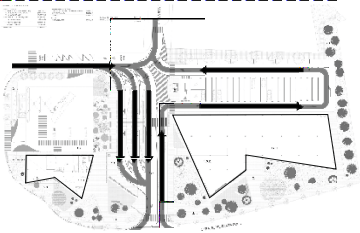



	Santa Pola Bus Station	Mogadouro S Bus Station	Lüleburgaz Bus Station
ОБЪЕКТ			
ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ ЗОНИРОВАНИЕ			
ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ			
СООТНОШЕНИЕ	 <ul style="list-style-type: none"> <li>ЗОНА АВТОБУСНЫХ ПЛОЩАДОК И ПРОЕЗДОВ - 51,19%</li> <li>КОММЕРЧЕСКАЯ ЗОНА - 2,73%</li> <li>ЗОНА ИНДИВИДУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА - 17,92%</li> <li>ОЗЕЛЕНЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ - 14,51%</li> <li>ЗОНА ОЖИДАНИЯ ПАССАЖИРОВ - 13,65%</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>КОММЕРЧЕСКАЯ ЗОНА - 4,70%</li> <li>ЗОНА ИНДИВИДУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА - 0%</li> <li>ОЗЕЛЕНЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ - 45,64%</li> <li>ЗОНА ОЖИДАНИЯ ПАССАЖИРОВ - 21,48%</li> <li>ЗОНА АВТОБУСНЫХ ПЛОЩАДОК И ПРОЕЗДОВ - 28,19%</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>КОММЕРЧЕСКАЯ ЗОНА - 21,21%</li> <li>ЗОНА ИНДИВИДУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА - 35,35%</li> <li>ОЗЕЛЕНЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ - 26,26%</li> <li>ЗОНА ОЖИДАНИЯ ПАССАЖИРОВ - 5,05%</li> <li>ЗОНА АВТОБУСНЫХ ПЛОЩАДОК И ПРОЕЗДОВ - 12,12%</li> </ul>

Рис. Б.1. Анализ функциональных зон и соотношения их площадей зарубежных аналогов автовокзалов



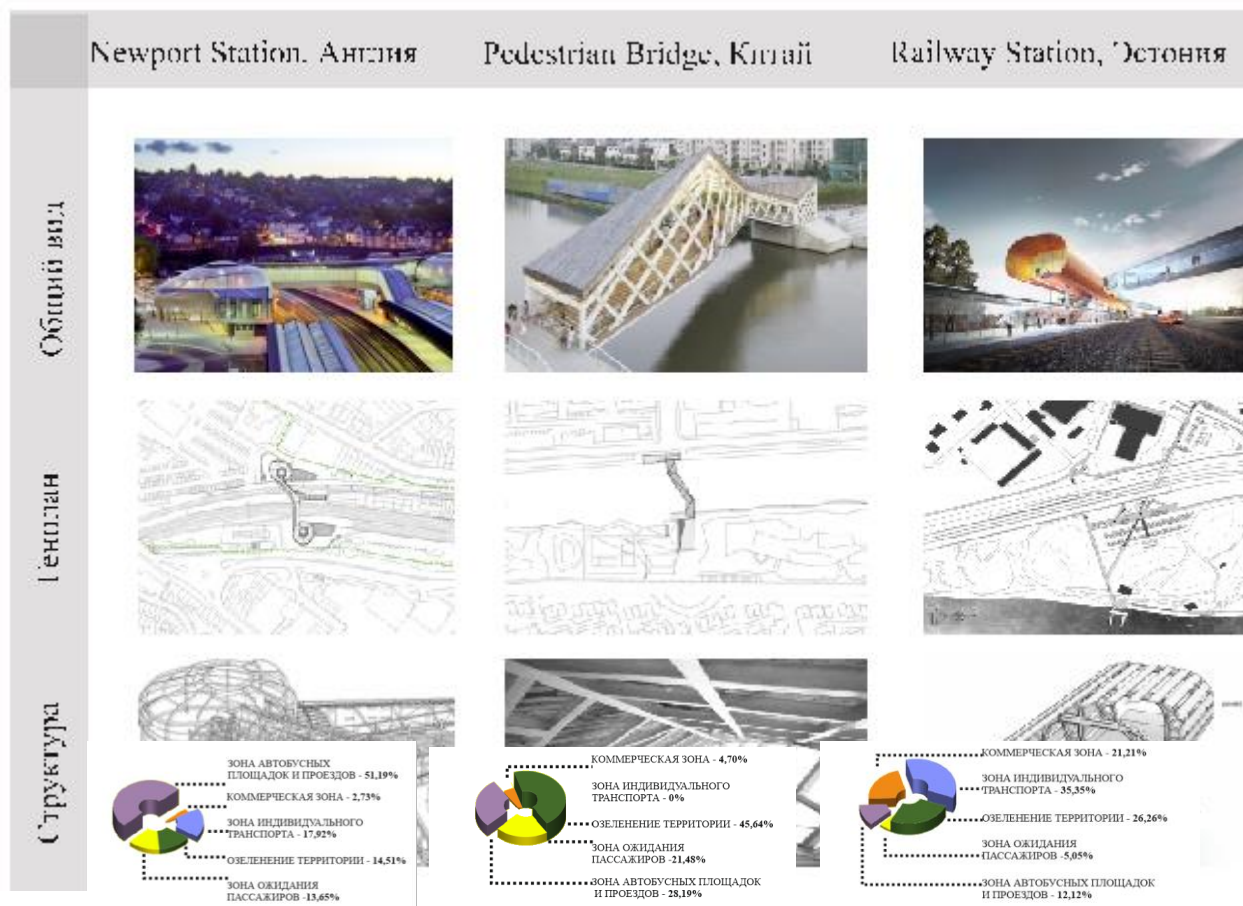
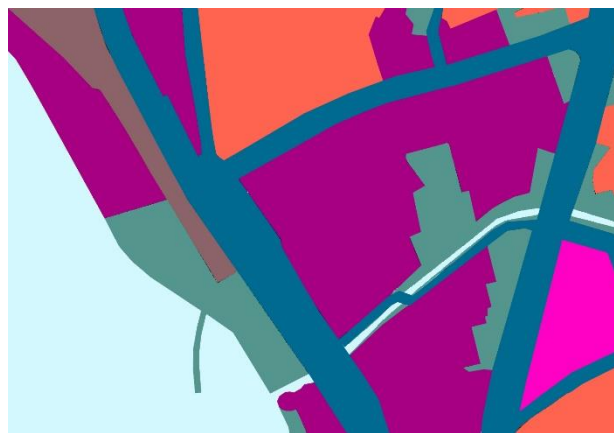


Рис. Б.2. Сравнительный анализ зарубежных аналогов с конструктивной системой «объем-мост»



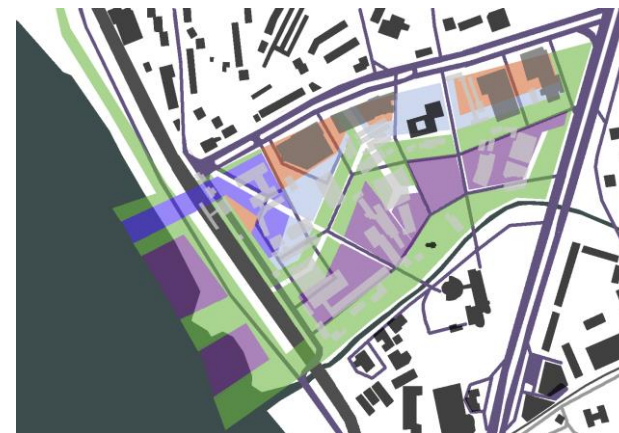
- - Существующие промышленные зоны
- - Существующие автодороги и открытые стоянки автомобилей
- - Существующая застройка
- - Существующая железная дорога

*A*



- - Зона рекреационного назначения
- - Зона транспортной инфраструктуры
- - Жилая зона
- - Общественно-деловая зона
- - Общественно-жилая зона
- - Производственная зона

*B*



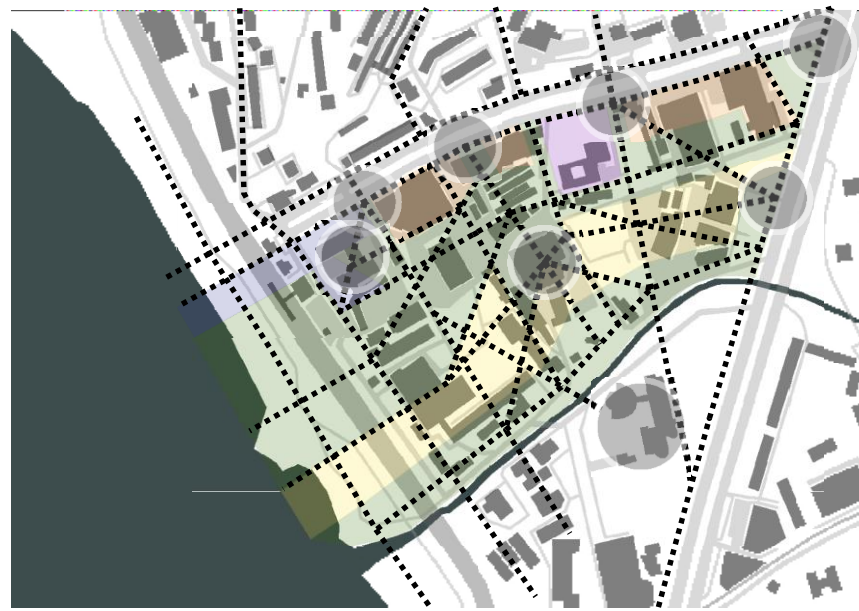
- - Зона рекреационного назначения
- - Общественно-деловая зона
- - Зона транспортной инфраструктуры
- - Развлекательная зона
- - Зона торговли
- - Проектное предложение сети дорог
- - Железная дорога

*B*

*Рис. Б.3. Анализ функционального зонирования территории: А – существующие промышленные зоны, Б – функциональное зонирование согласно карте функциональных зон города, В – функциональное зонирование согласно концепции градостроительной структуры в проекте О. Любаренко*



*A*



*B*

*Рис. Б. 4. Анализ на исследуемой территории: А – визуальных связей, Б – пешеходных связей*

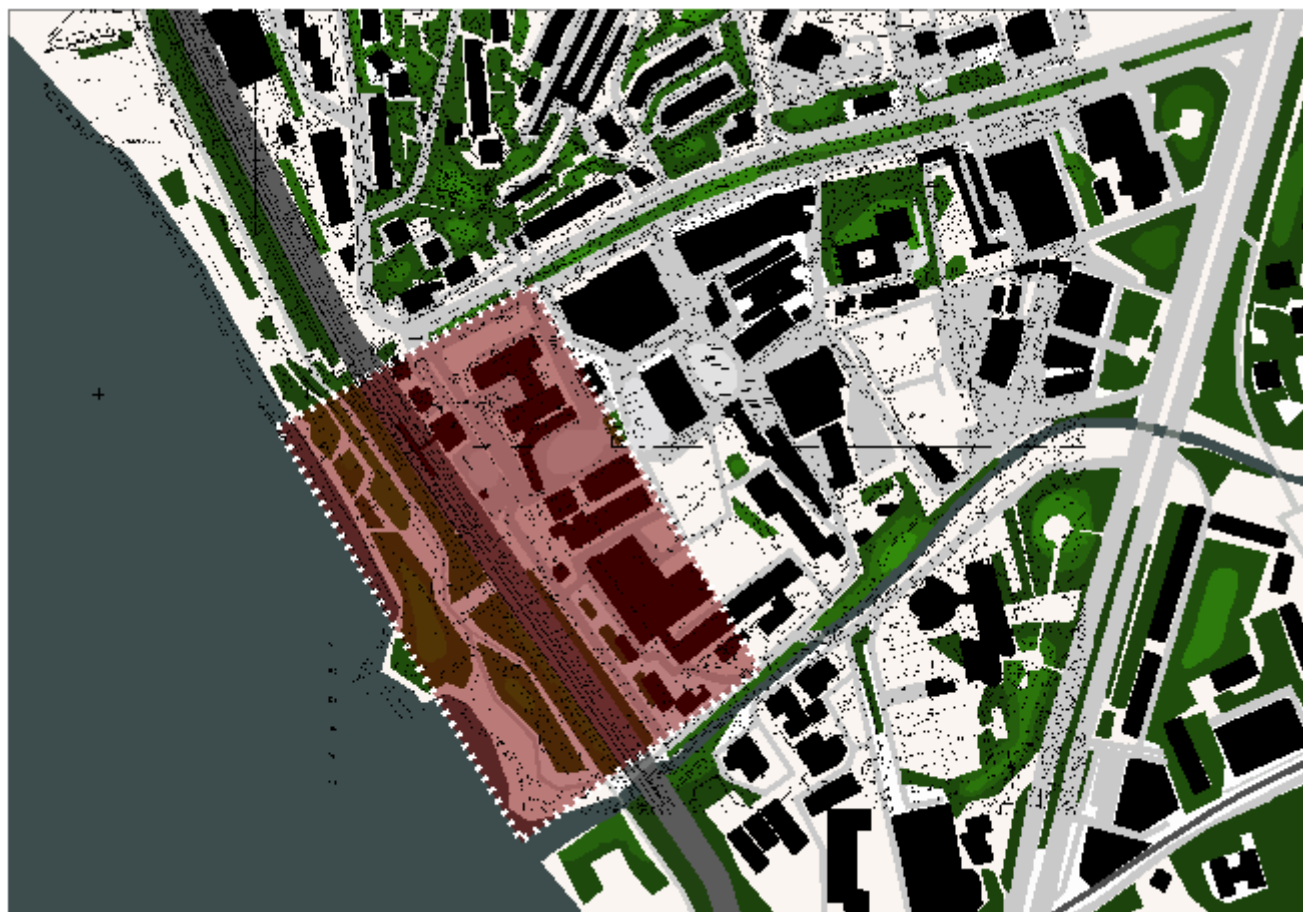


*A*



*B*

*Рис. Б. 5. Анализ транспортной сети: А - схема существующей сети с открытыми парковками, Б – схема сети дорог в контексте выпускной квалификационной работы*



*Условные обозначения:*

-  - Граница разрабатываемой территории
-  - Участок разрабатываемой территории ( $S=10,8$  га)
-  - Существующее озеленение
-  - Существующая застройка
-  - Существующая железная дорога
-  - Существующие автодороги

*Рис. Б. 6. Опорный план исследуемой территории*

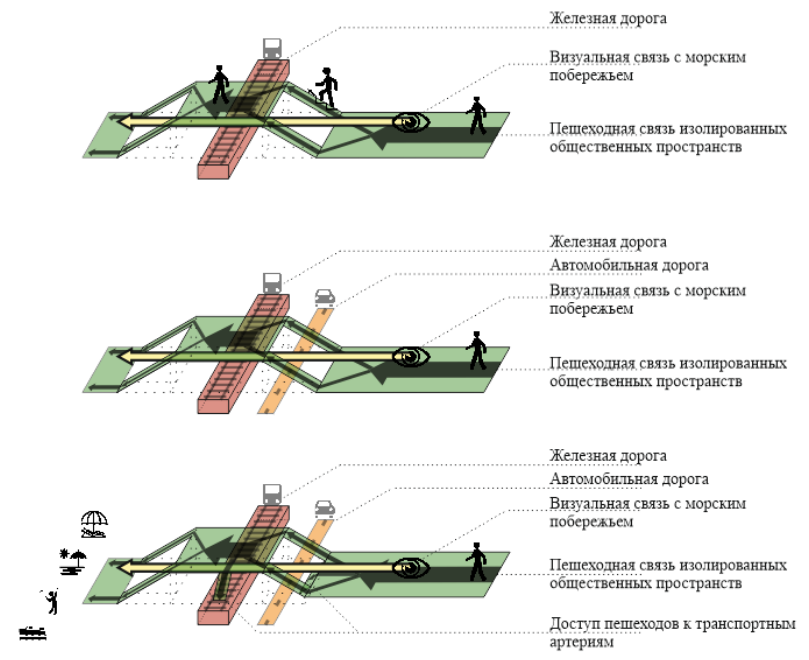
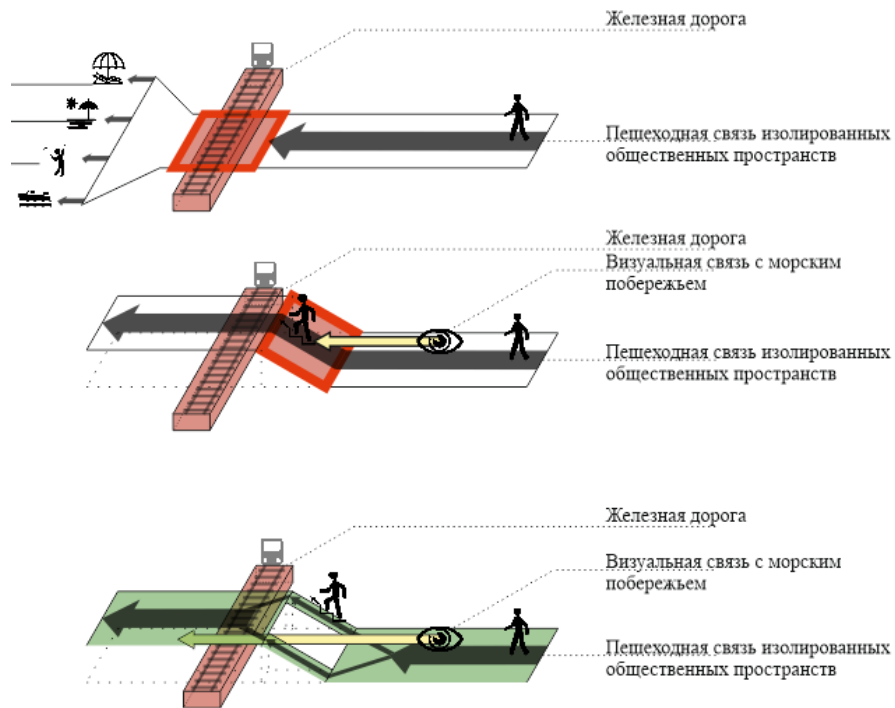
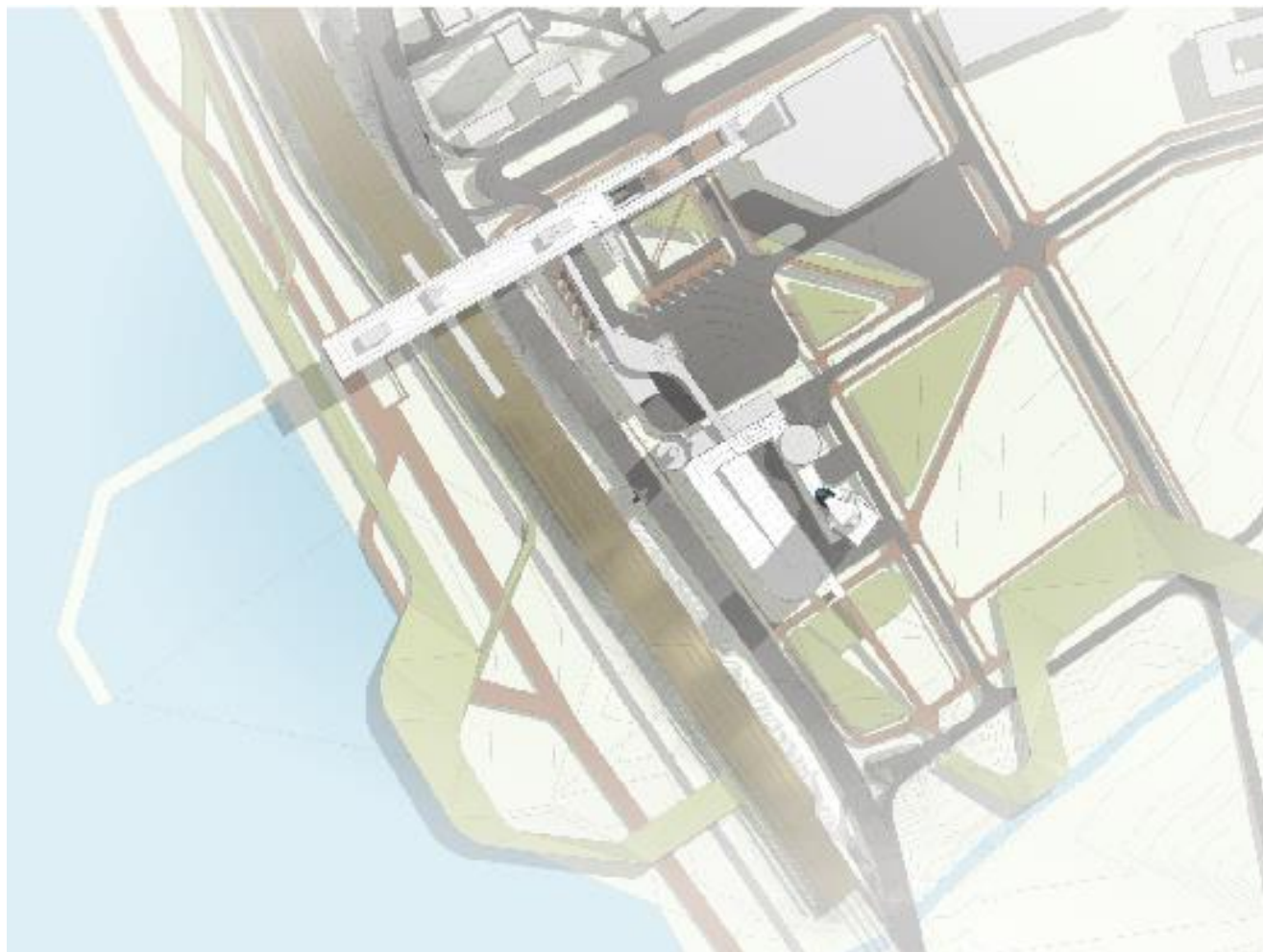


Рис. Б. 7. Схема анализа формообразования

**Проектное предложение выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»**



*Рис. В. 1. Генплан проектного предложения выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»*

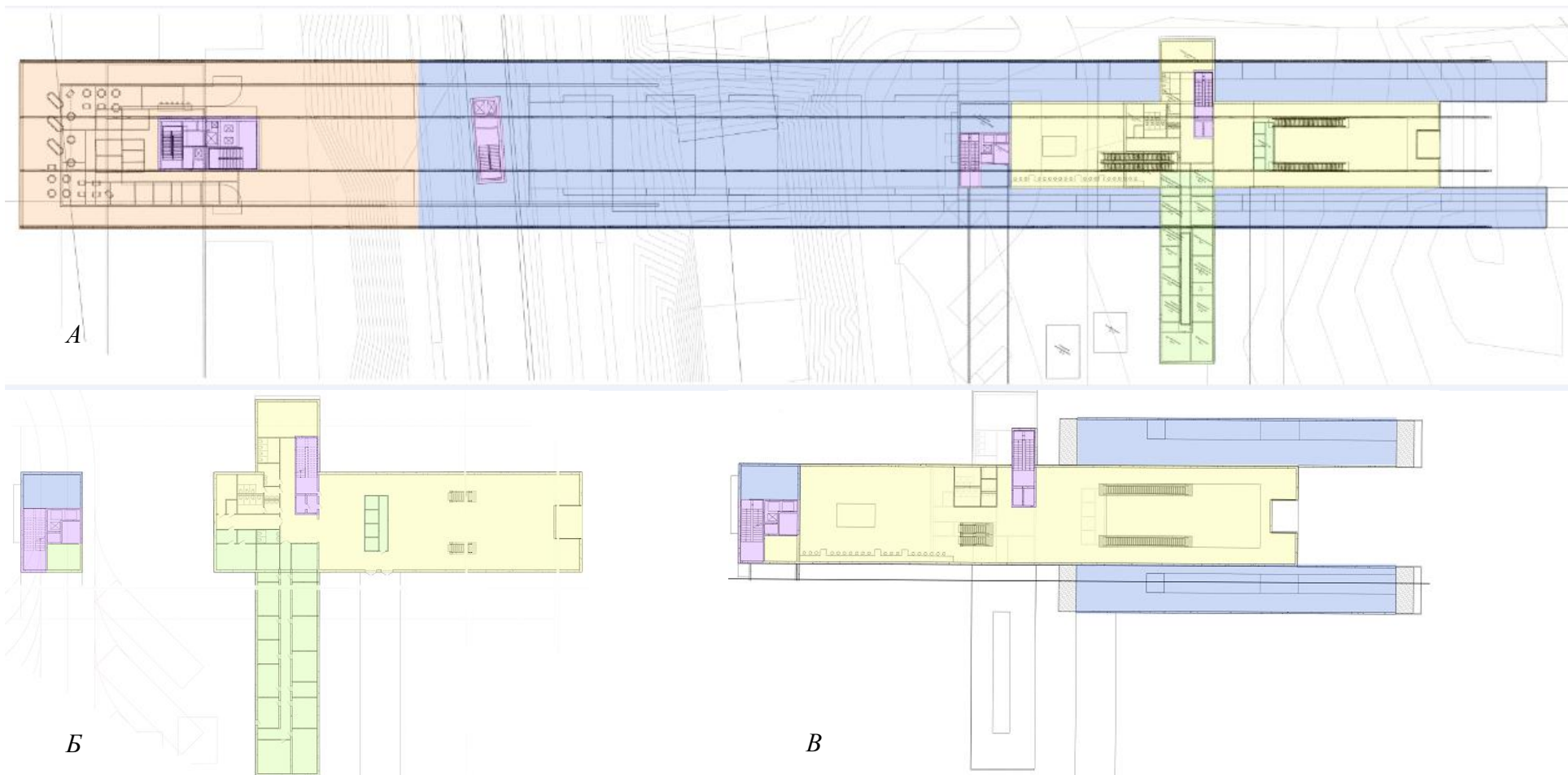
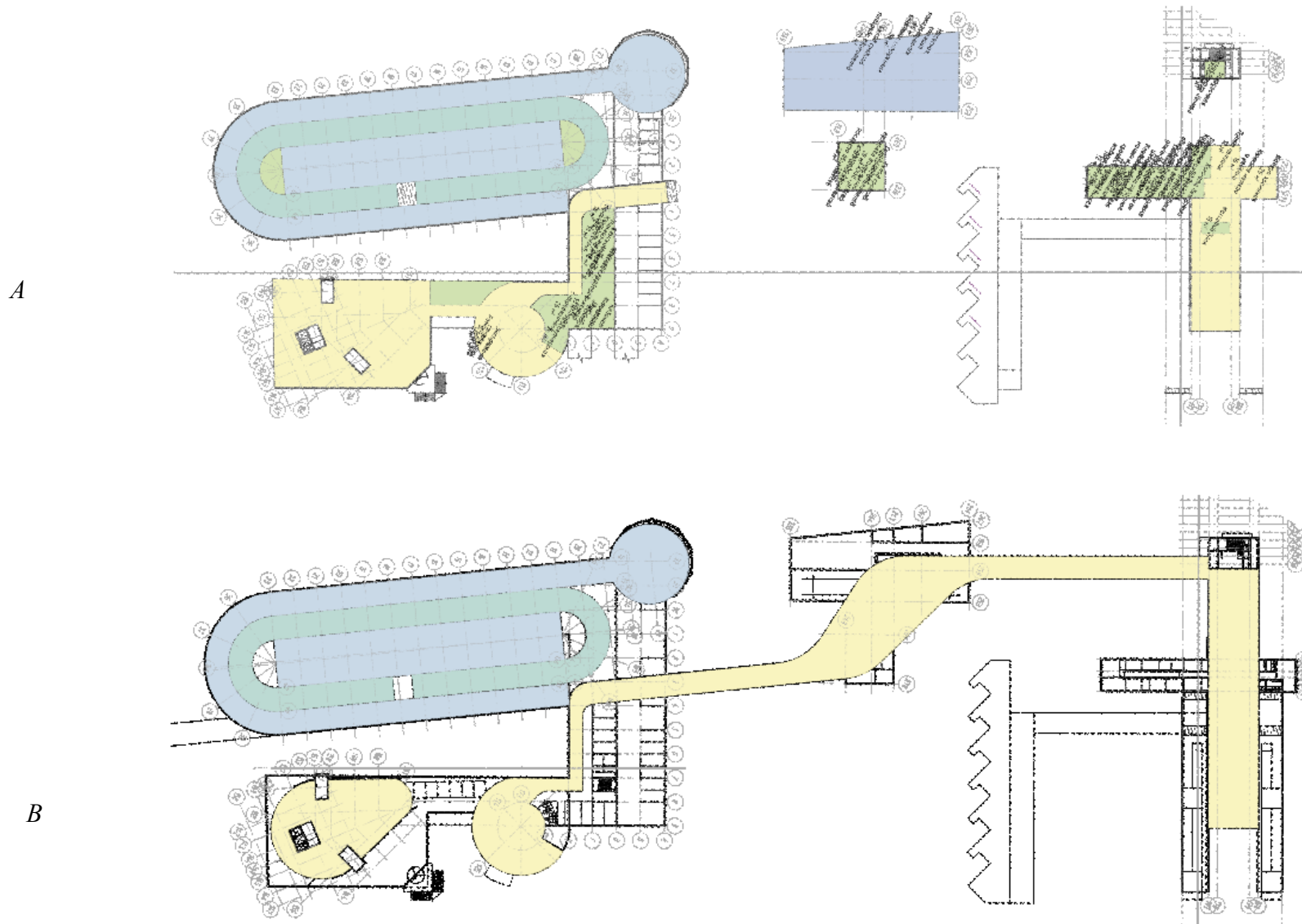
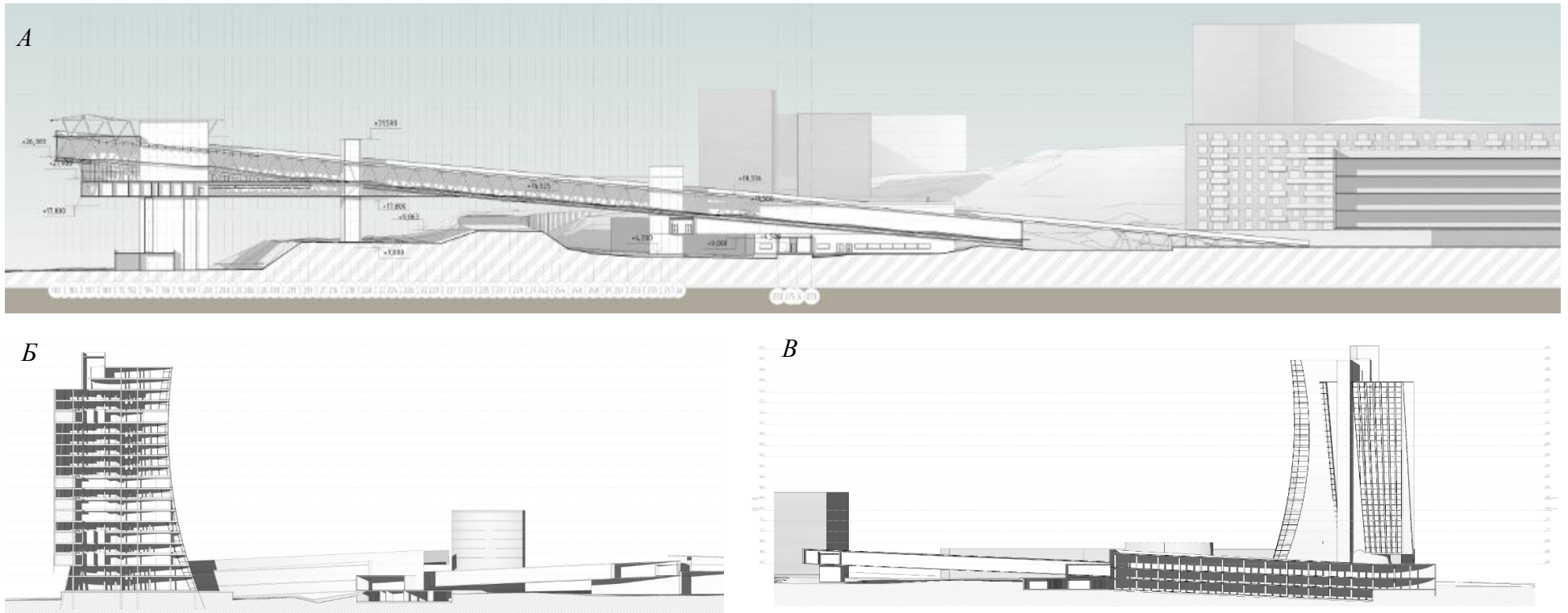


Рис. В. 2. Планы вокзального блока проектного предложения выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»: А – план переходного этажа под уклоном 5о, Б – план 1-го этажа, В – план 2-го этажа





*Рис. В. 3. Планы проектного предложения выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»: А – план на отметке 0.000, Б – план на отметке +5000*



*Рис. В. 4. Разрезы проектного предложения выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»: А – разрез вокзального блока, Б – разрез гостиницы, В – разрез гаража*

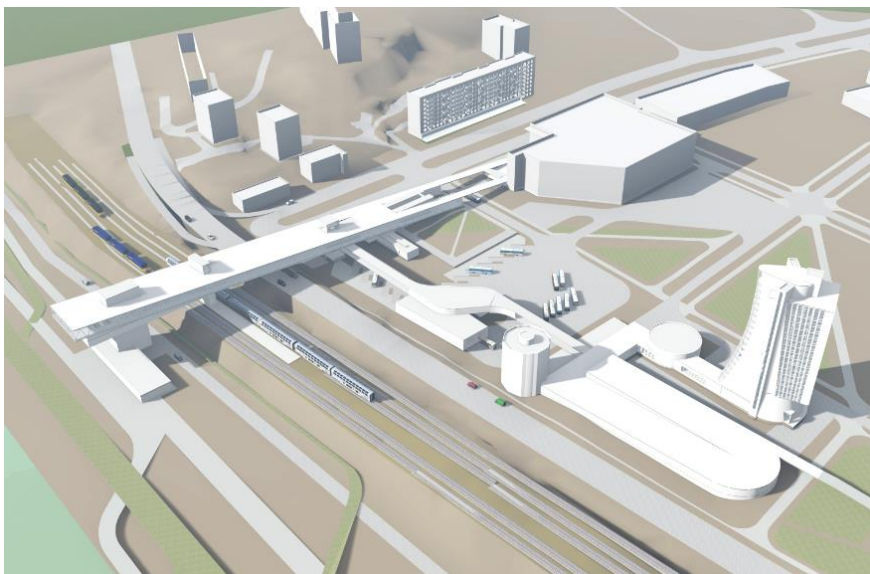
*А*



*Б*



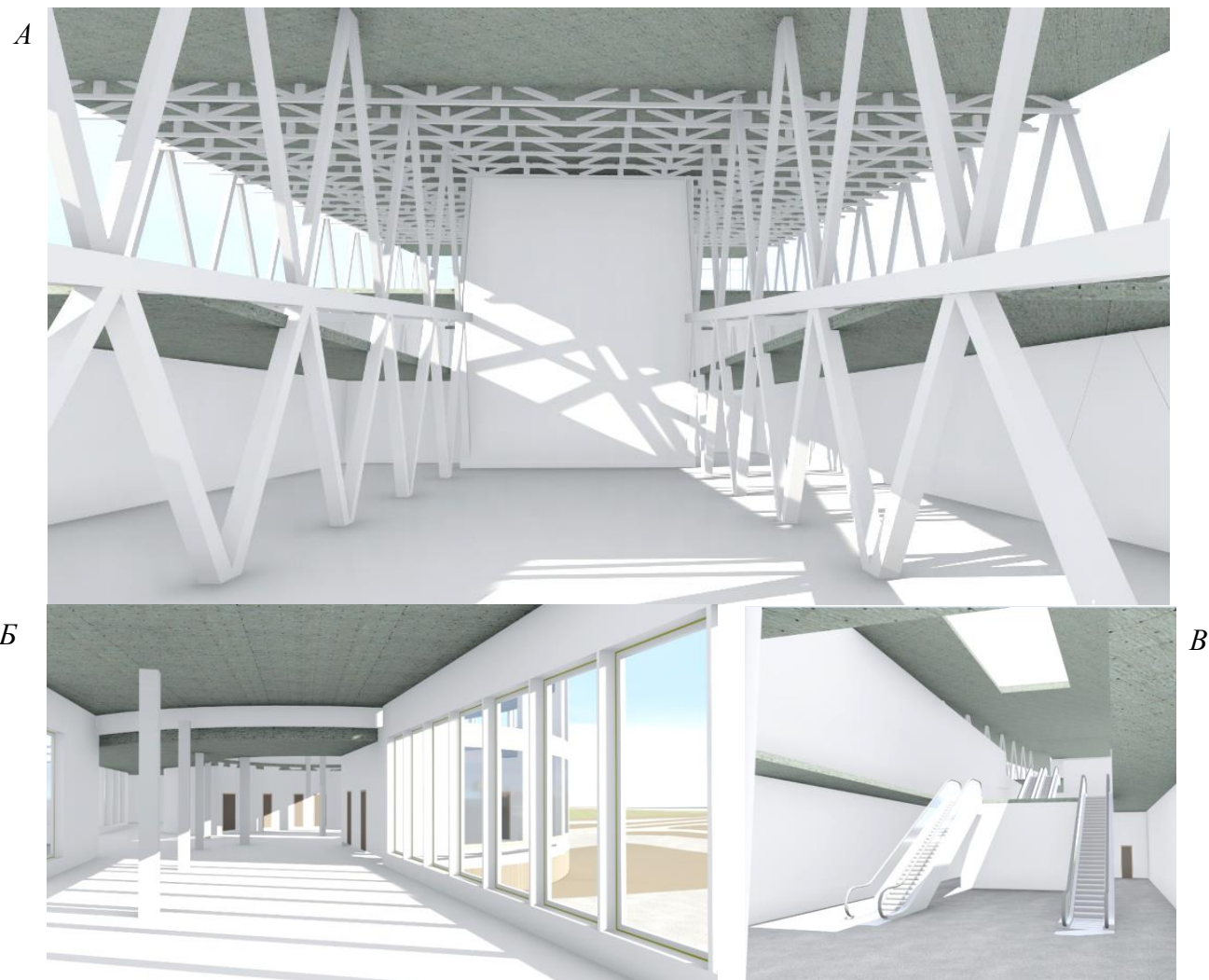
*Рис. В. 5. Развёртки проектного предложения выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»: А – западная развёртка, Б – развёртка с ул.Русской*



*Рис. В. 6. Видовые кадры проектного предложения выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»*



*Рис. В. 7. Видовые кадры проектного предложения выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»: А – с человеческого ракурса, Б – из гостиницы, В – на гостиницу*



*Рис. В. 8. Видовые кадры интерьеров проектного предложения выпускной квалификационной работы на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке»: А – выставочное пространство, Б – переход в зал ожидания гаража, В – зал ожидания вокзала*

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Дальневосточный федеральный университет»

**ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА**  
**Кафедра архитектуры и градостроительства**

**ОТЗЫВ РУКОВОДИТЕЛЯ ВКР**

на выпускную квалификационную работу студента

Дятко Екатерины Викторовны

фамилия, имя, отчество

Направление 07.03.01 «Архитектура», группа Б3529

Руководители ВКР

К. Архитектуры, профессор кафедры архитектуры и градостроительства Инженерной школы ДВФУ Масловская Оксана Владимировна

ученая степень, ученое звание, И.О. Фамилия

Доцент кафедры архитектуры и градостроительства Инженерной школы ДВФУ

Савостенко Валерий Александрович

ученая степень, ученое звание, И.О. Фамилия

На тему Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке

Дата защиты ВКР «22» июня 2018 г.

Выпускная квалификационная работа Дятко Е. В. на тему «Транспортно-пересадочный узел в районе Второй речки в г. Владивостоке» соответствует заданию на проектирование.

Тема ВКР является актуальной по следующим причинам:

- Транспортная система города Владивостока остается неразвитой и несистемной. В тоже время имеется положительный опыт зарубежных, в том числе и развивающихся стран в данной области - Куритиба в Бразилии; развитых стран - Копенгаген в Дании, Стокгольм в Швеции и т.д., и отечественных городов – Москвы, Перми и т.д.;
- Район Второй речки в районе автовокзала разрабатывается бессистемно, по кусочкам, без видимой общей программы либо проекта планировки. Наличие благоустроенных многофункциональных пространств во многом определяет качество городской жизни и повышает рейтинг города.
- Имеются все необходимые предпосылки - в их числе, естественно, транспортные, а также социальные, градостроительно-планировочные, архитектурные, ландшафтные, экологические и иные - для создания транспортно-пересадочного узла (ТПУ) в районе Второй речки. Создание многофункционального ТПУ в районе Второй речки станет катализатором развития этого, по сути, района.

Научное значение работы состоит в том, что были проанализированы мировые аналоги ТПУ, изучены передовые тенденции в этой области. На участке проектирования, в ходе выполнения ВКР, были выявлены и проанализированы сильные и слабые стороны.

Практическое значение работы состоит в том, что была предложена модель, решающая вышеназванные проблемы города Владивостока и района Второй речки. В

частности, хотелось бы отметить оригинальность формообразования главной формы ТПУ в виде трамплина, и ее положительное возвышенное воздействие.

Дипломница Дятко Е.В. в рамках выполнения ВКР показала себя как самостоятельный специалист.

К недостаткам ВКР стоит отнести недостаточную посещаемость консультаций с руководителями ВКР, что привело к некоторым недоработкам проекта.

Дипломнице Дятко Е.В. рекомендуется присвоить квалификацию по специальности бакалавр архитектуры.

Оригинальность текста ВКР составляет 97 %.

Оценка: Хорошо

Руководитель ВКР

К. архитектуры, профессор

ученая степень, ученое или почетное звание



Подпись

О.В. Масловская

И.О. Фамилия

Доцент

ученая степень, ученое или почетное звание



Подпись

В.А. Савостенко

И.О. Фамилия

«01» июня 2018 г.