



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

ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА

Кафедра архитектуры и градостроительства

Ковалева Валерия Дмитриевна

КОМПЛЕКС «МАРИНА СИТИ» В Б. УЛИСС Г. ВЛАДИВОСТОКА

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по направлению подготовки 07.03.01 Архитектура
профиль «Архитектурное проектирование»

г. Владивосток
2018

УТВЕРЖДАЮ
Директор Инженерной школы

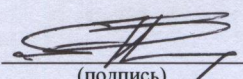
Подпись _____
 ФИО. _____ 201 г.

Уполномоченный по экспортному контролю

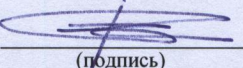
В материалах данной выпускной квалификационной работы не содержатся сведения, составляющие государственную тайну, и сведения, подлежащие экспортному контролю.

Подпись _____
 ФИО. _____ 201 г.

Автор ВКР  Ковалева В.Д.
 подпись
 « 1 » _____ июня 20 18 г.

Руководитель ВКР профессор, профессор
 (должность, ученое звание)
 В.К. Моор
 (подпись) (ФИО)


Руководитель ВКР доцент, доцент
 (должность, ученое звание)
 А.Г. Гаврилов
 (подпись) (ФИО)
 « 13 » _____ июня 20 18 г.

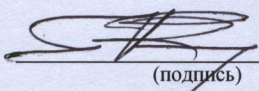
Руководитель ВКР доцент
 (должность, ученое звание)
 В.А. Савостенко
 (подпись) (ФИО)
 « 15 » _____ июня 20 18 г.

Защищена в ГЭК с оценкой

Отлично

«Допустить к защите»
 Зав. кафедрой профессор
 (ученое звание)

Секретарь ГЭК
 И.В. Пилипко-Осипович
 подпись И.О.Фамилия
 « 25 » _____ июня 20 18 г.

 В.К. Моор
 (подпись) (И. О.Фамилия)
 « 11 » _____ июня 20 18 г.

АННОТАЦИЯ

ВКР студента группы Б 3529 кафедры архитектуры и градостроительства

ИШ ДВФУ Ковалевой Валерии Дмитриевны на тему

«Комплекс «Марина Сити» в б. Улисс г. Владивостока»

Научные руководители: профессор кафедры архитектуры и градостроительства Моор Валерий Климентьевич; доцент кафедры архитектуры и градостроительства Гаврилов Алексей Геннадьевич; доцент кафедры архитектуры и градостроительства Савостенко Валерий Александрович.

Цель выпускной квалификационной работы состоит в разработке проекта современного многофункционального комплекса в б. Улисс в г. Владивостоке в рамках существующего градостроительного контекста.

Задачи выпускной квалификационной работы:

- выявить характерные особенности проектирования современных яхтенных комплексов, марин;
- выполнить предпроектный анализ выбранной территории и на основе его определить пути совершенствования реорганизации территории б. Улисс, научно обосновать возможные варианты проектного решения;
- разработать экспериментальный проект комплекса Марина Сити; 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 зарубежных специалистов в области проектирования яхтенных комплексов, социологические обследования и консультации с яхтсменами.

Научная новизна работы заключается в том, что комплексно данная тема (проектирование и строительство жилого и яхтенного комплекса в г. Владивостоке) ранее не рассматривалась.

Практическая ценность работы заключается в комплексном подходе к решению градостроительной композиции данного участка городской среды, авторской интерпретации художественно-образного решения и возможности применения данного проекта в качестве модели для строительства сети марин в Приморском крае.

Яхтенный комплекс запроектирован с учетом современных тенденций в проектировании и строительстве марин на основе анализа современной зарубежной практики. При разработке были учтены следующие факторы: климатические, географические и существующая градостроительная ситуация. Разработаны архитектурная и градостроительная части, которые включают проектирование всей территории с детальной проработкой центрального объекта – здания марины. Территория разделена на несколько зон: жилая, клубная, рекреационная, техническая. Весь комплекс соединяет зеленый каркас в виде пешеходных аллей и бульваров для комфортного передвижения. Здание марины включает в себя четыре корпуса: бассейн, гостиница с рестораном, административный корпус с помещениями яхт-клуба, школы парусного спорта и библиотекой, спортивный корпус, включающий многофункциональный спортивный зал и тренажерный зал. Все функциональные зоны здания существуют каждая в своем объеме, при этом все объемы соединены между собой стилобатной частью, также включающей в себя парковку. Многофункциональный комплекс марины станет

всесезонным центром водных видов спорта, туризма, культуры и общественно-образовательной деятельности города.

Создание комплекса «Марина Сити» во Владивостоке станет катализатором развития и главным стимулом роста привлекательности б. Улисс для жителей и гостей города, позволит решить ряд проблем:

- низкий уровень развития водных видов спорта и морского туризма;
- недостаточное количество стоянок маломерного флота (среднестатистическая стоянка для катеров и яхт во Владивостоке имеет до 150 причальных мест);
- недостаток мест хранения, сервисного обслуживания и консервации судна;
- неразвитость прибрежной территории б. Улисс;
- неразвитость баз технического сервиса яхтенного оборудования;
- неразвитая причальная и береговая инфраструктуры;
- отсутствие необходимой сети заправочных станций для заправки яхт и катеров.

Результатом данной работы является проект многофункционального яхтенного комплекса, который отвечает всем поставленным целям и задачам.

Структура работы представлена введением, тремя главами, заключением, списком использованных источников и приложениями.



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 Ковалевой Валерии Дмитриевне, группа Б3529

- 1. Наименование темы:** Комплекс «Марина Сити» в б. Улисс г. Владивостока
- 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.** Параметры проектируемого объекта: вместимость гостиницы 100 чел., вместимость бассейна 64 чел./смена, вместимость спортивного зала 64 чел./смена, площадь участка проектирования 24,7 га.
- 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

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	19.02.18-11.06.18	
2	Разработка градостроительного решения	19.02.18-11.06.18	
3	Разработка объемно-планировочного решения	19.02.18-11.06.18	
4	Разработка и уточнение фасадов, планов, разрезов, и др. составляющих проекта)	19.02.18-11.06.18	
5	Написание текстовой части ВКР	14.05.18-31.05.18	
6	Изготовление макета или видеофильма	15.06.18-23.06.18	

Дата выдачи задания «19» февраля 2018 г.

Срок представления к защите «25» июня 2018 г.

Руководители проекта


подпись

подпись

подпись

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

В. К. Моор
И.О. Фамилия
А. Г. Гаврилов
И.О. Фамилия
В. А. Савостенко
И. О. Фамилия

Студент



В. Д. Ковалева

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ	8
1.1 Градостроительный анализ существующей территории	8
1.2 Концепция формирования градостроительного решения	13
1.3 Объемно-планировочное решение	18
1.4 Художественно-композиционное решение.....	25
ГЛАВА 2. КОНСТРУКТИВНОЕ РЕШЕНИЕ	31
И СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ	31
ГЛАВА 3.ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ.....	35
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	38
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	40
Приложение А	40
Приложение Б.....	41
Приложение В	49

ВВЕДЕНИЕ

В последнее время морской туризм стал одним из самых популярных и динамично развивающихся направлений туристического рынка и экономической основой прибрежных городов многих стран мира. Морской туризм – вид водного туризма, основанный на туристском спросе, связанный с удовлетворением туристских потребностей в активном и пассивном отдыхе с использованием ресурсного потенциала морских акваторий, береговых зон (пляжей) и инфраструктуры морского побережья, способствующий устойчивому развитию территорий [1].

Яхтенный туризм – важная составляющая морского туризма и один из наиболее прибыльных видов туризма во всем мире. Приморский край, благодаря уникальному сочетанию климатических и геополитических условий, является одним из перспективных регионов Российской Федерации для организации и развития яхтенного туризма. Довольно продолжительный навигационный период (традиционно открывается 15 апреля и заканчивается 1 ноября, что составляет примерно 7 месяцев), историко-культурный, природный потенциал Приморского края делает его привлекательным как для отечественных, так и для иностранных туристов (приложение Б, рис. Б.5).

Город Владивосток, в силу своего географического положения, располагает богатыми возможностями для развития яхтенного туризма, водных видов спорта и рекреации. Основными элементами, формирующими градостроительную ситуацию на рекреационно-ориентированном побережье, являются объекты инфраструктуры яхтинга (марины).

Марина (яхтенный порт) – защищённая от неблагоприятных погодных условий акватория с береговой территорией, оснащённая причалами для швартовки судов, а также основными зданиями, сооружениями и оборудованием, обеспечивающими как безопасную стоянку, хранение и

обслуживание прогулочных и спортивных судов, так и сервисные услуги их экипажам. Марина – гавань и база для прогулочных и спортивных судов [2].

В значительной степени особенности проектирования яхтенных портов зависят от характера и климата местности, на которой они располагаются. Организация марин в большинстве случаев не ограничивается устройством пирса и технической части, при наличии градостроительных возможностей обязательным элементом в мировой практике становится благоустройство прибрежной линии (набережная), жилая зона (гостиница), зона общепита, торговая и спортивные зоны, зона обслуживания и другие.

Актуальность данного проекта заключается в том, что потребность в строительстве яхтенных комплексов на территории г. Владивостока стала очевидна в последние десятилетия в связи с увеличением количества маломерного флота, отсутствием необходимой инфраструктуры, изменением нужд населения и другими потребностями.

По данным ГИМС МЧС России, на 2017 год в Приморском крае зарегистрировано 38 тысяч маломерных судов. Фактически, это составляет 1/3 яхтенного флота Германии [3]. Во Владивостоке насчитывается 20 официальных яхтенных стоянок, в том числе на базе яхт-клубов, в некоторых из них присутствует неполный спектр услуг: подключение к береговым коммуникациям, бункеровка топливом, однако эти стоянки не подходят под устоявшийся в мире термин – «марина». За последние годы построен только один яхт-клуб («Акваиндустрия» в микрорайоне Змеинка).

Состояние развития яхтенного туризма на территории Приморского края и в г. Владивостоке на сегодняшний день значительно отстает от развитых стран мира и не соответствует требованиям современного яхтинга по причинам множества нерешенных проблем, которые препятствуют развитию данного вида туризма. В результате проведенного исследования и на основе интервью с командором яхт-клуба «Семь футов» М. И. Ермаковым

были сформулированы следующие сдерживающие факторы развития, проблемы морского туризма в г. Владивостоке:

- неразвитость баз технического сервиса яхтенного оборудования;
- неразвитость причальной и береговой инфраструктуры;
- отсутствие необходимой сети заправочных станций для заправки яхт и катеров;
- недостаточное количество яхтенных портов (марин), баз-стоянок маломерного флота, сезонных гостевых стоянок и наклонных спусков для катерных трейлеров на побережье. Среднестатистическая стоянка для катеров и яхт во Владивостоке имеет до 150 причальных мест;
- проблемы с законодательством в сфере водопользования (приложение Б, рис. Б.6) [4].

Таким образом, в столице Приморского края нет объекта инфраструктуры яхтинга, единого комплекса, который включал бы в себя весь необходимый набор услуг для функционирования, ремонта и обслуживания маломерного флота.

Исходя из этого, становятся актуальными вопросы архитектурной организации новых яхтенных комплексов – марин и оптимизации планировочных структур уже существующих. Строительство таких комплексов откроет возможность для развития водных видов спорта и международного туризма в городе и крае. Яхтенный туризм поможет позиционировать г. Владивосток и Приморский край на международной арене, а также должен увеличить приток инвестиций и привести к строительству сети современных марин в регионе. Это даст возможность сформировать морской фасад города в целом и повлечет за собой создание новых рабочих мест.

Цель выпускной квалификационной работы состоит в разработке проекта современного многофункционального комплекса в б. Улисс в г. Владивостоке в рамках существующего градостроительного контекста.

Задачи выпускной квалификационной работы:

- выявить характерные особенности проектирования современных яхтенных комплексов, марин;
- выполнить предпроектный анализ выбранной территории и на основе его определить пути совершенствования реорганизации территории б. Улисс, научно обосновать возможные варианты проектного решения;
- разработать экспериментальный проект комплекса Марина Сити; 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 зарубежных специалистов в области проектирования яхтенных комплексов, социологические обследования и консультации с яхтсменами.

Научная новизна работы заключается в том, что комплексно данная тема (проектирование и строительство жилого и яхтенного комплекса в г. Владивостоке) ранее не рассматривалась.

Практическая ценность работы состоит в комплексном подходе к решению градостроительной композиции выбранного участка, авторской интерпретации художественно-образного решения и возможности применения данного проекта в качестве модели для строительства сети марин в Приморском крае.

Результатом проведённой работы стало проектное предложение по разработке многофункционального комплекса марины, сочетающего в себе

различные функциональные зоны: жилая, клубная, рекреационная, спортивно-оздоровительная, зона общепита, техническая.

В настоящее время необходимы как просто стоянки маломерного флота, так и современные яхт-клубы, оснащенные по последнему слову техники. Сейчас яхтинг – это увлечение и полноценный стиль жизни. Люди, увлеченные яхтингом, ожидают от современного яхт-клуба полный комплекс услуг по хранению и обслуживанию водно-спортивной техники и должный сервис. Многофункциональный комплекс «Марина Сити» станет всесезонным центром спорта, туризма, культуры и общественно-образовательной деятельности города, позволит решить ряд проблем: низкий уровень развития морского туризма; недостаток мест хранения, сервисного обслуживания и консервации судна. Развитая инфраструктура комплекса позволит проводить на территории города и края больше национальных, региональных и международных яхтенных регат и флотилий. Многофункциональный спортивный зал и бассейн позволят подготовить большее количество спортсменов на базе парусной школы. Также в комплексе будут проводиться различные культурно-массовые мероприятия, праздники, фестивали.

ГЛАВА 1. АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

1.1 Градостроительный анализ существующей территории

В ходе предпроектного анализа была проанализирована текущая градостроительная ситуация и рассмотрены существующие стоянки маломерного флота в г. Владивостоке (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Расположение комплекса в структуре города



Рис. 1.2. Стоянки маломерного флота в г. Владивосток

Определены потенциально возможные места размещения марины и выявлено наиболее предпочтительное – б. Улисс, так как (рис. 1.2):

Во-первых, б. Улисс имеет удобное географическое положение. Данная территория имеет перспективу для развития, так как расположена вблизи кампуса ДВФУ – места проведения ВЭФ. Близкое соседство с кампусом ДВФУ, мостом на о. Русский, своего рода достопримечательностью города, и жилым районом Патрокл будет концентрировать возле себя большое количество местных жителей и туристов, которые могут стать потенциальными посетителями будущей марины.

Во-вторых, в б. Улисс присутствует высокая концентрация маломерного флота (по разным данным в б. Улисс находится от трех до пяти тысяч плавсредств) (рис.1.3).



Рис. 1.3. Концентрация маломерного флота в б. Улисс

В-третьих, в настоящее время территория б. Улисс неэффективно используется:

- застройка имеет моральный и физический износ, нуждается в реновации;
- наличие заброшенных полуразрушенных зданий (старый военный городок);
- на территории хаотичное существующее функциональное зонирование;
- присутствует большое количество складов, промышленных площадей;
- расположение мест стоянки и хранения плавсредств носит хаотичный характер;
- на территории находится неиспользуемая в данный момент железная дорога.

Среди благоприятных факторов для оборудования яхтенной стоянки маломерного флота можно отметить гидрометеорологические условия, которые в целом благоприятны. Акватория бухты защищена от ветров, что обеспечивает безопасную стоянку маломерного флота без дополнительного устройства берегозащитных сооружений. Согласно проведенному анализу наибольшая глубина б. Улисс 26 м, вдоль береговой полосы в месте проектирования марины глубины от 5 до 12 м (рис. 1.4). Это позволяет

сделать вывод, что гарантированные глубины на подходном фарватере (судовой ход) и операционной акватории обеспечены, также глубина позволяет сделать насыпь.

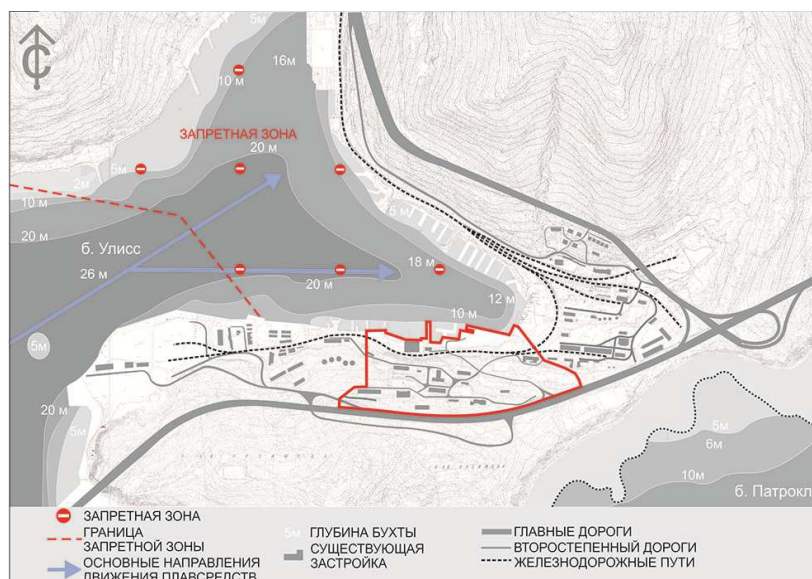


Рис. 1.4. Карта глубин б. Улисс

После натурального обследования участка можно сказать, что к нему примыкает крупная автомагистраль, закрытая территория яхтенных стоянок затрудняет подступы к морю, также на территории присутствует большое количество мусора. Пешеходная связь в настоящее время не организована. На данной территории мало путей соединяющих остановки общественного транспорта, прибрежную территорию и акваторию. Отсутствуют какие-либо пешеходные дороги и виадуки.

Стоит отметить, что большое значение для рентабельности и круглогодичной эксплуатации имеет фактор времени, затраченного на дорогу. Непосредственная близость транспортной артерии в виде магистрали, а также переустройство ж/д путей под линию легкорельсового транспорта (ЛРТ), предусмотренное проектом, позволит решить проблему с транспортной доступностью в комплекс.

Учитывая карту градостроительного зонирования Владивостокского городского округа, данная территория относится к типу ОД-2 (зона делового, общественного и коммерческого назначения), П-1 (производственная зона) и

Т-5 (зона объектов водного транспорта) и проанализировав существующую ситуацию можно прийти к выводу о том, что зона П-1 на данном участке неактуальна т.к. при наличии промышленной зоны, территория еще долгое время не будет развиваться. На этом основании было принято предложение переназначить зону П-1 на зону ОД-2 (зона делового, общественного и коммерческого назначения).

Зона делового, общественного и коммерческого назначения (согласно Проекту внесения изменений в правила землепользования и застройки Владивостокского городского округа Приморского края) предназначена для следующих видов деятельности: деловое управление, банковская и страховая деятельность, обеспечение внутреннего правопорядка, гостиничное обслуживание, бытовое обслуживание, объекты торговли (торговые центры, торгово-развлекательные центры (комплексы), магазины, общественное питание, обслуживание автотранспорта, склады, коммунальное обслуживание, земельные участки (территории) общего пользования, выставочно-ярмарочная деятельность, рынки, объекты придорожного сервиса, амбулаторное ветеринарное обслуживание, приюты для животных, производственная деятельность [5, 6].

На выбранной территории, на данный момент, размещена стоянка маломерного флота, принадлежащая транспортной компании «Орион-ДВ». Стоянка не соответствует требованиям современного яхтинга, т. к. на ее базе присутствует неполный спектр услуг. Также на территории находятся полуразрушенные здания старого военного городка, которые не имеют функционального назначения и не подлежат реконструкции (рис. 1.5). В связи с этим было принято решение о сносе этих построек и предоставлении владельцам яхт стояночных мест в будущей марине.



Рис. 1.5. Зброшенныя збудаванні старога вайсковага горадка

Для пошуку градастроіцельнага рашэння былі прааналізаваны наступныя зарубежныя аналогі марін: Marina at Keppel Bay (Сінгапур), The Rhodes Marina (Грэцыя), Marina Classee (Германія), Suyeong Bay Yachting Center (Южная Корея) і Bahia Mar Yachting Center (США). У час вывядання было выяўлена некалькі асабнасцей (прыложэнне Б, рыс. Б.7, Б.8):

- у сучасных марін развіты наступныя функцыянальныя зоны: жылая, клубная, спартыўная, торгавая, зоны рэкрэацыі і агульнага харчавання, зона сервіса, парковок, тэхнічная зона і акваторыя;
- сярэдняя плошча маріны складае 13,7 га;
- сярэдняя ўмяшчальнасць маріны - 300 адзінак маломернага флота;
- амаль у ўсіх марінах прысутствуюць заправачныя станцыі, тэхнічная зона, прадастаўляюцца ўслугі па зімняму захаванню плавадасродкаў;
- ў многіх яхт-клубах ёсць парусная школа;
- суадносіны сушы і акваторыі 59 і 41%.

Было прааналізавана месцапазначэнне раёна будавання. Выбраная тэрыторыя адпавядае наступным патрабаванням, якія неабходны для рэалізацыі даннага аб'екта:

- на участку праходзяць крупныя транспартныя артыерыі, што рабае яго лёгкадаступным з любога раёна горада (на даннаму участку размаваена

трасса Седанка-Патрокл, также в непосредственной близости находится мост на о. Русский);

- близость к кампусу ДВФУ, о. Русский и жилому району Патрокл;
- наличие достаточно больших откосов и зеленых насаждений, которые отделяют территорию от проходящей дорожной магистрали;
- площадь территории составляет 24,7 га;
- наличие акватории.

При разработке генерального плана были поставлены следующие задачи:

- устройство удобной улично-дорожной сети внутри комплекса;
- решение пешеходно-транспортной связи на задействованном участке;
- террасирование рельефа;
- установление взаимосвязей между проектируемыми функциональными зонами комплекса;
- размещение основных, хозяйственных и пожарных проездов.

Также одной из главных задач является создание уникального многофункционального яхтенного комплекса, сочетающего в себе функции рекреации, образования и спортивные функции для посетителей, хранения и обслуживания для яхт и сервисные услуги их экипажам.

1.2 Концепция формирования градостроительного решения

Генеральным планом предусмотрено благоустройство территории, которое позволяет сохранить и подчеркнуть сложившийся рельеф, а также сформировать пешеходное движение по направлению к центральному объекту – марине, при этом сохраняя визуальную связь с морем. Большое значение в формировании художественного облика приморского города имеют его пространственно-визуальные связи с морем [7]. В комплексе «Марина Сити» эти связи обеспечиваются ориентацией главных пешеходных бульваров и улиц на море, которые образуют зеленый каркас комплекса. По

главной оси, начинающейся от остановки общественного транспорта и заканчивающейся выходом к морю, расположен главный зеленый бульвар комплекса. Его начало формирует высотная доминанта, выполняющая роль ориентира, представляющая собой два жилых здания, соединенных переходом на верхних этажах, а конец бульвара выходит на второй этаж стилобата здания марины, открывая вид на море. Зеленая полоса лесонасаждений вдоль автодороги, организованная в виде линейного парка формирует границу комплекса и «защищает» его от загазованности магистрали.

Яхтенный центр представляет собой самостоятельное архитектурно-пространственное образование с четко выраженной планировочной структурой, имеющей в своей основе так называемую «марину».

Генплан комплекса выявляет разнообразные функциональные зоны, которые являются самостоятельными точками притяжения для удовлетворения интересов разнообразных слоев населения (рис. 1.6). Прибрежная часть, примыкающая к комплексу марины, сформирована набережной, спортивными площадками, местами стоянок маломерного флота и отдельно выделенной технической зоной. В первой линии после прибрежной части сформирован ряд общественных зданий с пешеходной аллеей, ориентированных на море, за ними располагаются жилые кварталы.

Жилая застройка проста и лаконична, имеет небольшую этажность, так как высотные здания переключают общую видимость и будут неорганично вписываться в окружающее пространство. Один из основных принципов жилой застройки – сомасштабность человеку. Выбран квартальный тип застройки, как наиболее оптимальное решение: пропорции двора позволяют осуществлять визуальный контроль, а закрытость дворового пространства формирует комфортную среду для его жителей. Размер кварталов 75x100 м и 75x90 м. В связи с тем, что проектирование ведется на рельефе, все здания вписаны в ландшафт, а дворы террасированы. Это позволяет сделать дворы

полностью пешеходными, а парковки встроить в террасы. В первые этажи жилых зданий включена общественная функция: кафе, магазины и т.д.

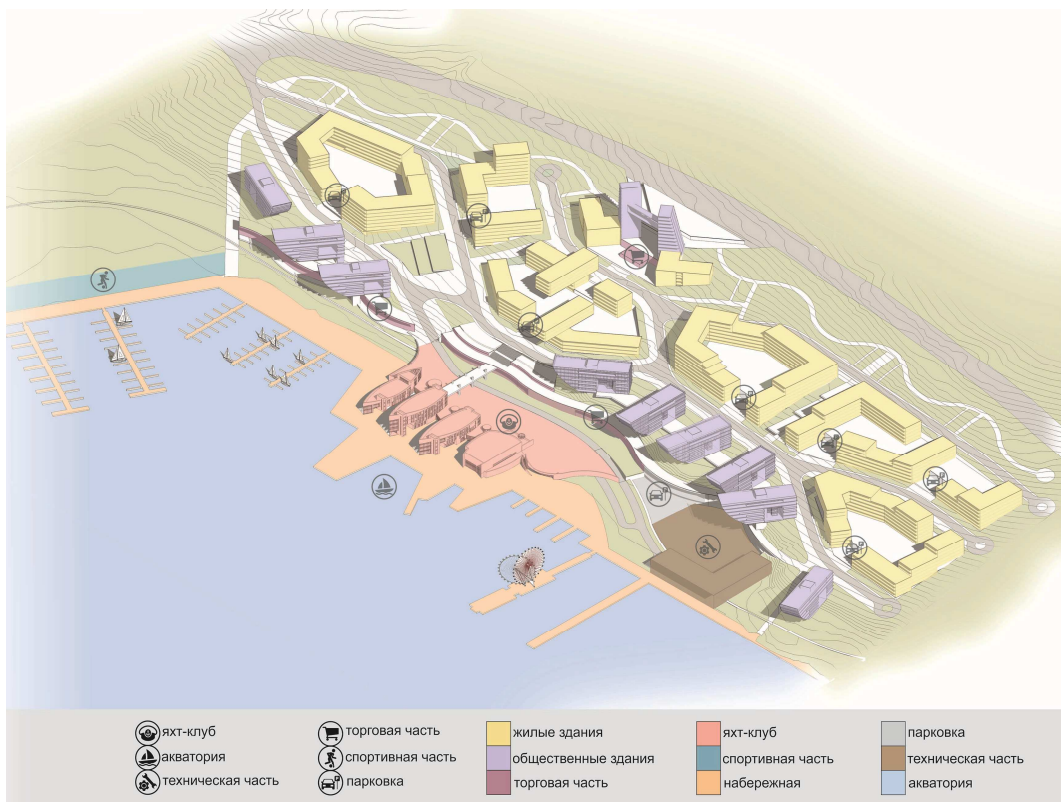


Рис. 1.6. Функциональная схема комплекса

На генеральном плане размещены:

- здание марины;
- стоянка маломерного флота;
- техническая часть;
- здания общественного назначения;
- жилая застройка;
- набережная

При функциональном зонировании территории марины, главным элементом является яхт-клуб (место сбора людей с одинаковыми интересами). Яхтенные комплексы должны иметь свою доминанту, не спорящую с архитектурно-планировочным решением прибрежной полосы. В виде такой доминанты может выступать яхт-клуб. Все доминанты должны быть достаточно крупными по массе и иметь выразительный силуэт. Они,

как правило, формируются общественными зданиями, находящимися в непосредственной близости от акватории и на склонах. В данном случае доминантой является марина. Высотные жилые и офисные здания служат доминантами верхних террас склонов. Концентрация высотных элементов по главной оси комплекса подчеркивает ее значение и служит ориентиром.

Марина является главным объектом комплекса и поэтому располагается на главной оси, сформированной зеленым бульваром, ее главный фасад ориентирован на море.

Участок размещения марины имеет относительно ровную поверхность, а остальная застройка расположена выше по рельефу. Так как существует значительный перепад отметок, возникла необходимость связать главный объект с градостроительной частью. Это осуществляется за счет двухэтажной террасы марины.

Марина включает в себя четыре корпуса разной функциональной направленности: бассейн, гостиница, администрация и парусная школа, многофункциональный спортивный зал с трибунами на 300 мест. Все функциональные зоны здания существуют в своем объеме, при этом все объемы соединены между собой стилобатной частью, также включающей в себя парковку.

В террасах жилых кварталов будут расположены подземные стоянки долговременного хранения автотранспортных средств. В стилобате марины запроектирована двухуровневая подземная автопарковка с расчетом на количество посетителей и обслуживающего персонала комплекс.

Выделение технической части целесообразно, так как именно здесь размещаются «грязные» сооружения и технологии, использующие специальное оборудование и машины, обслуживаемые исключительно квалифицированным персоналом марины. Техническая часть комплекса располагается на закрытой территории. Доступ на ее территорию ограничен. Посторонним лицам здесь находиться небезопасно, поэтому обычно в

техническую зону допускаются исключительно представители владельцев и экипажи обслуживаемых в данный момент яхт.

Техническая часть включает в себя:

- стоянки яхт и катеров (причал, пирс);
- сервисный центр (мастерские);
- эллинги для ремонта и хранения яхт и катеров;
- открытые береговые и закрытые стоянки в период навигации и зимний период.

Плавающие причалы (понтон) для парусных и моторных яхт и катеров оборудованы сервисными колонками с подводом пресной воды и электроэнергии, а также кнехтами для швартовки яхт и катеров (рис. 1.7). Сервисные колонки освещают причалы в темное время суток, обеспечивают береговое электропитание и подачу воды на пришвартованные суда (рис. 1.8). В качестве плавучего причала принят железобетонный понтон. Такой понтон представляет собой последнее достижение в области строительства плавучих причальных сооружений для маломерных судов. Железобетонные понтоны могут служить для швартовки судов в современных маринах, надежные и не требуют специального ухода. Бетонные понтоны имеют высокую допустимую нагрузку и обеспечивают долгий срок эксплуатации (рис. 1.9).



Рис. 1.7. Кнехты



Рис. 1.8. Сервисная колонка



Рис. 1.9. Железобетонный плавучий понтон

Мощность марины составляет 530 яхт (табл.1.1).

Таблица 1

Мощность марины

Длина яхты, м	Количество, шт.	Процентное соотношение, %
25	6	1
20	14	3
16	53	10
13	170	32
10	287	54

Территория б. Улисс рассматривалась как территория высокой градостроительной ценности, учитывая последующее развитие и общий рост городского населения.

1.3 Объемно-планировочное решение

Город Владивосток имеет неповторимый природный ландшафт, который создает его образ. В композиции природных форм заложено противопоставление обширной плоскости моря и спускающихся к нему сопок. Поэтому архитектура должна гармонично дополнять этот природный контраст. Главная градостроительная функция панорамы и силуэта города – формирование его архитектурно-художественный облика, поэтому необходимо создать визуальное единство природной и архитектурной среды, которое поспособствует осмыслению комплекса как пространственной целостности [8].

Для формирования силуэта комплекса марины был сформулирован ряд принципов:

- объем марины должен гармонично сочетаться с окружающим ландшафтом и жилой застройкой;
- корпуса марины не должны прерывать визуально-пространственные связи с морем;
- высотность корпусов не должна создавать ощущение дискомфорта у человека.

Корпуса комплекса имеют человеческий масштаб. В объемно-планировочном решении высотность объемов варьируется до девяти этажей. Высота корпусов до восьми этажей, с учетом двухэтажного стилобата – десять уровней. Застройка такого типа сомасштабна человеку и позволяет сформировать комфортную среду. Корпус гостиницы - наиболее высокий объем.

При решении планировок многофункционального комплекса марины необходимо соблюдать ряд требований: социальных – сосредоточение в нем общественной жизни и функциональных – многообразие услуг, предоставляемых посетителям.

При планировке комплекса важное значение имеет организация транспорта и пешеходного движения. Важно правильно организовать пешеходные зоны и рационально разместить парковочные места.

Необходимо отметить, что на данный момент в России не существует какой-либо нормативной базы, на которую проектировщики могли бы сослаться при проектировании яхт-клубов. В настоящее время данной теме архитектурной наукой не уделяется должного внимания: не существует как таковой типологии яхт-клубов, нет четкого функционального состава помещений клуба, не отработана строгая терминология, заимствованные западные слова и обороты не могут дать четкого определения понятия. В связи с этим при проектировании необходимо опираться на отечественный и зарубежный опыт. Перед началом разработки объемно планировочного решения был проанализированы подобные многофункциональные

комплексы и яхт-клубы в России и зарубежом: Спортивно-развлекательный центр и яхт-клуб в Санкт-Петербурге (рис. 1.10), яхт-клуб в Монако, запроектированный Норманом Фостером (рис. 1.11) , а также ряд яхт-клубов в Сингапуре, Греции, Германии, Южной Корее и США (приложение Б, рис. Б.7, Б.8).

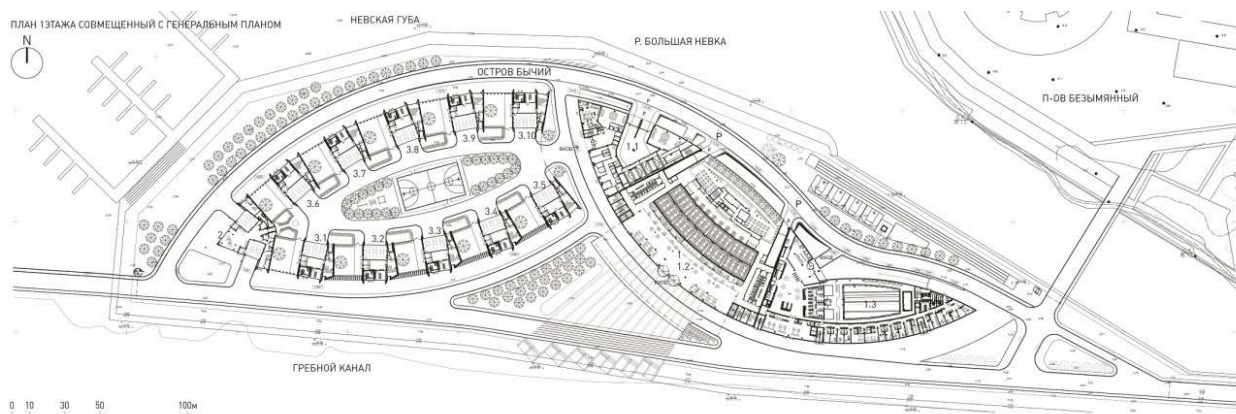


Рис.1.10. Спортивно-развлекательный центр и яхт-клуб Санкт-Петербурге

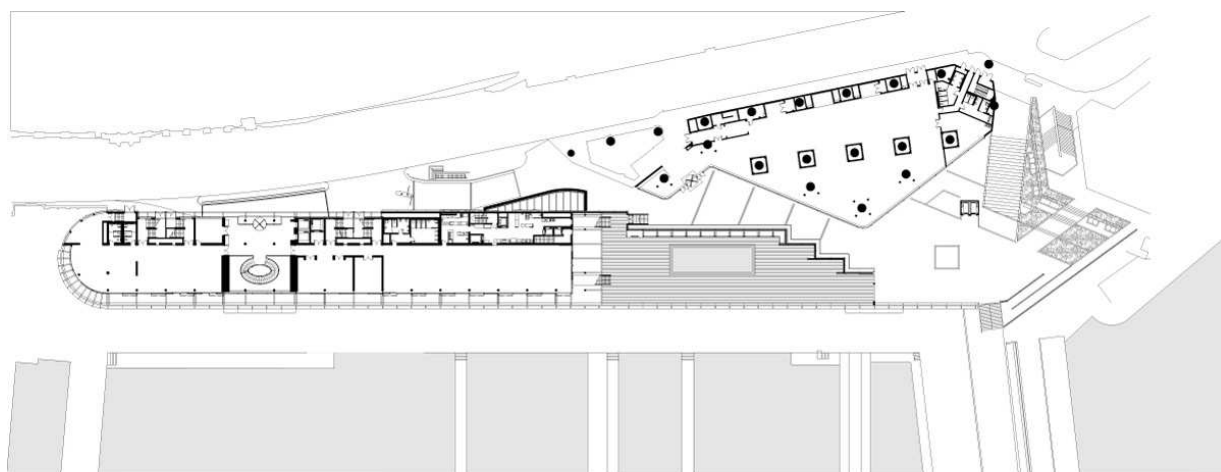


Рис. 1.11. Яхт-клуб в Монако

В результате проведенного анализа было установлено, что в состав такого сложного многофункционального комплекса входят:

- спортивный блок;
- административный блок;
- многофункциональный спортивный зал;
- яхт-клуб;
- парусная школа;
- гостиничный комплекс;

- блок общественного питания.

Многофункциональный спортивный зал будет оборудован современной аппаратурой и трибунами. А также основная площадь спортивного зала сможет трансформироваться под различные виды спорта.

В парусной школе предусмотрены учебные классы и класс инструктажа посетителей, а также мастерская.

В основу объемно-планировочного решения заложены следующие принципы:

- разные функции – разные объемы. Для каждой функции свой объем;
- сомасштабность архитектурного объема человеку, невысокая этажность;
- необычные ракурсные виды (острота восприятия).

Запроектирован яхт-клуб рекреационного типа. Существующий в структуре марины спортивный корпус содержит многофункциональный зал, а в планировке территории предусмотрены спортивные площадки и велосипедные дорожки.

Комплекс «Марина Сити» спроектирован как единый средовой объект. Визуально он представляет собой комплекс из четырех основных объемов (корпусов), объединенных стилобатом (платформой). Такое деление позволило разместить в каждом объеме свою функцию, но при этом сохранить привлекательные видовые характеристики объекта. Два корпуса, расположенных по центру, параллельны друг другу, а крайние корпуса развернуты.

Планировочная композиция марины состоит из двухэтажной стилобатной части (платформы) в форме волны в плане, на которую как бы «нанизаны» корпуса. Эта платформа играет роль связующего звена между корпусами (рис. 1.12).

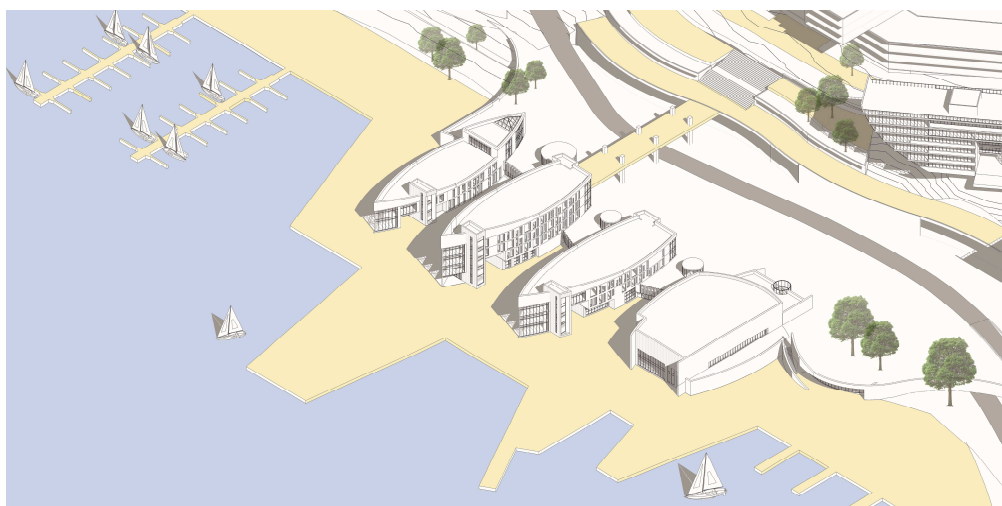


Рис. 1.12. Комплекс марины

Для каждой функции необходимы разные по величине и конфигурации помещения. В планировочной структуре выделены отдельные объемы (корпуса) и единое пространство объединяющее их (стилобат).

Основные лестницы, проходящие в каждом из корпусов, формируют пешеходные связи между уровнями главного входа и набережной. Стилобат выполняет важную роль объединяющего компонента в структуре здания. Этажи стилобата образуют «крытый двор». Благодаря большим остекленным поверхностям, общественные пространства имеют визуальную связь с окружением.

В первом (стилобатном) этаже находятся вестибюли всех функциональных зон комплекса. Их разделение чисто условное, пространство одного холла плавно перетекает в другое, формируя тем самым единую пешеходную улицу в интерьере. В пространстве вестибюля имеется доступ к информационным сервисам, комфортным зонам отдыха и делового общения. В каждом вестибюле имеется двухсветное атриумное пространство, сформированное в виде световых колодцев. Все вестибюли имеют одностороннюю ориентацию с выходом на море. Станция ЛРТ также встроена в объем стилобата по типу метро (рис. 1.13). Также на первом этаже запроектированы зоны загрузки ресторана, гостиницы и спортивного блока,

кладовые, гардеробные, санузлы, эллинги. На втором этаже платформы размещены игровая зона, кафе, рекреация, гардеробные и санузлы.

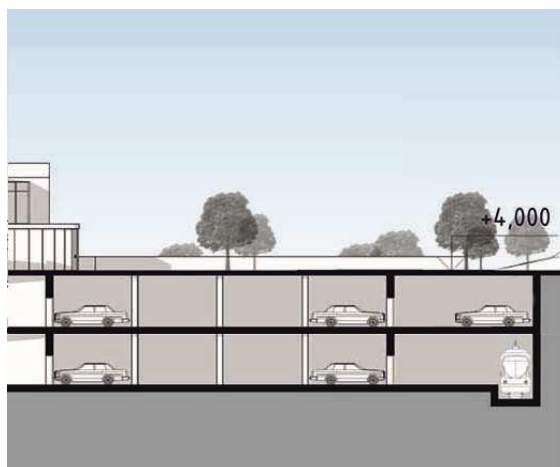


Рис. 1.13. Разрез, отражающий устройство парковки и линии ЛРТ

Двухэтажная подземная парковка на 320 автомобилей встроена в стилобат и имеет выходы в вестибюли. Подъезд в комплекс осуществляется в уровне крыши стилобата, где проходит дорога. Въезд в парковку и выезд находятся в том же уровне с южной стороны комплекса. Загрузка осуществляется в уровне первого этажа стилобата.

На верхней отметке стилобата организована озелененная эксплуатируемая кровля с благоустройством. Также на кровлю выходят световые фонари из парковки, сформированные в виде капитанской рубки. Доступ машин на уровень крыши стилобата, кроме спецтранспорта, невозможен.

В отдельных объемах размещены бассейн, гостиница и ресторан, парусная школа и администрация, спортивный блок. Главные входы в корпуса расположены в уровне крыши стилобата. Каждый корпус имеет свой вестибюль с атриумом, который заканчивается группой панорамных лифтов, при перемещении на которых с верхних этажей открываются красивые виды. Атриум, решенный как стеклянный многосветный объем, несет как коммуникационную, так и рекреационную функцию.

Все вторые этажи корпусов имеют межферменное пространство в пределах высоты ферм. В межферменных этажах размещены технические, обслуживающие, складские помещения, а также коммуникации.

Третий этаж **корпуса бассейна** является техническим, на нем расположены помещения обслуживания бассейна. Также в этот этаж встроен объем ванны. На четвертом этаже расположен сам зал бассейна с раздевальными, зал сухого плавания, помещениями медконтроля, тренерские и т.д. На пятом этаже находятся трибуны и рекреация. Бассейн рассчитан на 64 одновременных посетителей в смену и ориентирован на северо-запад.

Корпус гостиницы запроектирован, состоящим из девяти этажей с учетом вестибюля. На третьем этаже расположены помещения администрации и обслуживания гостиницы, на четвертом этаже – ресторан с обеденным залом. Ресторан рассчитан на 100 посадочных мест [8, 9]. Все коммуникации осуществляются за счет лестниц и лифтов. Жилые номера занимают этажи с пятого по восьмой [10, 11]:

- номер однокомнатный двухместный, 76 номеров;
- номер двухкомнатный двухместный, 8 номеров;
- номер трехкомнатный трехместный, 4 номера.

Каждый жилой этаж содержит определенный состав вспомогательных помещений и рекреационные холлы.

Административный корпус представлен помещениями администрации яхт-клуба и комплекса, парусной школы и библиотекой.

В спортивном корпусе размещен многофункциональный зал размером 25x15м со всеми вспомогательными помещениями и трибунами на 300 посадочных мест [12], тренажерный зал с кардио-зоной. Кассы, расположены на первом этаже в вестибюле.

Все входные этажи корпусов выполнены из стекла для визуально-пространственной связи с окружением и морем. Корпуса опираются на стилобат, при этом часть объема «парит» в воздухе, использован принцип

«горизонтального небоскреба». Появляется образ здания «готового оторваться от земли». Такая композиция позволяет сохранить визуальную проницаемость и облегчает объем (рис. 1.14).

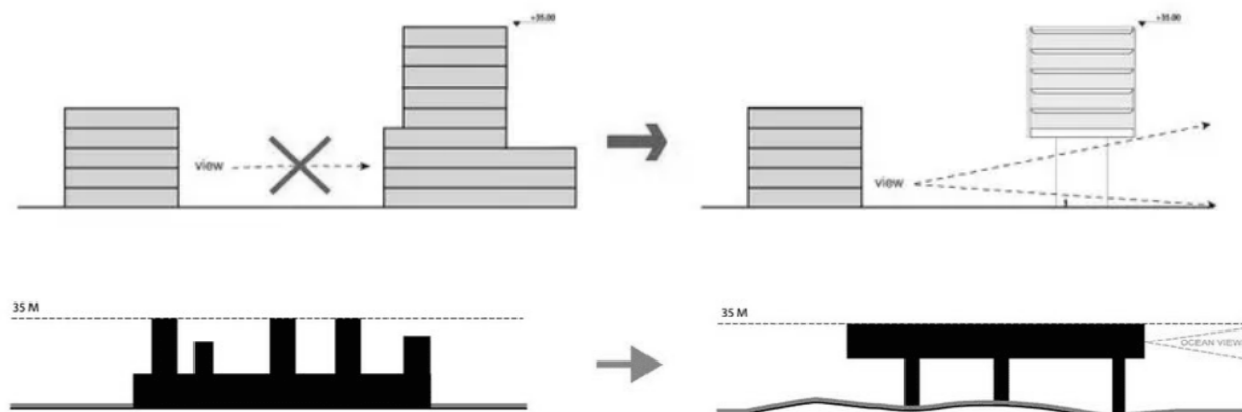


Рис. 1.14. Сравнение типовой застройки и принципа «горизонтального небоскреба»

Подъем части корпуса на опоры создает довольно интересные эффекты для зрителя, при этом появляется возможность прохода под нависающей частью, что открывает необычные ракурсные виды. В опорах размещаются лифты, лестничные клетки и коммуникационные узлы. Также подъем корпусов на опоры раскрывает вид на море и сохраняет природный ландшафт. В уровне набережной корпуса формируют небольшие внутренние зеленые дворики, открытые на море.

1.4 Художественно-композиционное решение

В основу архитектурно-художественного решения легли морские архетипы.

При создании композиции и художественного образа яхтенного комплекса был проведен анализ устоявшихся тенденций формирования морской архитектуры, выявлены основные архетипы и их интерпретация в архитектуре (рис. 1.15, 1.16).

ПОСТРОЙКА	ИСХОДНЫЙ ОБРАЗ	
		<p>Этажи палубы</p>
		<p>Капитанская рубка - формообраз-е входной части</p>
		<p>Носовая часть корабля - ракурсные виды</p>
		<p>Тримаран как основа формообразов ания объекта в плане</p>
		<p>Форма яхты - форма объекта в плане</p>
		<p>Гоночные яхты- образная составляющая объекта</p>
		

Рис. 1.15. Художественно-образная структура объекта



Рис. 1.16. Художественно-образная структура объекта

При проектировании комплекса марины за основу были взяты морские архетипы:

- палубы и носовые части кораблей – архетип формообразования объемов комплекса марины. Палубы корабля являются архетипом формообразования этажей, а образ носовой части судна отражается в консольной части объемов (рис.1.17);



Рис. 1.17. Корабли в б. Золотой рог в г. Владивосток

- капитанская рубка – архетип формообразования смотровой вышки, которая располагается на крыше одного из объемов и также является световым фонарем (рис. 1.18);



Рис. 1.18. Капитанская рубка

- образ тримарана, парусной яхты – является архетипом формообразования центрального объекта – марины в плане. Композиция в плане живая, состоящая из стилобатной части в форме волны, которая объединяет ряд объемов с разной функцией. Каждый объем напоминает образ парусной яхты (рис.1.19);



Рис. 1.19. Тримаран

- деревянные конструкции и мачты кораблей интерпретированы в интерьере и конструкциях спортивной части (рис.1.20);



Рис. 1.20. Деревянные конструкции и мачты кораблей

- составные части корабля – являются образом формообразования фасадов. Круглые окна в виде иллюминаторов (рис. 1.21).



Рис. 1.21. Деревянные конструкции и мачты кораблей

При проектировании яхтенного комплекса в основу также были взяты природные архетипы:

- морские волны – это образ формообразования интерьера холла и экстерьера – стилобатной части марины, которая имеет плавную форму (рис. 1.22).



Рис. 1.22. Деревянные конструкции и мачты кораблей

В основу формообразования был заложен ряд принципов:

- использование чистых динамических геометрических форм;
- простота, лаконичность объема (минимализм);
- применение естественных по фактуре и составу материалов;
- узнаваемая запоминающаяся архитектурная форма объекта-яхт-

клуба.

Морская архитектура проста и рациональна. В основном при созерцании морского фасада наблюдаются плавные линии. Все композиционное решение подчинено главной идее – сформировать образ морского города, многофункционального комплекса, отсылающего к морским формам и пейзажу. Одна из задач – подчеркнуть пластику сложившегося рельефа.

Композиция комплекса в плане живая, состоящая из стилобатной части в форме волны, которая объединяет ряд объемов с разной функцией. Каждый объем напоминает образ корабля, яхты.

Морские образы актуальны для использования в нашем городе, так как он расположен на побережье Японского моря. Морская тематика также прослеживается в отделке фасадов. Чтобы придать комплексу морской образ в основу был положен определенный цветовой колорит: оттенки белого, песочного и голубого цвета.

ГЛАВА 2. КОНСТРУКТИВНОЕ РЕШЕНИЕ И СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

В данной главе рассматриваются конструктивные решения комплекса Марина Сити. Проект предусматривает возведение объекта, состоящего из четырех корпусов разной функциональной направленности, объединенных общей стилобатной частью.

В связи с тем, что функция здания подразумевает наличие крупных большепролетных пространств, предназначенных для размещения спортивного зала, бассейна, а также общественных пространств с возможностью гибкой планировки и вариативного использования, в качестве несущего остова выбрана каркасная система. При ее возведении применены железобетонные элементы, пространственные металлические конструкции. Данный тип конструкции позволяет создать пространство с наименьшим количеством опор.

Исходя из сложности архитектурных форм, различий в функционале корпусов, наличия консолей и большепролетных пространств, следует использовать сочетание нескольких типов конструкций.

Каждый корпус в уровне входного этажа представляет собой многопролетную конструкцию, перекрывающую пространство вестибюля, с колоннами 400x800 мм, на которые опираются фермы, размещенные вдоль основного объема гостиницы. Пролет ферм 28,8 м и 21,6 м. С северной стороны корпус имеет консольный выступ длиной 7,2 м, поддерживаемый фермами.

Большепролетное пространство вестибюля перекрыто фермами с консольным выступом, опирающимися на колонны сечением 400x800 мм с одной стороны и 400x600 мм с другой стороны. Пролет ферм 14,4 м, консоль 10,8 м.

Верхние этажи гостиничного и административного корпусов запроектированы с каркасным монолитным железобетонным несущим

остовом. Колонны выполнены из монолитного железобетона. Сетка колонн 7200x7200 мм. Колонны сечением 400x400 мм. Перекрытие – монолитное безбалочное бескапитальное ($h=1/32$ от пролета).

Наиболее характерным архитектурно-конструктивным элементом корпусов является скошенный в фасадной проекции торец здания, решенный консольно. Наклонная часть поддерживается фермами.

Корпуса бассейна и спортивного блока в первых этажах решены так же, как и корпуса гостиницы и администрации. Пространство самого бассейна и спортивного зала перекрыто фермами, опертymi на колонны сечением 400x500 мм. Пролет ферм 21,6 м. Перекрытия ванны бассейна – монолитные ребристые с балочными плитами.

Многопролетные пространства вестибюлей стилобата имеют свои конструктивные системы, состоящие из ферм высотой $1/12$ от пролета и колонн сечением 400x500 мм. Центральный вестибюль между корпусами гостиницы и администрации имеет пролет 36 м, крайние вестибюли между корпусами гостиницы и бассейна и корпусами администрации и спортивного блока имеют пролет 28,8 м.

В качестве фундамента под железобетонный каркас используется фундамент на забивных железобетонных сваях с монолитным ростверком (рис. 2.1).

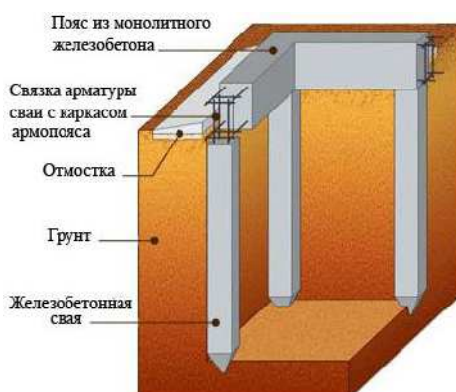


Рис. 2.1. Фундамент на забивных железобетонных сваях

В конструктивном решении стилобата используются железобетонные, эксплуатируемые кровли и кровли с зеленым покрытием (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Устройство эксплуатируемой кровли

На фасадах комплекса применены естественные по фактуре материалы. В проекте применяется вентилируемый фасад с внешней облицовкой панелями Alucobond (рис. 2.3), фасадной доской (деревянная рейка) (рис. 2.4), кирпичом (клинкер) и бетонными фасадными панелями. Каждый корпус выполнен в своем материале.

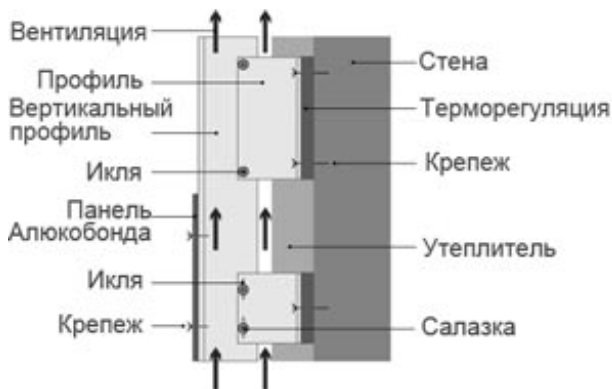


Рис. 2.3. Схема вентилируемого фасада из панелей Alucobond



Рис. 2.4. Схема монтажа фасадной доски

В проекте предусмотрено большое количество остекленных поверхностей в виде витражей с применением структурного остекления (с профилем 50 мм) – со встроенными вровень с фасадом глухими полями и параллельно-отставными окнами (рис. 2.5).

Толщина наружных стен 500 мм, что обусловлено устройством вентилируемого фасада. Внутренние перегородки толщиной 150 мм

выполнены из гипсокартона. Ограждающие стены лестничных клеток и лифтовых шахт выполнены из кирпича и имеют толщину 380 мм.



Рис. 2.5. Фасад со структурным остеклением

ГЛАВА 3. ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Технико-экономические показатели проектируемой территории представлены в Таблицах 3.1 и 3.2.

Таблица 3.1

Технико-экономические показатели по генплану

№	Наименование	Площадь, га	%
1.	Площадь участка	24,7	100
2.	Площадь застройки	3,8	15
3.	Площадь озеленения	12	49
4.	Площадь покрытия, в том числе:		
4.1.	Проезды	1,5	6
4.2.	Пешеходные пути	7,4	30

Таблица 3.2

Технико-экономические показатели по объему

№	Наименование	Единицы измерения, м ³
1.	Площадь застройки	38000
2.	Общий строительный объем, в том числе:	
3.	Строительный объем бассейна	46472,4
4.	Строительный объем гостиницы	67521,6
5.	Строительный объем администрации	42613,2
6.	Строительный объем спортивного блока	34581,2
7.	Строительный объем стилобата	310775
8.	Общая поэтажная площадь, в том числе:	
9.	Поэтажная площадь бассейна	5162
10.	Поэтажная площадь гостиницы	24111
11.	Поэтажная площадь администрации	11837
12.	Поэтажная площадь спортивного блока	4802
13.	Поэтажная площадь стилобата	67558

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В процессе исследования было установлено, что особенности проектирования марин, прежде всего, зависят от характера и климата местности, на которой они располагаются, но не менее важны градостроительный и композиционный аспекты. На основе изученных аналогов, проведенного анализа территории и базируясь на современном опыте проектирования в России и за рубежом, был разработан проект многофункционального комплекса марины.

Анализ подобных отечественных и зарубежных объектов показал, что существует большое количество многообразных типов марин, которые отличаются по функциональному наполнению, объемно-планировочному решению, вместимости и площади. Исходя из этого были выбраны необходимые параметры для проектирования комплекса «Марина Сити». Основные функции данного комплекса – это спортивная подготовка яхтсменов, обеспечение яхтенной инфраструктуры и рекреация. Функциональное зонирование территории делает комплекс привлекательным для посетителей с разными интересами.

При решении поставленных целей и задач возникал ряд трудностей. Одними из основных являются создание целостной организации всех функциональных зон комплекса и их единого композиционного решения, а также формирование архитектурного образа объекта, вписывающегося в существующий градостроительный контекст. Решен вопрос о том, на какие суда ориентирован яхт-клуб – в соответствии с этим рассчитаны площади для стоянок и хранения плавсредств. Правильная разработка концепции функционирования яхт-клуба – залог его будущей рентабельной круглогодичной эксплуатации.

В результате проделанной работы определились планировочно-градостроительная и композиционно-художественная структура марины. В основу архитектурно-художественного решения легли морские архетипы.

Была предпринята попытка создать простую, динамичную композицию с узнаваемым запоминающимся образом, который вызывал бы ассоциации с морскими формами и пейзажем.

Комплекс «Марина Сити» станет всесезонным центром туризма, досугово-рекреационной и общественно-образовательной деятельности города и позволит решить ряд проблем: низкий уровень развития морского туризма; недостаток мест хранения, сервисного обслуживания и консервации судна; неразвитость прибрежной территории б. Улисс.

Данный комплекс откроет перспективы для развития водных видов спорта в городе и крае, а также должен увеличить приток инвестиций и привести к строительству сети современных марин в регионе. Это поможет сформировать морской фасад города в целом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Наврозова Ю.А, Михайлова Ю.В. Сущность и виды морского туризма // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті № 4 (41), 2012. – С. 129-141.

2. Толковый морской словарь. Основные термины : более 6000 слов и словосочетаний / Н. С. Андрющенко. - Москва : Астрель : АСТ, 2006. С. 371.

3. Сайт Владивостока, Бизнес на плаву: всего три компании решились легализовать прогулки на маломерных судах за первый сезон [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://www.news1.ru/vlad/2017/08/28/162288/#ixzz58wxpXrHN>. Дата обращения – 06.03.2018.

4. Развитие инфраструктуры стоянок для катеров и яхт во Владивостоке: интервью с М.И.Ер[маковым] [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://yachtsworld.ru/article.php?view=101144>. Дата обращения – 06.03.2018.

5. Карты градостроительного зонирования Владивостокского городского округа вместе с картами зон с особыми условиями использования территории [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.vlc.ru/life_city/architecture_and_construction/general_plan/. Дата обращения – 01.03.2018.

6. Проект внесения изменений в правила землепользования и застройки Владивостокского городского округа Приморского края. Градостроительные регламенты от 2017 г.

7. Моор В.К., Ерышева Е.А. Формирование архитектурно-художественного облика приморских городов: Учебное пособие. – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 1997. – 88 с.

8. Коваленко Ю. Н., Шевченко В. П, Михайленко И. Д. Краткий справочник архитектора (гражданские здания и сооружения). Киев: Издательство "Будівельник", 1975. С. 511-519.

9. МГСН 4.14-98. Предприятия общественного питания. Система нормативных документов в строительстве. Московские городские строительные нормы. – М.: Правительство Москвы, 1998.

10. СП 257.1325800.2016. Свод правил. Здания гостиниц. Правила проектирования.

11. МГСН 4.16–98. Гостиницы. Система нормативных документов в строительстве. Московские городские строительные нормы.

12. СП 31-112-2004. Свод правил. Физкультурно-спортивные залы. Часть 2.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А

Проектное предложение ВКР на тему «Комплекс «Марина Сити» в б. Улисс г. Владивостока»

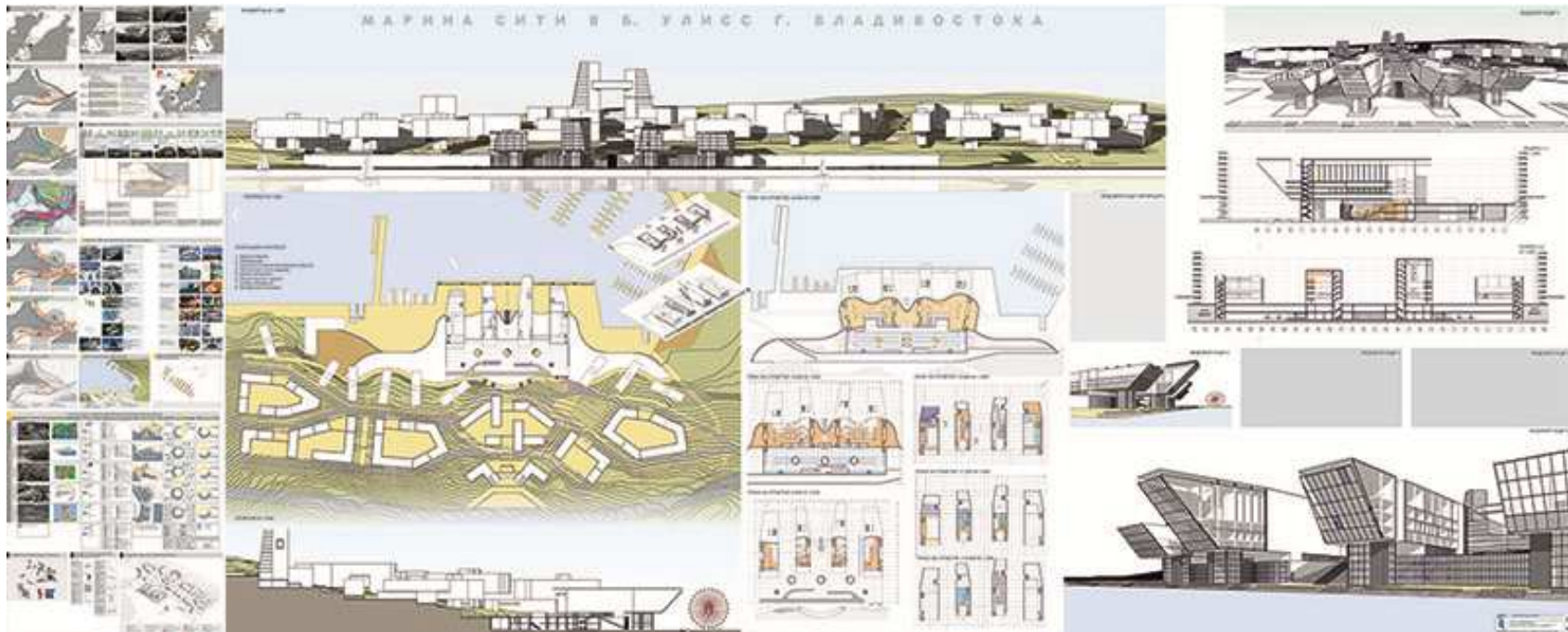


Рис. А.1. Компонка ВКР на тему «Комплекс «Марина Сити» в б. Улисс г. Владивостока»

Предпроектный анализ ВКР на тему «Комплекс «Марина Сити» в б. Улисс г. Владивостока»

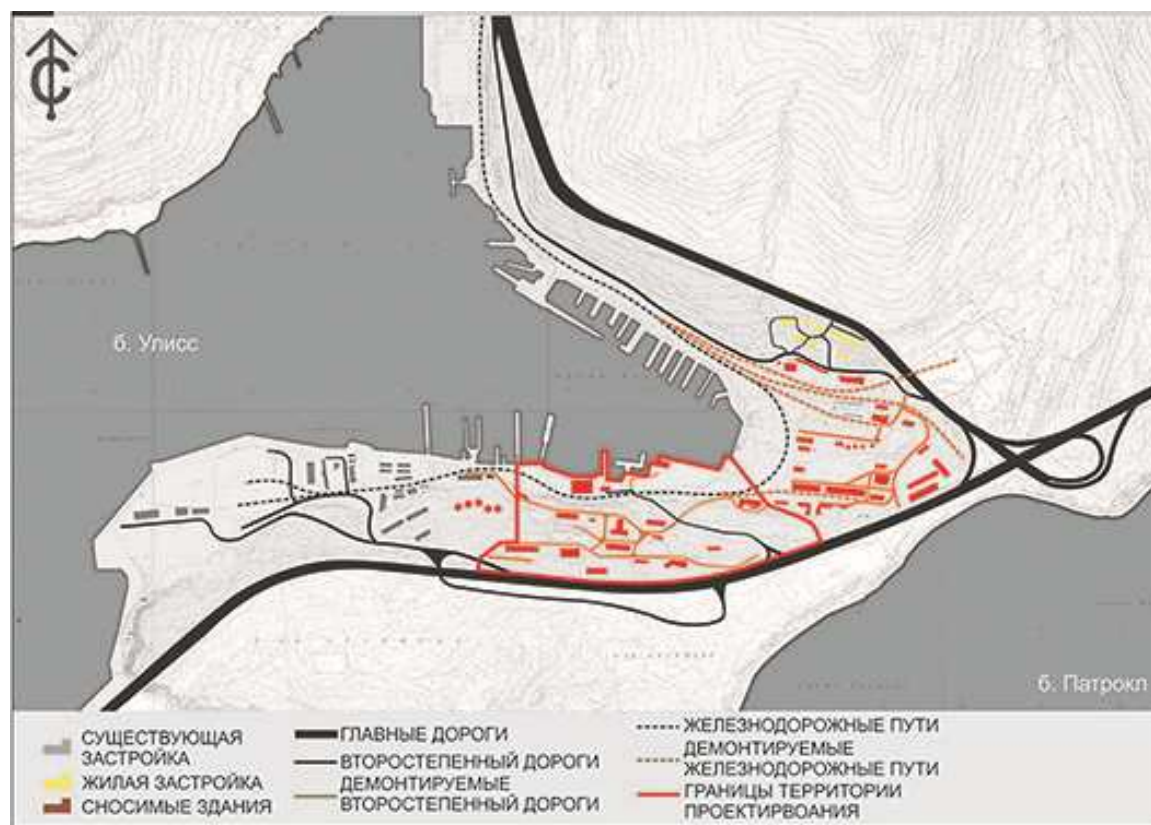


Рис. Б.1. Опорный план

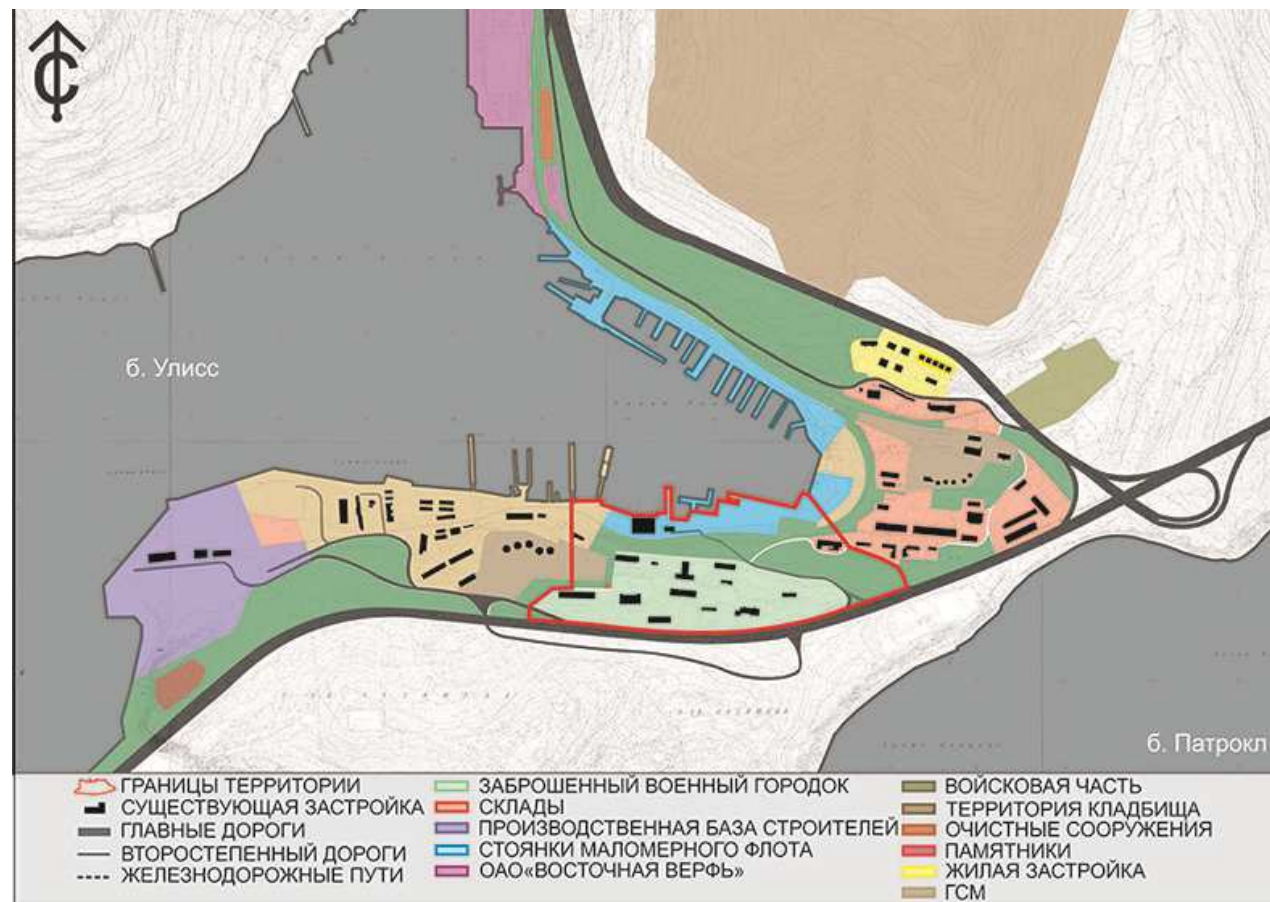


Рис. Б.2. Схема существующего использования территории

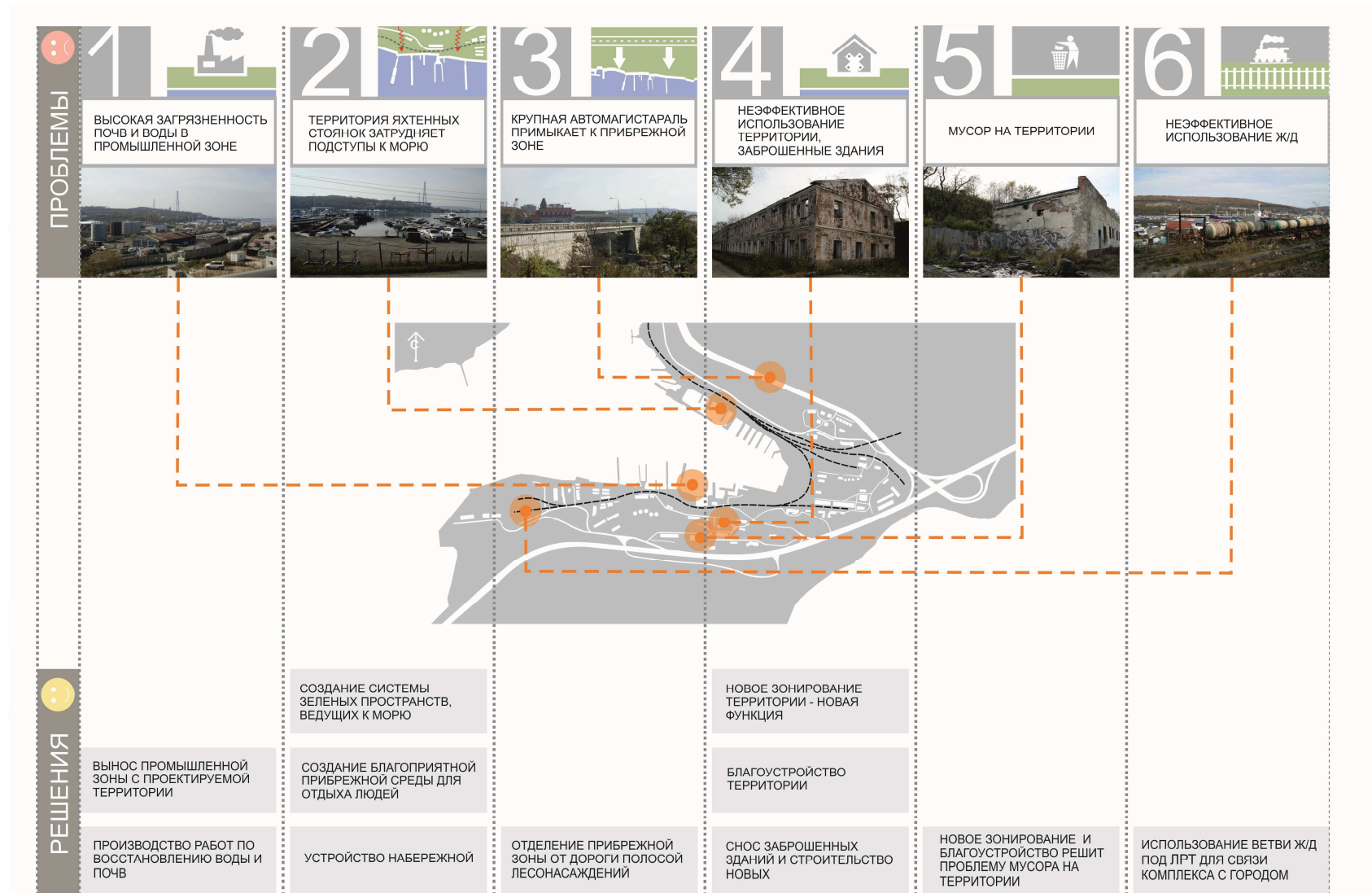


Рис. Б.3. Схема проблем территории с фотофиксацией

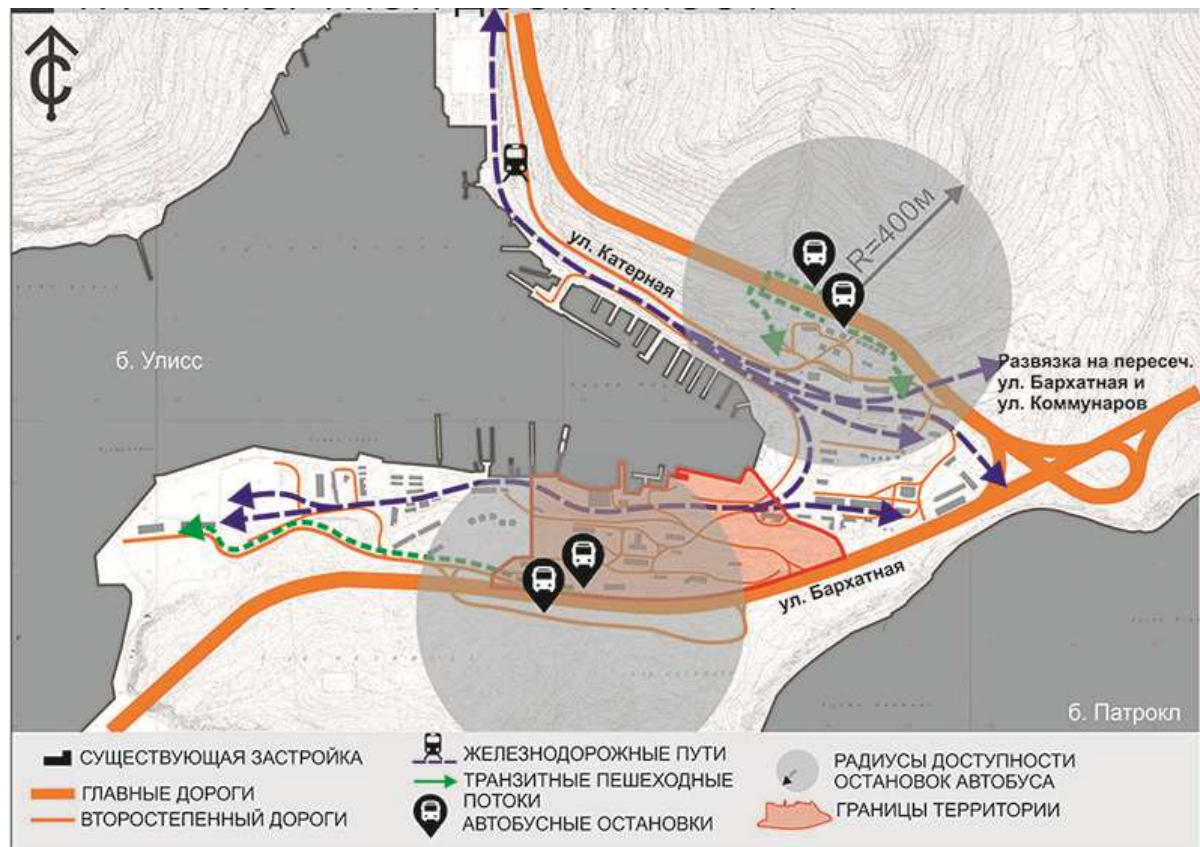


Рис. Б.4. Схема существующего пешеходно-транспортного обслуживания

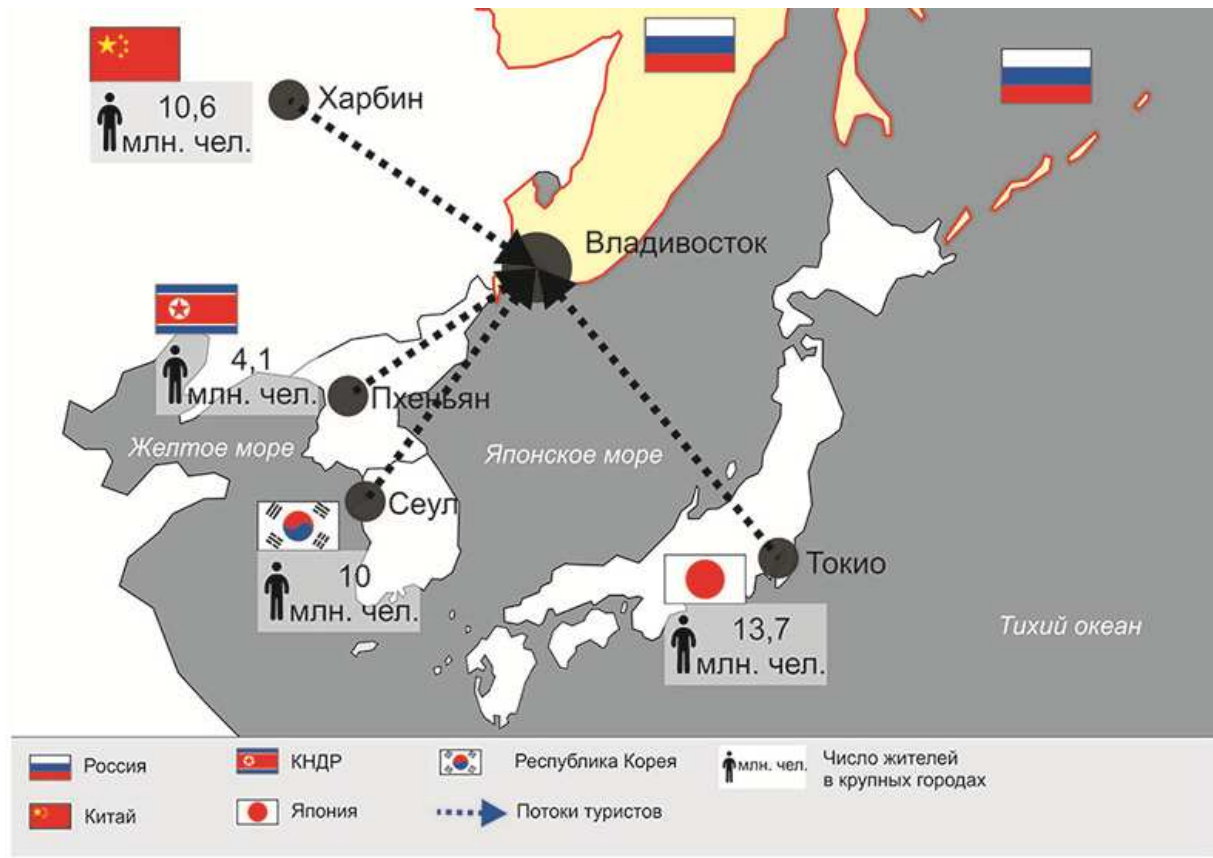


Рис. Б.5. Схема потоков туристов в г. Владивосток

На основе интервью с исполнительным директором и членом яхт-клуба «Семь футов» М. И. Ермаковым «Развитие инфраструктуры стоянок для катеров и яхт в г. Владивостоке».



Рис. Б.6. Проблемы морского туризма в Приморском крае

















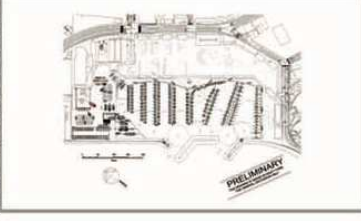









ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ	НАЗВАНИЕ / ФОТОФИКСАЦИЯ / ПЛАН-СХЕМА ОБЪЕКТА		ПЛОЩАДЬ / МОЩНОСТЬ ОБЪЕКТА	
	Marina at Keppel Bay, Singapore			 23,2 ГА  168 единиц маломерного флота  14,2 ГА застройки
	The Rhodes Marina, Rhodes, Greece			 11,88 ГА  382 единицы маломерного флота  2,27 ГА застройки
	Marina Classee, Muniz, Germany			 17,79 ГА  250 единиц маломерного флота  6,47 ГА застройки
	Suyeong Bay Yachting Center, Busan, South Korea			 8,0 ГА  448 единиц маломерного флота
	Bahia Mar Yachting Center, Florida, USA			 8,0 ГА  250 единиц маломерного флота
 границы территории		 $\Sigma s = 13,77$ ГА  $\Sigma = 300$ единиц маломерного флота		

Рис. Б.7. Анализ зарубежного опыта проектирования яхтенных комплексов (марин)

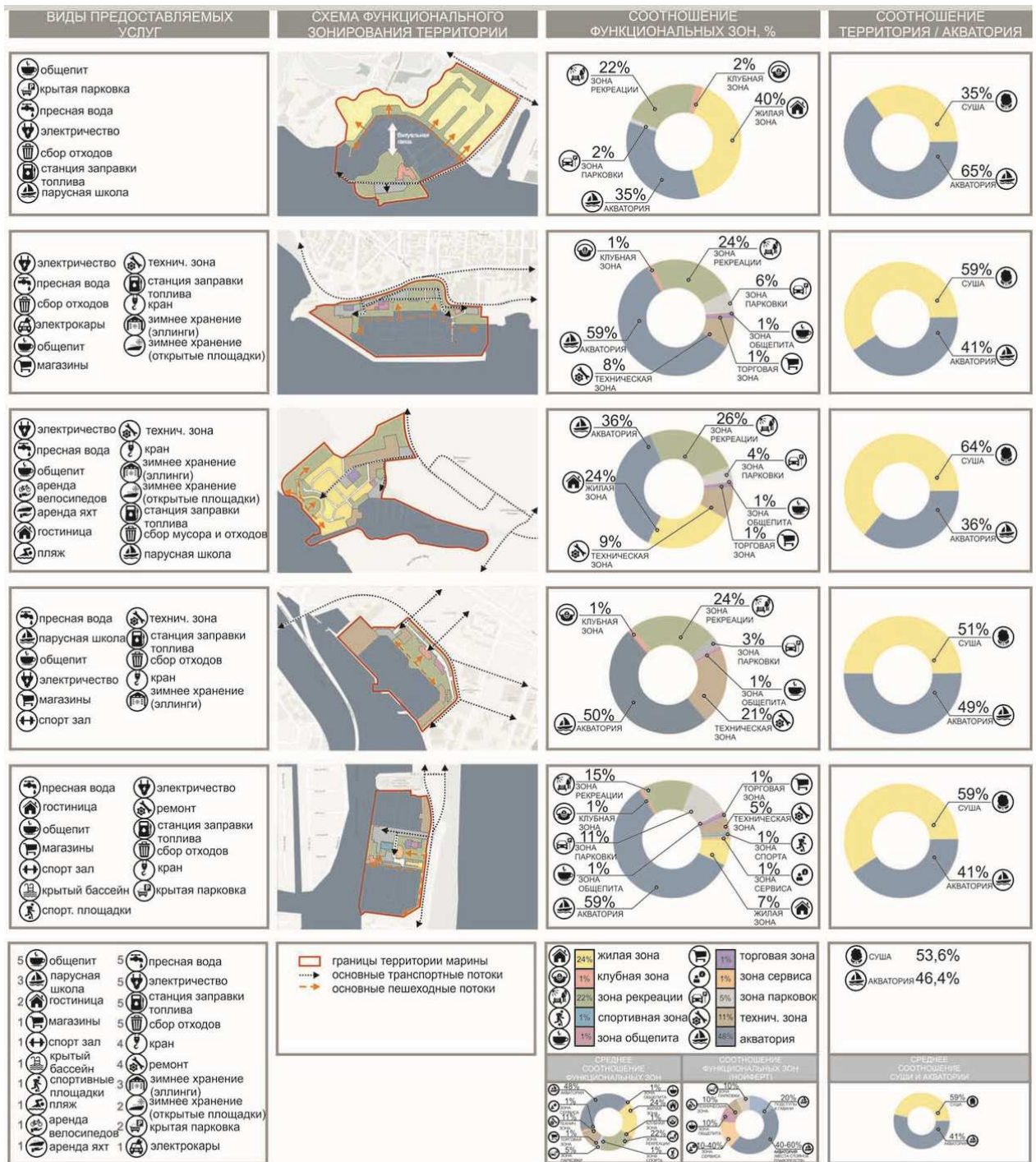


Рис. Б.8. Анализ зарубежного опыта проектирования яхтенных комплексов (марин)

Проектное предложение ВКР на тему «Комплекс «Марина Сити» в б. Улисс г. Владивостока»

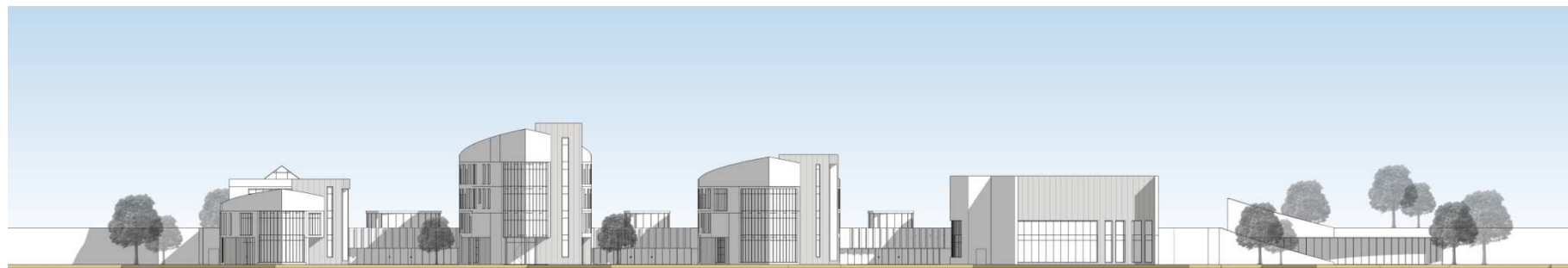


Рис. В.1. Фасад



Рис. В.2. Разрез



Рис. В.3. Развертка



Рис. В.4. Видовой кадр 1



Рис. В.5. Генплан

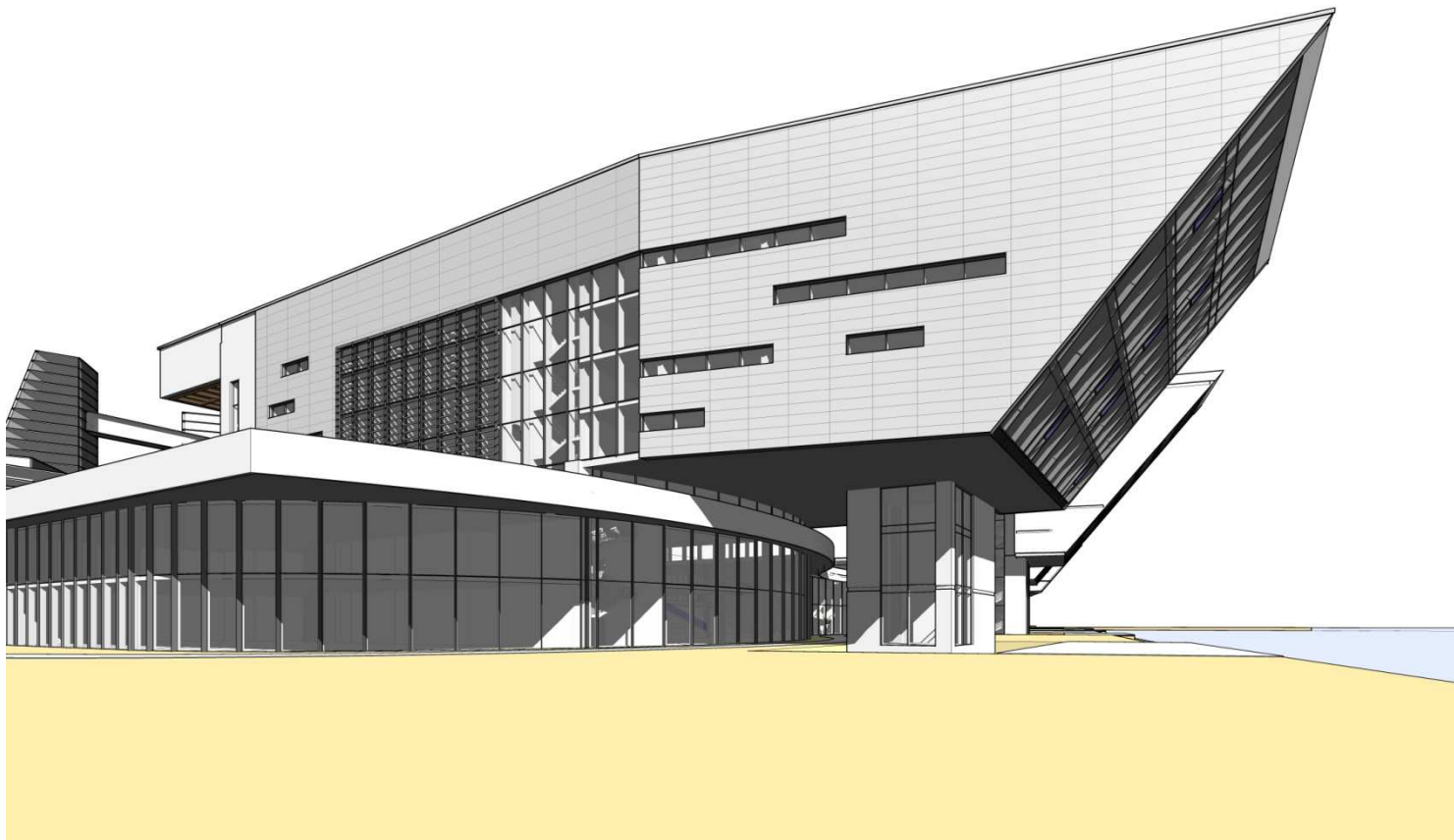


Рис. В.6. Видовой кадр 2

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

Ковалевой Валерии Дмитриевны

фамилия, имя, отчество

Направление 07.03.01 «Архитектура», группа Б3529

Руководители ВКР

К. Архитектуры, профессор кафедры архитектуры и градостроительства Инженерной школы
ДВФУ Моор Валерий Климентьевич

ученая степень, ученое звание, И.О. Фамилия

Доцент кафедры архитектуры и градостроительства Инженерной школы ДВФУ

Гаврилов Алексей Геннадьевич

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 Комплекс «Марина Сити» в б. Улисс г. Владивостока

Дата защиты ВКР «25» июня 2018 г.

Выпускная квалификационная работа Ковалевой В.Д. на тему «Комплекс «Марина Сити» в б. Улисс г. Владивостока» соответствует заданию на проектирование.

Тема ВКР является актуальной по причине того, что город Владивосток, находясь на побережье, имеет, во-первых, очень неразвитую, по мировым аналогам, инфраструктуру обслуживания маломерного флота. В нашем городе вышеназванная инфраструктура представлена очаговыми образованиями, вместо того, чтобы образовывать линию вдоль побережья. Во – вторых в г. Владивостоке до настоящего времени не запроектировано и не построено ни одного жилого комплекса, в полной мере использующего все выгоды прибрежного расположения, несмотря на то, что такие идеи прорабатывались на кафедре архитектуры и градостроительства как минимум 20 лет. Создание многофункциональных комплексов наподобие «Марины – Сити» станет катализатором развития территорий в различном масштабе а также интереса к водным видам рекреаций.

Научное значение работы состоит в том, что были проанализированы мировые аналоги, научные разработки и передовые тенденции в этой области. Также была проведена основательная работа по поиску наиболее подходящего места под размещение Комплекса. На участке проектирования, в ходе выполнения ВКР, были выявлены и проанализированы сильные и слабые стороны, которые в дальнейшем были переведены в преимущества.

Практическое значение работы состоит в том, что для конкретной территории с ее разнообразными природно-климатическими и антропогенными условиями, была разработана конкретная модель многофункционального комплекса.

Дипломница Ковалева В.Д. в рамках выполнения ВКР показала себя как работоспособный, ответственный и самостоятельный специалист. Хочется отметить высокий уровень посещаемости консультаций с руководителями ВКР, а также кафедральных комиссий, что, несомненно, повлияло на высокий уровень выполнения дипломной работы.

К недостаткам ВКР стоит отнести недостаточную детальную проработку некоторых элементов, не оказывающих существенного влияния на уровень выполненной работы.


Дипломнице Ковалевой В.Д. рекомендуется присвоить квалификацию по специальности бакалавр архитектуры.

Оригинальность текста ВКР составляет 90 %.

Оценка: Отлично

Руководитель ВКР

К. архитектуры, профессор
ученая степень, ученое или почетное звание


Подпись


В.К.Моор
И.О. Фамилия

Доцент
ученая степень, ученое или почетное звание


Подпись

А.Г. Гаврилов
И.О. Фамилия

Доцент
ученая степень, ученое или почетное звание


Подпись

В.А. Савостенко
И.О. Фамилия

« 1 » июня _____ 2018 г.