

УДК 725.388

Рижик В.М.,
Київський національний університет будівництва і архітектури

КЛАСИФІКАЦІЯ СУЧАСНИХ АВТОВОКЗАЛІВ

Розкрито актуальність удосконалення класифікації сучасних автовокзалів. Визначено основні ознаки класифікації автовокзалів. Запропоновано розгорнуту класифікацію сучасних автовокзалів.

Ключові слова: автобусні станції, автовокзали, транспортні пересадочні комплекси, класифікація.

Постановка проблеми. Розвиток типології автовокзальних комплексів тісно пов'язаний з розвитком міських і сільських поселень, з розвитком транспортної інфраструктури і міжселищних пасажирських перевезень. Основний вплив на об'ємно-планувальний і функціональний зміст автовокзального комплексу надає соціальний розвиток суспільства, зростання його потреб і рухливість населення. Зміна умов функціонування автовокзалів пов'язана, крім підвищення рівня транспортного обслуговування пасажирів, з організацією нових форм громадського обслуговування, пов'язаних з торгівлею, громадським харчуванням, дозвільними видами діяльності.

Як і будь-яка транспортна структура, покликана задовольняти запити населення, автовокзал знаходиться в постійному розвитку від простого до складного, від одних соціальних умов до інших. В процесі еволюції автовокзали від простого пункту з продажу квитків з навісом для пасажирів, очікуючих автобус, перетворюються на великі транспортні пересадочні комплекси (ТПК), за рахунок підвищення рівня обслуговування, вдосконалення технічної оснащеності і включення до свого складу самостійних функціональних груп, пов'язаних з попутним обслуговуванням пасажирів.

Розвиток будівництва автовокзалів і пасажирських автостанцій все більше розширює коло залучених до цієї справи проектних організацій, які не мають необхідної сучасної нормативної підоснови. У результаті з'являються автовокзали і автостанції, у яких планування і площі приміщень будівлі не відповідають потребам, перони посадки і висадки пасажирів або відсутні, або недостатні, внутрішня територія не відповідає вимогам нормальної організації транспортного процесу і т. д. Всі ці недоліки, які породжують незручності для пасажирів і дезорганізують експлуатаційну діяльність автовокзалів і автостанцій, є наслідком неправильного визначення вихідних вимог до проекту з боку автотранспортних організацій і помилок проектувальників, оскільки відсутня чітка класифікація сучасних автовокзалів.

Від недоліків проектування не рятує і застосування універсальних проектів, так як транспортні елементи автовокзалів або автостанцій повинні у всіх випадках вирішуватися індивідуально у відповідності з конкретними умовами інтенсивності та організації руху автобусів, особливостями земельної ділянки та багатьма іншими факторами [4]. Таким чином, механічна прив'язка типового проекту неприпустима.

Розвиток транспортної інфраструктури, у тому числі, розширення мережі вокзалів, позитивним чином позначається на загальному рівні обслуговування населення, у свою чергу, зростання потреб суспільства дає додатковий імпульс у розвитку транспортних зв'язків.

Проблема розвитку транспортної інфраструктури відображена в працях радянських науковців, зокрема, Г.Е. Голубєва, В.М. Батирьова, Ю.А. Гольденберга, К. Херцєга, Максименко Н.В. Проте усі дослідження у цьому напрямку на даному етапі активного розвитку будівництва автовокзалів уже не відповідають сучасним вимогам. В умовах безперервного розвитку взаємозв'язків між регіонами країни підвищуються вимоги до транспортної інфраструктури. Тому зараз необхідна удосконалена, більш розгорнута, систематизована класифікація автовокзалів, що підвищить якість їх проектування.

Мета статті. Систематизувати сучасні автовокзали за певними ознаками, розробити розширену класифікацію автовокзалів.

Вклад основного матеріалу. Типологія автовокзальних комплексів визначається їх призначенням – обслуговуванням пасажирів автомобільного транспорту і класифікується як по категорії пасажирів, способу розміщення їх в системі міста та призначенням, так і по потужності, а також по об'ємно-просторовому рішенню, за композиційними схемами, які враховують взаємозв'язок між величиною пасажиропотоку і плануванням привокзальної площі і взаємозв'язок складових компонентів комплексу (проста, ускладнена і складна композиційна схема). Архітектурно-композиційне рішення автовокзальних комплексів ґрунтується на принципі співвідпорядкованості окремих елементів загальному задуму і підкреслення специфіки всієї споруди в його архітектурно-художньому образі, на принципі обліку навколишньої забудови і органічному включенні його в архітектурну тканину міста [5].

Автовокзальні комплекси можуть бути у складі пересадочних пунктів і класифікуються за наступними ознаками:

- За рангом (значимістю):

- міжнародного значення (автовокзали, що виконують сполучення між різними країнами) – автовокзали, у розвитку яких значне місце належить

використанню різних типів швидкісних зв'язків з центральним районом і посиленню в них обмінно-розподільних функцій.

- *міжміського регіонального значення* (автовокзали, що знаходяться між містами всередині регіону) – автомобільного транспорту, кооперовані типи, які розміщуються на периферійних територіях міст, відрізняються складністю транспортно-комунікаційних структур завдяки підключенню в багатьох випадках ліній метрополітену та збільшенню щільності мережі наземного вуличного транспорту.

- *обласного значення* (автовокзальні комплекси, розташовані в центральних та периферійних районах міста) – в ході розвитку на основі міських і районних центрів перетворюються з підводом метрополітену на обмінно-розподільні транспортно-комунікаційні вузли. Обмінно-розподільні пересадочні комплекси є найбільш важливими ланками в транспортній інфраструктурі міст і формуються в місцях активної концентрації функцій діяльності і обслуговування загальноміського значення. Однак характер функціонально-планувальної структури міста і рівень розвитку його транспортної інфраструктури обумовлюють диференційоване застосування ТПК на території центрального району, які в одному випадку є елементами функціональних комплексів, в іншому – лише транспортними спорудами.

- *місцевого значення* – (автовокзальні комплекси, утворені перетином комунікацій громадського транспорту) – в великих містах їх формування у якості центрів житлових районів має свої особливості. Тут наявна тенденція концентрації підприємств обслуговування та установ районного масштабу саме в транспортних вузлах, які обслуговують попутне та місцеве населення. Економічні переваги такої організації фокусів тяжіння посилюють процес утворення районних центрів на транспортній основі. В результаті автовокзали районного значення здійснюють зворотній вплив на просторово-планувальну структуру забудови. В зонах щільної забудови поява таких комплексів супроводжується організацією чіткої системи пішохідних і транспортних комунікацій.

Автовокзал (автобусний вокзал) – комплекс будівель та споруд для обслуговування пасажирів автобусів, лінійного персоналу, рухомого складу і зберігання вантажів. Основні частини автостанції або автовокзалу – вокзальна будівля, перони для посадки і висадки пасажирів, під'їзд до перону, як правило, ізольований від дороги загального користування. Різниця між автостанцією і автовокзалом полягає, насамперед, у розмірах і, відповідно, кількості пасажирів, яку вони здатні обслуговувати. Деякі автостанції взагалі не мають приміщення для пасажирів, а тільки відкритий павільйон або навіс для захисту від опадів.

Досі існує класифікація типових проектів автовокзалів і автобусних станцій:

- залежно від пропускнуої здатності, тобто можливої кількості автобусів, що прибувають і вирушають на годину максимального навантаження, на класи:

- *I. клас* - понад 20 авт. / год;
- *II. клас* - від 11 до 20 авт. / год;
- *III. клас* - від 7 до 10 авт. / год;
- *IV. клас* - до 6 авт. / год. [3].

Така класифікація уже не актуальна з точки зору багатьох факторів. Причиною цього став стрімкий розвиток у автомобілебудуванні, зокрема автобусів. Змінилися їхні розміри, вмісткість, поверховість. Ось чому не можна порівнювати кількість пасажирів, що перевозили автобуси колишніх марок автобусів з сучасними. Тому пропонується наступна класифікація автовокзалів та автостанцій.

- За розміром і місткістю транспортні пасажирські будівлі:

автовокзали:

- *крупні та особливо крупні* – понад 500 пас./год;
- *великі* – понад 300 – до 500 пас./год включно;
- *середні* – понад 200 – до 300 пас./год включно;
- *малі* – більше 100 – до 200 пас./год включно.

автостанції:

- *I клас* – понад 75 – до 100 пас./год включно;
- *II клас* – понад 50 – до 70 пас./год включно;
- *III клас* – понад 25 – до 50 пас./год включно;
- *IV клас* – 25 пас./год

- За розташуванням в структурі міста:

- *в зоні загальноміського центру* (найбільша концентрація функцій в умовах обмеженої території; тут найчастіше виникають багатоярусні вузли з широким використанням вертикального функціонального зонування і засобів підземної урбаністики).

У зв'язку зі стрімким зростанням кількості автомобілів в місті і, як наслідок, збільшенню заторів, високою ціною на землю, з екологічних міркувань розташування автовокзалів в центральних частинах міста стало незручним і нерациональним. Доцільно зменшувати потік машин в центр міста за рахунок будівництва заміських автовокзалів на перетині магістралей та пересадочних пунктах (вузлах), що значно звільняє міські артерії.

- *в середмісті* (відносно компактні утворення, які обмежуються існуючою забудовою);

- в *периферійній зоні* (найчастіше розосереджені комплекси, які можуть займати значні території і мають резерв для розвитку транспортних та громадських функцій);

В центральних районах пересадочні комплекси є засобом просторової інтеграції та підвищення щільності забудови в зонах позавуличного транспорту. Масштаби їх впливу обмежуються пішохідною доступністю. У периферійних зонах такі комплекси, розміщені на вилітних радіусах метро, залізниць та автомагістралей, можуть об'єднуватися в укрупнені системи загальноміського значення. У цьому важлива роль належить універсальності та потужності транспортного центру. Одним із вирішальних факторів інтеграції стає відстань між автовокзалами [1].

- За типом пасажиропотоку:

- *кінцеві* (орієнтація на використання послуг адміністративних, культурно-побутових та ін.) – автовокзали, автовокзальні комплекси;
- *транзитні* (орієнтація на використання послуг, пов'язаних з очікуванням транспорту) – автовокзали, автовокзальні станції;
- *комплексні*.

- За архітектурно-просторовою структурою:

- *відокремлені блоки на одній території (навільйонні);*
- *блоки, об'єднані підземними та наземними комунікаціями (блоковані);*
- *кооперування блоків в єдину споруду;*

На сконцентрованість блоків впливають конкретні містобудівні умови, в залежності від яких підприємства, установи та інші елементи ТПК можуть розташовуватися відокремлено, об'єднуватися або кооперуватися.

- У складі пересадочних вузлів:

- *міських* – автовокзалу, станції метрополітену, міської електрички;
- *міжміських* – аеровокзалу, залізничного вокзалу, річкового вокзалу.

- Різновиди вокзалів за ярусністю:

- *одноярусні*, у яких увесь рух пасажирів і автобусів на пероні відбувається в одному рівні (при цьому самі будівлі вокзалів можуть бути багатоповерховими);

- *двохярусні*, коли потоки руху пасажирів на пероні організовані в двох різних рівнях (надземному і наземному або підземному і наземному);

- *багаторярусні*, з рухом пасажирів і транспорту на пероні в декількох рівнях. Цей прийом зустрічається тільки в унікальних крупних будівлях, які розміщуються в особливо стіснених умовах [2].

- Платформи автовокзалів можуть бути:

- *береговими* (безпосередньо приєднаними до вокзалу);
- *півострівними* (оточеними з обох боків постами стоянки автобусів);

- окремі острівні платформи (відділені від автовокзала проїздами).

За конфігурацією кромки вони поділяються на три основні групи:

- пиллоподібні;

- зубчатоподібні (найбільш економічні і зручні для маневрування автобусів, кромка під кутом 45°;

- гребінчасті.

Висновки. Таким чином, з метою підвищення загального рівня якості проектування та реконструкції автовокзалів, автобусних станцій та автовокзальних комплексів на основі аналізу розвитку автовокзальних споруд від простої структури до складної у статті була запропонована їх класифікація за різними ознаками. Усі перераховані ознаки об'єктів і їх групування допоможуть сформувати найбільш повне уявлення про дану проблему, а саме, відповідність автовокзалів, що будуть в подальшому реконструюватись і проектуємих, сучасним вимогам, зважаючи на їх актуальні класифікаційні особливості.

Список літератури:

1. Голубев Г.Е. Современные вокзалы железного, речного, морского, автомобильного и воздушного транспорта. - М.: изд-во арх. 1967.
2. Батырев В.М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.: ил.
3. Гольденберг Ю.А. Автовокзалы и пассажирские автостанции. М.: Транспорт, 1971. - 160 с..
4. Максименко Н.В. Рациональные типы автобусных вокзалов: Автореферат диссерт. канд. архитектуры. М., 1966.
5. Херцег К. Проектирование и строительство автобусных и железнодорожных станций / Пер. С венг. В.М.Беляева; Под ред. Г.Е.Голубева. – М.: Стройиздат, 1985. – 318 с., ил.

Аннотация

Раскрыто актуальность совершенствования классификации современных автовокзалов. Определены основные признаки классификации автовокзалов. Предложено развернутую классификацию современных автовокзалов.

Ключевые слова: автобусные станции, автовокзалы, транспортные пересадочные комплексы, классификация.

Annotation

The relevance of the improvement classification of the contemporary bus stations was disclosed in article. The main signs of the classification of bus stations were identified. The article proposed a detailed classification of the modern bus stations.

Key words: bus stations, bus terminals, complexes of transport interchange, classification.