

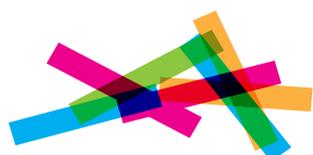


16ая сессия

27 января - 23 февраля, 2015

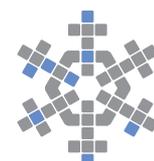
ТПУ как городские центры активности

Презентационный материал / Поиск участников



ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
ШКОЛА

winter
university



Зимний Университет

16ая сессия, Иркутск, 2015

Принцип проведения сессий Зимнего Университета основывается на опыте Летних Мастерских Европейского Университета Градостроительства (г. Сержи-Понтуаэ, Франция), где была создана собственная оригинальная методика и стратегия проведения летних сессий, апробированных в течение 30 лет в разных странах мира, которая состоит в создании конкурсных программ и реализации их в работе проектных групп, сформированных из молодых специалистов различной профессиональной подготовки, представителей разных стран и культур.

Данная программа является оригинальной моделью подготовки молодых специалистов различных специальностей, связанных с градостроительством, и позволяет развивать у них качественно новый уровень концептуального мышления, обмена информацией, овладение аналитическими и проектными подходами в условиях международного междисциплинарного партнёрства в работе с динамично развивающимися градостроительными системами городов Сибири. За пятнадцать лет в проектно-инновационных образовательных программах приняли участие более

1000 молодых специалистов, ассистентов, экспертов, членов Международного Жюри, представители 42 университетов, молодые специалисты и опытные эксперты из 23 стран мира: Германия, Великобритания, Испания, Италия, Франция, Норвегия, Швеция, Болгария, Украина, Китай, Корея, Япония, Ливан, Индия, Мексика, Бразилия, Монголия, Россия, Турция, Швейцария, США и Грузия и ряда городов России: Москвы, Красноярска, Новосибирска, Санкт-Петербурга, Волгограда, Ростова-на-Дону, Владивостока, Екатеринбургa, Иркутска.

Зимний Университет

- это универсальный центр повышения квалификации международного уровня, не имеющий аналогов в России.

Своего рода образовательный форум основан в 1999 году по инициативе администрации города Иркутска, совместно с Иркутским Государственным Техническим Университетом, при участии проектных институтов и общественных организаций.

Цели и задачи

- формирование высокой градостроительной культуры у молодого поколения и развитие у них качественно нового уровня концептуального мышления

- установление тесных связей в области образования с международными партнерами, повышение престижа города и региона на международном уровне

- установление продуктивного международного диалога в области образования и повышения квалификации молодых специалистов

Аудитория

• студенты / магистранты / аспиранты / молодые специалисты / профессионалы в сферах:

- градостроительства
- экономики в градостроительстве
- архитектуры
- транспортной инженерии
- экологии
- городской социологии
- ландшафтного проектирования



Актуальность темы

Транспорт является важнейшим звеном хозяйственной системы государства, во многом определяющим как развитие его экономики, так и уровень благосостояния населения. Решение задач обеспечения дальнейшего экономического роста страны и повышения качества жизни населения потребует в ближайшей перспективе значительно повысить эффективности функционирования транспортного комплекса, совершенствования методов и средств управления им. В связи с этим становится чрезвычайно важно грамотно и полно использовать потенциал городских транспортных систем и способствовать их постоянному развитию.

Тема транспортно-пересадочных узлов (далее – ТПУ) сегодня становится все более насущной и актуальной. Развитие городской среды заставляет жителей быть более мобильными, а ТПУ в значительной мере решают проблемы скорости и удобства перемещения по городу и в области. Современный транспортный узел предполагает максимальную сближенность различных видов транспорта, как правило, объединенных в рамках одного объекта – станций метрополитена, железной дороги, автовокзала и прочих.

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

Смена одного способа передвижения является признаком интермодальной транспортной системы. В соответствии с таким определением, остановочный пункт, где заканчивается передвижение пешком и начинается движение на городском пассажирском транспорте, является интермодальным узлом. Таким образом, качество функционирования системы городского пас-



сажирского транспорта надо оценивать, начиная с оценки качества остановочных и пересадочных пунктов.

Помимо своей прямой функции транспортно-пересадочные узлы вбирают в себя множество других функций. Транспортная функция является основополагающей, но не определяющей пространственное содержание такого узла. Прикладными функциями являются коммуникационная, торговая, культурно-развлекательная, социальная, экономическая, экологическая, эстетическая. Все функции, работая в одной системе, должны представлять собой целую палитру пространств. И пространства эти должны быть уже не сугубо технологического характера, как, например, в случае транспортной развязки или в пересадочном терминале, а в гуманном для человека соотношении технократических и экологических пространств. Такого рода городские образования требуют своей функционально-пространственной структуры и принципы ее организации.

Профессионально разработанные планировочные решения интермодальных узлов городского пассажирского транспорта (далее – ГПП) и благоустройство прилегающей территории повышают качество транспортного обслуживания населения.

Наличие благоустроенных многофункциональных пространств в городе во многом определяет качество городской жизни, повышает рейтинг города, его привлекательность.



Проблематика

Динамично развивающиеся города влекут за собой увеличение транспортного сообщения, что рождает проблему высокой интенсивности и плотности транспортного потока крупных городов. В результате перегруженности улично-дорожных сетей (далее – УДС) в городах и на подходах к ним снижаются скорость и регулярность доставки грузов и пассажиров, что ведёт к повышению на 20-30% себестоимости перевозок, росту транспортной составляющей в конечной стоимости продукции и услуг.

Увеличиваются потери свободного времени населения, снижается качество его жизни, и, тем самым, неизбежно порождается социальная напряжённость. В настоящее время в крупных российских городах участники дорожного движения теряют в течение суток от 30 до 60 минут своего времени из-за низких скоростей движения и простоев в случае возникновения транспортных заторов. Таким образом, автомобильные «пробки» приобретают статус одной из наиболее острых социально-экономических проблем российских городов.

Рост интенсивности движения транспорта, чрезмерное насыщение стихийными объектами торговли, несанкционированная парковка автотранспорта на улично-дорожной сети города приводят к неудовлетворительным условиям обслуживания пассажиров общественного транспорта, особенно в местах пересадки с городского наземного пассажирского транспорта на метрополитен и другие виды внеуличного транспорта. В связи с этим возникает необходимость решения вопросов упорядочения движения транспорта и пешеходов для улучшения условий транспортного обслуживания населения города.

Из-за размеров и структуры современных городов и плохой интеграции транспорта в используемые территории, ежедневное передви-

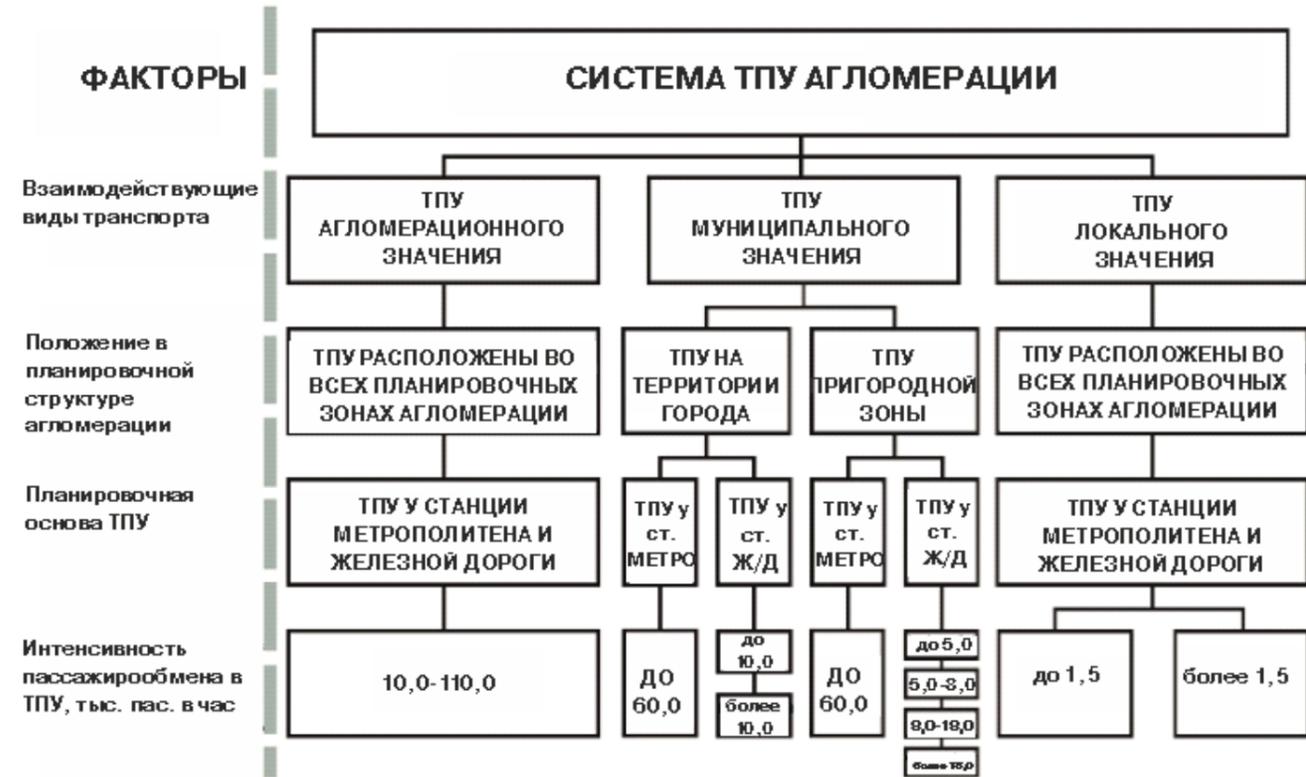
жение внутри города является неприятной необходимостью. Это может оказывать прямое влияние на качество жизни людей на таких уровнях, как подвижность и доступность, потому как две этих характеристики напрямую зависят от числа и типов возможных передвижений.

Не смотря на то, что последнее время в городах рынок услуг и ин-

фраструктура стали хорошо развиваться и на периферии, качество обслуживания в центрах остается выше. С чем связаны постоянные миграции пригородного населения в центры близлежащих крупных городов, а значит и потребность в высококачественном транспортном обслуживании.



Типология ТПУ



Все транспортно-пересадочные узлы в Москве можно поделить на две основные категории:

- транспортно-пересадочные узлы регионального значения
- транспортно-пересадочные узлы городского значения.

В региональных узлах обеспечивается пересадка пассажиров с системы внешнего транспорта на систему городского пассажирского транспорта. Примером подобных узлов являются Московские железнодорожные вокзалы (Курский, Павелецкий, Белорусский и др.). Характерной особенностью по-

добных узлов является сложившаяся и удобная система пересадки с внешнего транспорта на систему городского транспорта, которая в основном организована под крышей и осуществляется в комфортных условиях.

Второй большой типологической группой являются городские транспортно-пересадочные узлы, которые в свою очередь можно разделить на внутрисетевые узлы и на комплексные узлы.

Внутрисетевыми транспортно-пересадочными узлами называются узлы, в которых обеспечивается пересад-

ка внутри какой-либо определенной системы пассажирского транспорта. Например, наземный пассажирский транспорт (НПТ) - наземный пассажирский транспорт; метрополитен - метрополитен и т.п.

В комплексных узлах осуществляется пересадка между системами НПТ, метрополитена, пригородной железной дороги и т.п. Данный вид пересадки в настоящее время является наименее комфортным для пассажиров и отличается наименьшей степенью организации.

Типология ТПУ

Категория пересадочных узлов	Взаимодействующие виды транспорта, схемы узлов	Ранг пересадочных узлов	Пассажирообмен, тыс. пас.			Размещение на плане города
			в сутки	в час пик всего	в том числе УГТ	
1	2	3	4	5	6	7
Комплексы пересадочных узлов		1, 2, 3				Вблизи центральной, в срединной и периферийной зонах города
		2,3	900-1900	100-180	9	на сети скоростного транспорта,
		3				на линиях внешних связей
Привокзальные узлы		1, 2, 3	300-900	100-140	3-8	В центральной зоне города, на конечных станциях пригородных железных дорог.
1	2	3	4	5	6	7

		1, 2, 3	200-300	20-50	18	В срединной и периферийных зонах города у авто-, аэровокзалов
Узлы внеуличного рельсового транспорта		3, 4	500-	150	3-6	В центральной зоне города и вблизи нее
		3, 4	1500			
		2, 3, 4	250-500	40-60	10-20	В периферийных и срединных зонах города
		2, 3, 4	150-250	10-30	3-5	В срединной зоне города
Узлы уличного транспорта		3, 4	5-20	0,5-2	-	В зонах города, не обслуживаемых скоростным транспортом
		4	2,5-5	0,25-0,5	-	По всей территории города

- железнодорожные вокзалы и линии, В_{жл}
- авто-, аэро- и речные вокзалы, В_{авт}, В_{аэро}, В_{речи}
- станции пригородных железных дорог, Э
- станции и линии скоростного внеуличного транспорта (монорельс, скоростной трамвай), М
- остановки и линии уличного городского транспорта (УГТ)

Примечания:

1. Набор специализированных объектов управления, культуры и отдыха, торговли, питания и спорта и насыщение ими ТПУ рекомендуется предусматривать в соответствии с рангом узла взаимодействующих видов транспорта, пассажирообменом в узле и конкретными градостроительными условиями места и города в целом

2. Для пересадочных узлов всех рангов рекомендуется размещение объектов попутного обслуживания.

3. При формировании общественно-транспортных центров рекомендуется блокировка транспортных зданий с общегородскими объектами культурно-бытового назначения (гостиница, транспортное агентство, ресторан, кафе, торговый центр, режиссерские кино- и концертные залы и др.), а также другие формы объединения в зависимости от местных условий.

Цели и задачи

16 сессия, 2014

Необходимо отметить проблему разгрузки центральных магистралей города, улучшения связи между районами, уменьшения количества перевозок, для чего транзитный автомобильный транспорт выносятся на обходные трассы, а железнодорожный транспорт – за пределы городской застройки. Кроме этого, планировочная структура любого города нуждается в узловых элементах транспортно-общественного назначения, в которых осуществляется перераспределение транспортных потоков, пересадка пассажиров между различными видами городского пассажирского и внешнего транспорта.

Также основную идею можно выразить как нахождение планировочных решений интермодальных узлов ГПТ и решений благоустройства прилегающей территории,

Задачи. Содержание этапов работы

1 этап - Концепция

Сопоставление и обобщение представленных организаторами и собранных (созданных) командой самостоятельно исходных материалов, в том числе нормативной и правовой базы развития застроенных территорий в городе Иркутске.

Выявление обстоятельств, препятствующих реконструкции кварталов города Иркутска, занятых ветхой многоквартирной жилой застройкой, разработка решений, направленных на исключение или ослабление их негативного влияния.

Выработка базовых принципов (идеологии) развития застроенных территорий города Иркутска. Развитие общих принципов процесса реконструкции, а также предложений по типу и общему образу застройки.

Выявление пространственных, культурных, социально-экономических, инфраструктурных, транспортных и иных особенностей закрепленных за командой квартала города Иркутска, рассматриваемого в рамках проектной сессии.

Требования к представлению результатов работы:

- ручная графика, командная работа,
- анализ проектной площадки с применением исходных данных и с учетом вводной информации (лекции, экскурсии) в масштабе города,
- 2 листа А4, в печатном виде с раскрытой концепцией проекта на 2 языках.

что позволяет сократить затраты времени при пересадке с одного вида транспорта на другой.

Основная цель - совершенствование транспортного обслуживания населения, использующего городские интермодальные транспортные системы.

Все вышеперечисленное позволяет обозначить следующий фронт задач:

1. Оптимизация пешеходных потоков пассажиров, совершающих пересадку, с возможностью посещения ими объектов обслуживания или минуя их;

2. Увеличение пропускной способности дорог за счет уменьшения количества остатков;

3. Выделение отдельного уровня или вынесение за пределы городской черты транзитный транспорт;

2 этап - Стратегия

Интегрирование концепции: Перспективных вариантов развития застроенных территорий города Иркутска, содержащей стратегические и тактические решения, применимые к рассматриваемой застроенной территории и сочетающие как планировочные, так и нормативные инструменты регулирования. Видение процесса реконструкции кварталов, занятых ветхой многоквартирной жилой застройкой, должно охватывать долгосрочные расчетные периоды 10, 25 лет. Решения, направленные на осуществление стратегического видения, должны быть реализуемы в краткосрочном расчетном периоде 1-3 года.

Подготовка эскизного проекта на конкурсную площадку, демонстрирующего применимость концепции в текущих градостроительных и социальных условиях и учитывающего индивидуальные особенности данной площадки.

Требования к представлению результатов работы:

- презентация 15-20 слайдов, с использованием наработанных командой материалов (скетчи, наброски, схемы),
- эскизный проект, содержащий план реализации с указанием этапов реконструкции кварталов и технико-экономические показатели, демонстрирующие результативность развития застроенной территории,
- 4 листа А4, в печатном виде с раскрытой стратегией проекта на 2 языках.

3 этап - Проект

Подготовка окончательной редакции концепции и стратегии, возможных и перспективных вариантов развития застроенных территорий города Иркутска.

Доработка эскизного проекта путем его детализации, уточнения этапов реконструкции кварталов и основных технико-экономических показателей.

Требования к представлению результатов работы:

- презентация 25-30 слайдов,
- командная работа,
- окончательный проект, содержащий анализ ситуации, концепцию проекта, стратегию его реализации,
- предложения по типологии высокоплотной жилой застройки, альтернативным путям развития инфраструктуры кварталов (социальной, инженерной, транспортной), новым схемам взаимодействия органов местного самоуправления с инвесторами, которые будут полезны Администрации города Иркутска, Правительству Иркутской области, застройщикам города Иркутска,
- 8 листов А4, в электронном виде, иллюстрирующих проект команды на 2 языках.

Экспликация ТПУ

4. Обеспечение технологического взаимодействия нескольких видов транспорта;

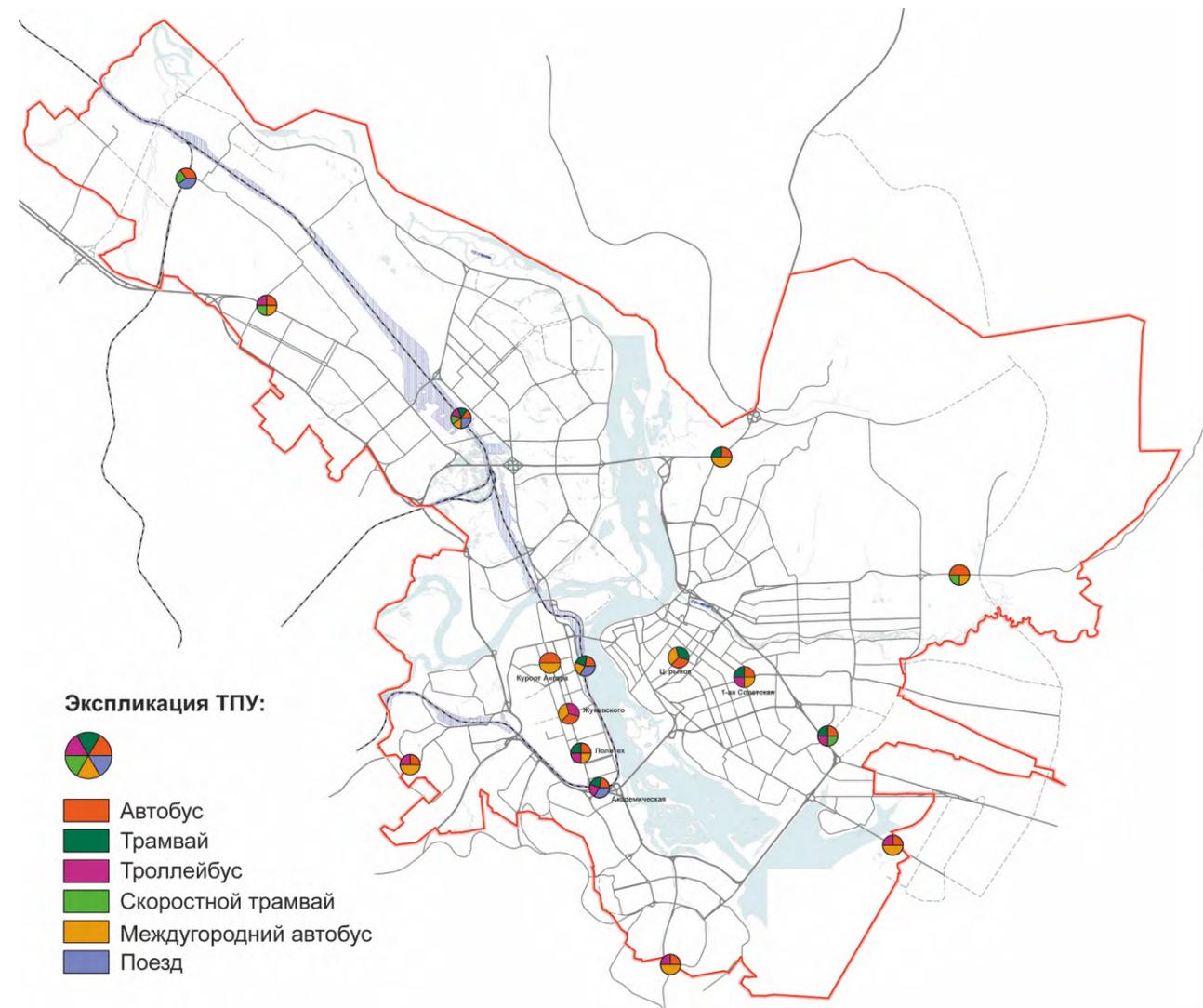
5. Сокращение время нахождения транспорта в пути;

6. Создание комфортных условий для пассажиров, ожидающих наземный транспорт.

7. Выделение отдельной полосы для городского рельсового транспорта (скоростной трамвай).

8. Увеличение пропускной способности дорог за счет регулярности общественного транспорта и увеличения количества перевозимых пассажиров за один рейс.

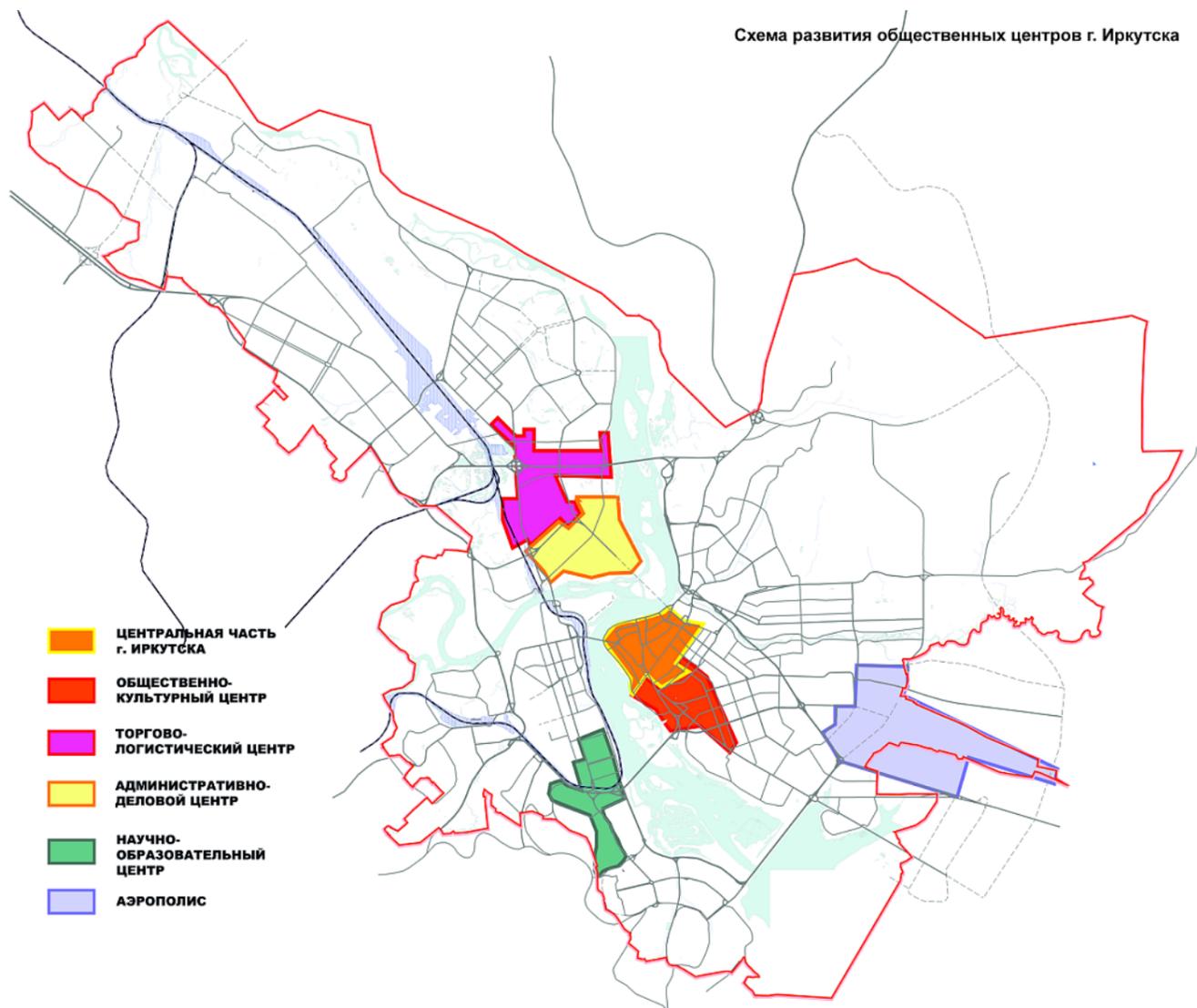
Решение этих проблем должно привести к улучшению условий транспортной доступности, предотвращению образования пробок и повышению уровня обслуживания населения общественным транспортом.



Развитие общественных центров

г.Иркутск

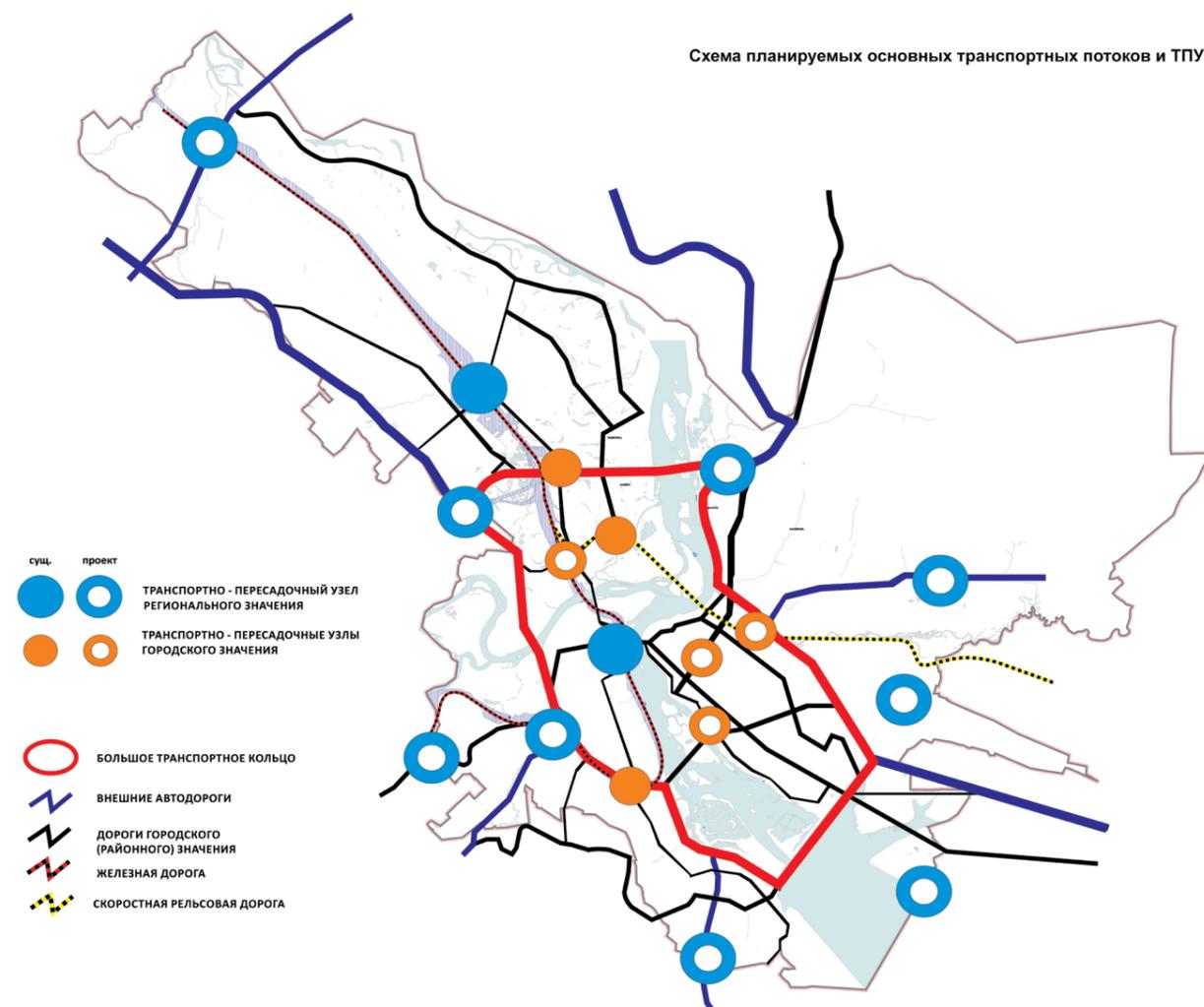
Схема развития общественных центров г. Иркутска



Планируемые транспортные потоки и ТПУ

г.Иркутск

Схема планируемых основных транспортных потоков и ТПУ г. Иркутска



Примеры реализации

Пересадочный узел у главного вокзала Граца, Австрия

Проект с бюджетом в 90 млн евро, реализация которого заняла 2 года – лишь часть масштабной программы модернизации вокзала и его окрестностей. По замыслу Zechner & Zechner, остановка 4 линий трамваев теперь спрятана под землю, высвободив пространство на поверхности, а также создан пересадочный узел для городских автобусов.

Именно автобусная остановка – самая заметная часть реконструкции. Ее перекрывает прозванный горожанами «золотым глазом» огромный стальной навес в форме кольца: его нижняя поверхность отражает происходящее на земле как в кривом зеркале, а верхняя покрыта золотистым металлом.

На подземной трамвайной станции, куда горожане спускаются по лестницам и эскалаторам, перекрыты лишь

платформы: отсутствие настоящей кровли обеспечивает ее естественным освещением и делает излишней аварийную противопожарную вентиляцию: дыму там негде задержаться.

Также в рамках проекта был улучшена ведущая к вокзалу велосипедная дорожка и устроена крытая стоянка для велосипедов.

Транспортно-пересадочный узел «Окружная», г. Москва

Площадь проекта планировки территории 80,8 га.

Общая площадь зоны ТПУ 29,7 га.

Пассажиропоток 11,6 тыс. час. пик.

Проектируемая территория зоны формирования транспортно-пересадочного узла «Окружная» расположена на стыке территорий Северного и Северо-Восточного административных округов в районах Бескудников-

ский, Западное Дегунино и Тимирязевский.

Проектируемый ТПУ «Окружная» на Малом кольце Московской железной дороги размещается на пересечении с Савеловским направлением ЖД (Станция «Окружная»).

В настоящее время основными планировочными и транспортными связями территории являются: Дмитровское шоссе, 1-й 3-й Нижнелихобродский проезды, улица Линии Октябрьской железной дороги, улицы Верхнелихобродская и Станционная, Локомотивный, Гостиничный и Сигнальный проезды.

В восточном направлении улица Станционная и Сигнальный проезд соединяют планируемую территорию со станцией метро «Владыкино», а Локомотивный проезд, Дмитровское шоссе и ул. Линии Октябрьской железной дороги со станцией метро «Петровско-Разумовская».

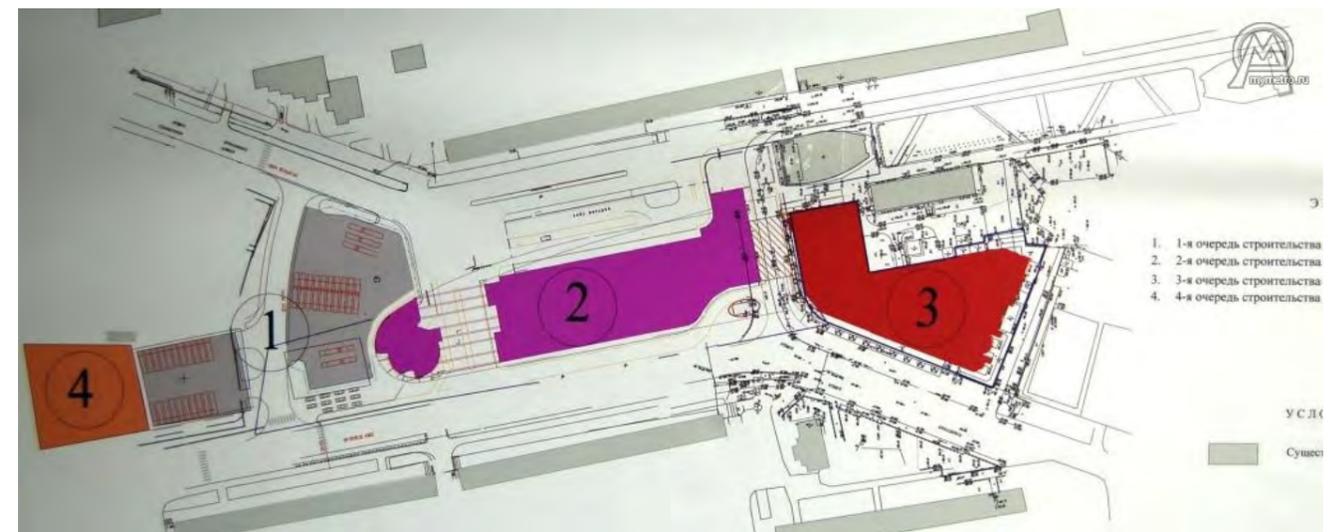
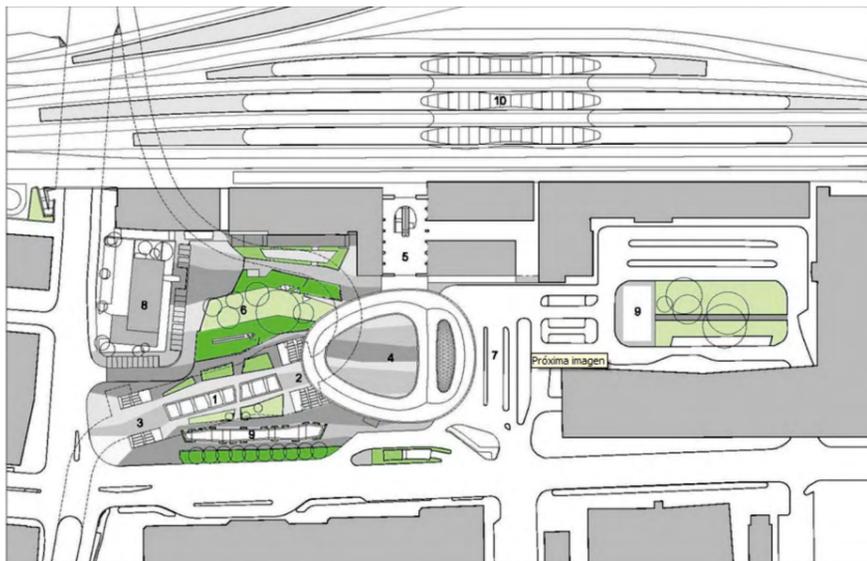
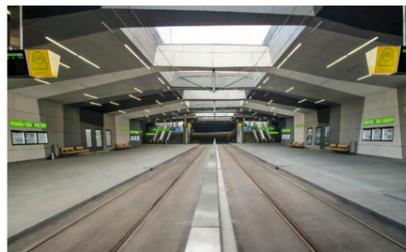
Транспортно-пересадочный узел «Планерная», г. Москва

Комплекс общей площадью 50 000 м2 вмещает: автовокзал, торговые ряды, залы ожидания, зону парковки, ресторанный дворик.

Транспортно-пересадочный узел «Планерная» – первое подобное сооружение в Москве.

ТПУ включает в себя автобусные остановки, парковку для автомобилей на 600 мест, магазины, кафе и, по сути, является большим торговым центром с автобусными остановками.

Предполагается, что люди будут доезжать из области на своих автомобилях до транспортно-пересадочного узла, затем оставлять автомобили на стоянке, пересаживаться на автобусы или на метро и ехать в центр города на работу.



Программа сессии 2015

16ая сессия Зимнего Университета

Условия участия

в 16ой сессии Зимнего Университета

Программа сессии для участников и ассистентов (27 января- 22 февраля)

Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье
26	27 Прибытие ассистентов	28 Подготовка сессии	29 Прибытие участников	30 10:00 Регистрация участников Знакомство участников с ассистентами и оргкомитетом	31 10:00 Вводные лекции Обед Экскурсия по площадкам	1 10:00 Презентации домашних работ участников Формирование команд
2 Вводные лекции Обед Работа в командах Технопарк ИрГТУ	3 10:00 Официальное открытие 16-ой сессии Технопарк ИрГТУ	4 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	5 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	6 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	7 Первая презентация концептуальных предложений Работа в командах Технопарк ИрГТУ	8 Выходной Поездка на Байкал
9 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	10 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	11 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	12 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	13 Вторая презентация Работа в командах Технопарк ИрГТУ	14 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	15 Выходной Поездка на Байкал
16 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	17 Работа в командах Технопарк ИрГТУ	18 Репетиция презентаций сбор итоговых материалов	19 10:00 Финальная презентация Резюме жюри по командам Конференц-зал ИрГТУ	20 10:00 Сокращенная презентация проектов в администрации Церемония награждения Финальный банкет	21 Выходной	22 Отъезд участников

Календарь

Октябрь

1	2	3	4	5		
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

■	Ассистенты	
	Окончание регистрации:	6 октября
	Объявление результатов:	13 октября
■	Участники	
	Окончание регистрации:	10 октября
	Объявление результатов:	20 октября

УЧАСТНИКИ

- приглашаются молодые специалисты, студенты . магистранты - необходимо заполнить и подать заявку до 10.10.14, кандидатуры будут рассматриваться ученым советом Зимнего Университета и оргкомитетом LesAteliers 20.10.14
- взнос за участие составляет 300 евро (мы предоставляем в счет взноса место проживания, питание – завтрак и обед, общие мероприятия – вечеринки, банкеты, путешествие на озеро Байкал, также по окончании воркшопа мы предоставляем диплом о повышении квалификации)
- во время воркшопа вы сможете прослушать ряд лекций международных экспертов, получите неоценимый опыт проектирования в команде со специалистами разного профиля
- всего к участию будет отобрано 30 человек, 20 представителей из Европы, Америки, Азии и 10 по регионам России
- воркшоп длится 3 недели с 29 января по 23 февраля, каждая неделя это этап – концепция, проект, представление образа и программы реализации, каждый сопровождается презентацией перед экспертным жюри, которое по итогу выберет победителей

АССИСТЕНТЫ

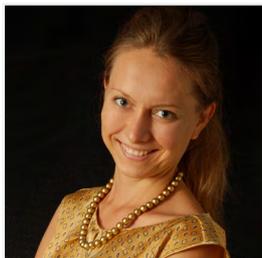
- приглашаются молодые специалисты, студенты . магистранты необходимо заполнить и подать заявку до 06.10.14, кандидатуры будут рассматриваться ученым советом Зимнего Университета и оргкомитетом LesAteliers 13.10.14, приоритет отдается тем, кто уже имеет опыт участия в международных воркшопах
- в обязанности ассистентов входит – подготовка воркшопа в течении ноября, декабря, января дистанционно, затем на месте с 28 января 2013, сопровождение команд во время воркшопа, помощь оргкомитету в организации мероприятий во время сессии
- мы предоставляем вам трансфер в размере до 25000 рублей, место проживания, питание - завтрак и обед, общие мероприятия – вечеринки, банкеты, путешествие на озеро Байкал, также по окончании воркшопа мы предоставляем диплом о повышении квалификации
- во время воркшопа вы сможете прослушать ряд лекций международных экспертов, получите неоценимый опыт проектирования в команде со специалистами разного профиля
- всего к участию будет отобрано 5 человек, воркшоп длится 4 недели с 27 января по 23 февраля

ЭКСПЕРТНОЕ ЖЮРИ

- приглашаются практикующие архитекторы, градостроители, девелоперы, профессора , имеющие опыт в развитии и трансформации городской среды
- мы приглашаем вас в случае, если вы представляете на наш воркшоп 2-х ваших студентов или молодых специалистов вашей компании
- мы берем на себя ваши транспортные расходы и размещение в гостинице с 16 по 23 февраля
- представители экспертного жюри готовят доклад по теме сессии, который они представят на симпозиуме в рамках воркшопа, а также презентацию своих проектов, которая пройдет в архитектурно-строительном институте ИрГТУ

Контакты

ОРГКОМИТЕТ



Копылова Татьяна

ассистент пилотов сессии,
магистр Градостроительства,
ведущий инженер ООО «Златоград»
+7 959 144 06 10



Чупарин Евгений

ассистент пилотов сессии,
студент НИИ ИрГТУ
специальности «Архитектура»
+7 914 892 37 35



Валерия Нуянзина

менеджер проекта,
студент НИИ ИрГТУ
специальности «Архитектура»
+7 950 071 17 89



Никифорова Юлия

менеджер проекта,
студент НИИ ИрГТУ
специальности «Архитектура»
+7 908 666 24 69

ДИРЕКЦИЯ



Александра Козак

директор



Евгения Ямова

заместитель директора



Анна Ведерникова

заместитель директора



ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
ШКОЛА



Иркутский государственный
технический университет

+7 (3952) 40- 54- 11

info@winteruni.com

www.winteruni.com